

Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes

Koffi Eric Konan

▶ **To cite this version:**

Koffi Eric Konan. Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2018. Français. NNT : 2018PA01D003 . tel-03101171

HAL Id: tel-03101171
https://theses.hal.science/tel-03101171

Submitted on 7 Jan 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE DE PARIS 1 PANTHEON-SORBONNE



ECOLE DOCTORALE DE DROIT PRIVE-UFR05

THÈSE DE DOCTORAT DE DROIT

Pour l'obtention du grade de :

DOCTEUR EN DROIT DE L'UNIVERSITÉ PARIS 1 PANTHEON-SORBONNE

Discipline : **DROIT MARITIME**

Présentée et soutenue publiquement par

KOFFI ERIC KONAN

Le 1er Décembre 2017

Titre :

LES RISQUES LIES AU TRANSPORT MARITIME : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes.

Sous la Direction de **M. DELEBECQUE PHILIPPE**

JURY

Monsieur DELEBECQUE PHILIPPE (**Directeur de thèse), Professeur des Universités**

Monsieur PANCRACIO JEAN-PAUL, **Professeur des Universités**

Monsieur TCHENDJOU MARIUS, **Maître de Conférence à l'Université de Reims**

Monsieur BOISSON PHILIPPE, **Directeur Bureau Veritas**

<u>Avertissement</u> :

L'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse. Ces opinions devront être considérées comme propres à leurs auteurs.

A *mon Père et à ma Mère, partis trop tôt.*
A *Princesse et Divine, j'espère qu'un jour vous aurez vos thèses à vous.*
E*nfin à Coulibaly Ya Marie Flore.*

REMERCIEMENTS

Je remercie chaleureusement toutes les personnes qui m'ont aidé pendant l'élaboration de ma thèse et notamment mon Directeur, Monsieur le Professeur DELEBECQUE PHILIPPE, pour son intérêt et son soutien, sa grande disponibilité et ses nombreux conseils durant la rédaction de ma thèse. Merci Maître !

Ce travail n'aurait été possible sans le soutien de l'Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, l'IRJS, et le PASRES du CSRS qui m'ont permis, grâce à une allocation de recherches de me consacrer sereinement à l'élaboration de ma thèse.

Ce travail n'aurait pu être mené à bien sans la disponibilité et l'accueil chaleureux que m'ont témoignés Mme FRANÇOISE COULON, du personnel du Service d'Inscription Administrative de Paris 1, Mme GAMMAITONI MARYSE, anciennement du personnel du Secrétariat des Thèses de l'École Doctorale de Droit Privé-UFR05 ; Merci à Mme Riga et au personnel de la bibliothèque Cujas. M. KAKOU ALAIN CLAUDE, enseignant à l'Université Félix Houphouët Boigny de Côte d'Ivoire qui m'a donné le goût de la Recherche depuis 2012 ; Président BOIQUI KOUADIO, de la Cour d'Appel d'Abidjan, soyez remerciés pour le soutien financier et vos conseils avertis ; M. VALLAT FRANCIS, ex-Président de l'Agence Européenne de la Sécurité Maritime, Président du Cluster Maritime Français, à qui je voudrais témoigner ma reconnaissance pour nos échanges fructueux sur l'immigration par mer et les statistiques importantes mises à ma disposition pour la bonne conduite de ce travail. Ma gratitude infinie va également à l'endroit du Président LOSSENI CISSE, Juge au Bureau du Procureur de la Cour Pénale Internationale, pour ses conseils importants qui m'ont permis de croire en cette ambition d'achever cette thèse. GOUGLIN TRAZIÉ BI MARIUS, à qui je dis merci, mon tuteur, qui sans me connaître auparavant, m'a ouvert sa porte à mon arrivée dans ce pays. Je ne saurais oublier M. GNONHON CHRISTIAN, doctorant à l'UBO, M. DIONE, Mme GALLHOUSSI et LATIFA également doctorants à Paris 1 avec qui j'ai eu des échanges très fructueux pour ma thèse.

Au terme de ce parcours, je remercie enfin celles et ceux qui me sont chers et que j'ai quelque peu délaissés ces derniers mois pour achever cette thèse. Leurs attentions et encouragements m'ont accompagné tout au long de ces années. Je suis redevable à mes défunts parents, MADELEINE ALLUI et PASCAL KONAN pour leur soutien moral et matériel et leur confiance indéfectible en moi qu'ils n'avaient jamais caché de leur vivant. De là où ils se trouvent, je sais leur fierté pour l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui de m'adresser à ces illustres membres du jury. Enfin, j'ai une pensée toute particulière pour mes frères et sœurs, notamment pour mon jeune frère KONAN LOUKOU MARC ANSELME qui a pris parfois des risques pour m'aider.

RESUME

Toute expédition maritime est une nouvelle aventure et cela, les gens de mer en savent quelque chose. Cette idée de nouvelle aventure rend compte de la diversité de risques maritimes que cette recherche s'est proposée de traiter. De nos jours, on assiste à un accroissement des capacités marqué par une tendance d'affrètement des giga porte-conteneurs, des navires et des pétroliers. Cet accroissement des capacités ne va pas sans un accroissement des risques maritimes. Ainsi, la persistance des abordages maritimes, la défectuosité des navires et la pollution accidentelle par les navires ont mis en évidence, au fil des années les lacunes, mais aussi la non observance du cadre juridique régulant le transport maritime. Ces risques de la navigation, aux conséquences parfois catastrophiques, dont la gestion efficace échappe encore aux acteurs et organismes maritimes, sont exacerbés par des menaces de piraterie, de terrorisme, de trafic illicite de migrants, de trafic de stupéfiants et d'armes à feu. Face à cette situation qui ne facilite pas l'exploitation des navires, sinon le transport maritime, nous avons saisi le cadre de cette recherche pour classifier ces risques. Selon qu'ils portent atteinte à la sécurité maritime (les risques classiques de la navigation) ou qu'ils portent atteinte à la sûreté maritime(les menaces maritimes) afin de rendre accessible leur examen, mais aussi lever les nombreuses confusions auxquelles ces deux concepts se prêtent. Lequel examen s'est révélé une étape indispensable pour envisager des alternatives, essentiellement juridiques pour le traitement efficace desdits risques maritimes. Si la vigilance des acteurs maritimes est indispensable pour la gestion efficace (prévention et lutte) des risques liés au transport maritime, le droit en la matière doit suivre, face à des risques en mutation incessante et en pleine extension.

SUMMARY

Every maritime expedition is a new adventure and that, the seafarers know something about it. This idea of a new adventure reflects the diversity of maritime risks that this research has proposed to deal with. Today, there is an increase in capacity marked by a trend of chartering of giga container ships, vessels and tankers. This increase in capacity is not without an increase in maritime risks. Thus, the persistence of maritime collisions, the failure of vessels and accidental pollution by ships have revealed, over the years, the shortcomings, but also the non-observance of the legal framework regulating maritime transport. These risks of shipping, with sometimes catastrophic consequences, the effective management of which is still beyond the reach of maritime actors and organizations, are exacerbated by threats of piracy, terrorism, smuggling of migrants, narcotics and firearms. Faced with this situation which does not facilitate the operation of ships, if not shipping, we have seized the framework of this research to classify these risks. Depending on whether they affect maritime safety (traditional shipping risks) or affect maritime security (maritime threats) in order to make their examination accessible, but also to remove the many confusions to which these two concepts lend themselves. This review proved to be an indispensable step in considering alternatives, essentially legal, for the effective handling of such maritime risks. If the vigilance of the maritime actors is essential for the effective management (prevention and control) of the risks linked to maritime transport, the law in this area must follow, in the face of constantly changing and widening risks.

PRINCIPALES ABREVIATIONS

A.D.M.A : Annuaire de Droit Maritime et Aérien
ABS : American Bureau of Shipping
ACCP : Agence Européenne de Contrôle des Pêches
ACDI : Anuario Colombiano de Derecho International
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AED : Agence Européenne de Défense
AEM: Action de l'État en Mer
AESM : Agence Européenne de Sécurité Maritime
AFCAN: Association Française des Capitaines de Navires
AFDI : Annuaire Français de Droit International
AFDM : Association Française de Droit Maritime
Aff : Affaire
AFSAT : Association Française des Sociétés d'Assurances Transports
AG : Assemblée Générale
AIDM : Association Internationale du Droit de la Mer
AIS : Automatic Identification System
ALPC : Armes Légères et de Petits Calibres
AMC : American Maritime Case
AMD : Arrêté de Mise en Demeure
AMISOM : African Union Mission in Somalia
AMS: Automated Manifest System
APS : African Partnership Station
ARPA : Automatic Radar Plotting Aid
ARSTM : Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer
ASC : Autonomous Surface Crafts
ASEAN : Association of Southeast Asian Nations
ASG : Abu Sayyaf Groupe
ASSURPOL : Assurance Pollution
AUTF : Association des Utilisateurs de Fret
AUVL : Automated Unmanned Vehicule Lab du MIT
ASV : Automatic Sea Vision
BBZ : Budget en Base Zéro
BCN : Bactériologiques Chimiques ou Nucléaires
BEA Mer : Bureau d'Enquête sur les Événements de Mer
BEA : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation
BIMCO: Baltic and International Maritime Council
BLA : Béloutchistan Liberation Army
BMI: Bureau Maritime International
BMP: Best Management Practises (Bonnes Pratiques)
BTL : Bulletin des Transports et de la Logistique
BV : Bureau Veritas
C. Ass: Code des assurances
C. Civil : Code Civil
C-TPAT : Customs Trade Partnership Against Terrorism

CAMP : Chambre Arbitrale Maritime de Paris
CAS : système d'évaluation de l'état du navire
CASA: Coordinating Action on Smalls Arms
Cass.civ: Cassation civile
Cass.com: Cassation Commerciale
CAT : Convention Against Torture
CBP : Costoms and Border Protection's
CCI : Chambre de Commerce International
CCR : Caisse Centrale de Réassurance
CDH : Commission des Droits de l'Homme
CDMO : Centre de Droit Maritime et Océanique
CDMT : Centre de Droit Maritime et des Transports
CDT : Code des transports
CeCLAD-M : Centre de Coordination de Lutte Anti Drogue-Méditerranée
CEEAC: Communauté Economique des Etats d'Afrique Centrale
CEDH : Convention Européenne des Droits de l'Homme
CELAD : Comité Européen de Lutte Anti Drogue
CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement
CEPOL : Collège Européen de Police
CERCLA: Comprehensive Environment Response, Compensation and Liability Act
CESAM : Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports de France
CGPCS: Groupe de Contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes
CHM: Convention sur la Haute Mer
CIA : Central Intelligence Agency
CICAD : Commission Interaméricaine pour le Contrôle de l'abus des drogues
CIF : Cost, Insurrance and Freight
CIJ : Cour Internationale de Justice
CIMER : Comité Interministériel de la Mer
CISE : Commun Information Sharing Environnement
CIT: Convention Internationale du Travail
CIVIPOL : Civilian Police
CJCE : Cour de Justice des Communautés Européennes
CJCE : Cour de Justice des Communautés Européennes
CLC : International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
CMA CGM : Compagnie Maritime d'Affrètement-Compagnie Générale Maritime
CMB : Convention de Montégo Bay
CMF: Cluster Maritime Français
CMI : Comité Maritime Internationale
CMUE : Comité Militaire de l'Union Européenne
CNES : Centre National d'Etude Spatiale
CNUCTO : Convention des Nations Unies contre la Criminalité Transfrontalière Organisée
CNUDCI : Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International
COLREG : Collision Regulation
COM : Centre des Opérations Maritimes
Com. EDH : Commission Européenne des Droits de l'Homme
Conv. SUA : Convention on Suppression of Unlawfull Acts
Conv. EDH : Convention Européenne des Droits de l'Homme
COP 21: Conference Of Parties (21)
COPS : Comité Politique de Sécurité
COREPER : Comité des Représentants Permanents (Union Européenne)

Cour EDH: Cour Européenne des Droits de l'Homme
COV : Composés Organiques Volatils
CPI : Cour Pénale Internationale
CRESMAC: Centre Régional de la Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale
CRM : Cockpit Resource Management
CRM : Crew Resource Management
CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
CS : Commission des Stupéfiants
CSI : Container Security Initiative
CSN : Centre de Sécurité des Navires
CSO: Company Security Officer
CSUE : Centre Satellitaire de l'Union Européenne
CTF: Combined Task Force
CTM : Convention de Travail Maritime
CWA: Cleaan Water Act
DDA : Department for Disarmament Affairs
DDG : Délégué Du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer
DDTM: Directions Départementales des Territoires et de la Mer
DGAMP : Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires
DIRM: Direction Interrégionale de la Mer
DMF : Droit Maritime Français
DML : Délégation à la Mer et au Littoral
DMT : Défense Maritime du Territoire
DRE : Directive sur la Responsabilité Environnementale
DTS : Droits de Tirages Spéciaux
DNV: Det Nort Veritas
EAU: Emirat Arabe Uni
ECDIS : Electronic Chart Display and Information System ou carte maritime électronique
ECRI : Commission Européenne contre le Racisme et l'Intolérance
ECSA : Association des armateurs de la communauté européenne
EGMR(Clauses) : Extension de Garantie en Matière de Recours
EMM : Ecole de la Marine Marchande
ENIM : Etablissement National des Invalides de la Marine
ENMM : Ecole Nationale de la Marine Marchande
ENSM : Ecole Nationale Supérieure Maritime
Envir. : Environnement
EPA : Etablissements Publics Administratifs
EPE: Equipe de Protection Embarquée
EPN : European Patrol Network
EPSCP : Etablissements Publics à caractère Scientifique, Culturel et Professionnel
EQUASIS : Electronic Quality Shipping Information System
ESPO : European Sea Ports Organisation
ETF : Fédération européenne des travailleurs des transports
ETP : Equivalent Temps Plein
EUCAP HoA : European Union CAP Horn of Africa
EUNAVFOR (Atalante) : European Union Naval Force
EUCAP NESTOR : European Union Capacity Nestor -Regional Maritime Security Capacity Building Mission in the Horn of Africa and the Western Indian Ocean
EUCO : European Union Council
EUNAVCO : European Naval Cordination

EUNAVFOR-MED : European Union Naval Force- Mediterranean (SOPHIA)
EUROJUST : European Union's Judicial Cooperation Unit
EUROLAT : Euro-Latino American Parliamentary Assembly
EUROMARFOR: European Maritime Force
EUROPOL : European Police Office
EUROSTAT : European Statistics Office
EUROSUR : European Border Surveillance system
EUTM Somalia: European Union Training Mission
EVOLEX : Exercice d'Evolution en Formation
EVP : Equivalent Vingt Pieds
FAA : Federal Aviation Administration
FAP Sauf: Franc d'avaries particulières sauf
FFDj : Forces Françaises à Djibouti
FFSA: Fédération Française des Sociétés d'Assurance
FIPOL : Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
FIRV : Frais raisonnablement exposés en cas d'Interruption ou de Rupture du Voyage
FOB : Free on Bord
FPLP : Front Populaire de Libération de la Palestine
FRONTEX : Agence Européenne pour la Gestion de la Coopération aux Frontières Extérieures
FSA : Formal Safety Assessment
FSI : Flag State Implementation
FST : Fédération des syndicats des transports dans l'UE
GAREAT : Gestion de l'Assurance et de la Réassurance des Risques d'attentats et des actes de terrorismes
GAREX : Groupement d'Assurances de risques exceptionnels
Gazette CAMP: Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris
GCC : Gulf Cooperation Council
GEMA : Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances
GESAMP: Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environnemental Protection
GGESS : Stratégie pour la Sécurité Energétique du Golfe de Guinée
GGGF : Garde Militaire du Golfe de Guinée
GICAN: Groupement des Industries de Construction et Activités Navales
GL: Germanischer Lloyd
GPS : Global Positioning System
GRECO : Programme Global de Régulation et de Coordination de la situation des étrangers et l'immigration
HCR : Haut Commissariat aux Réfugiés
HMSO : Her Majesty's Stationery Office
HNS : Hazardous and noxious Substances
HS : Hors-Série
IACS : International Association of Classification Societies
IAGS : Institute for the Analysis of Global Security
ICC : International Chamber of Commerce
ICI: Initiative de Coopération d'Istanbul
ICPE : Installation Classée Pour l'Environnement
ICPVTR: International Centre for Political Violence and Terrorism Research
IDIM : Institut de Droit International Maritime à Malte

IEGS: International Expert Group on Security
IFM : Institut Français de la Mer
IMHA : International Maritime Health Association
IMTM : Institut Méditerranéen des Transports Maritimes
INDEMER : Institut de Droit Économique de la Mer
INTERPOL : Organisation International de Police Criminelle
IRTC: International Recommended Transit Corridor
ISF : Importer Security Filing
ISFATS : Initiative Future Air Transport System
ISM code: International Safety Management Code
ISMI : Institut de Sécurité Maritime Interrégional
ISN : Inspection de la Sécurité des Navires
ISO : Organisation International de Normalisation
ISPS code: International Ship and Port Facility Security code
ITF : Fédération Internationale des Ouvriers du Transport
ITI: International Tracing Instrument
ITOPF: International Tanker Owners Pollution Federation
JAI : Justice et Affaires Intérieures
J-CL : Juris Classeur
JCP G : Juris-classeur Périodique édition Générale
JCP : Juris-classeur périodique
JI : Jemaah Islamyah
JIATF-SOUTH : Joint Inter Agency Task Force-South
JLD: Juge des Libertés et de la Détention
JMLC : Journal of Maritime Law and Commerce
JMM : Journal de la Marine Marchande
JO : Journal Officiel
JOCE : Journal Officiel des Communautés Européennes
JORF : Journal Officiel de la République Française
JOT MARE : Joint Operational Team Mare
JOUE : Journal Officiel de l'Union Européenne
Jurispr. Anvers : Jurisprudence du Port d'Anvers
K&R : Kidnap and Ransom
L. : Loi
LGDJ : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence
LRIT : *Long*-Range *Identification* and Tracking
Litec : Librairie Technique
LLR : Lloyd's List Reports
LMA/IUA: Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association(IUA)
LOLF : Loi Organique relative aux Lois de Finances
LPA : Les Petites Affiches
LPO : Ligue pour la Protection des Oiseaux
LPS : Libre Prestation de Service
LRE : Loi sur la Responsabilité Environnementale
LRS : Lloyd Register of Shipping
LTTE : Liberation Tigers of Tamil Eelam
M/T : Motor Tanker
M/V: Motor Vessel
m3 : Mètre cube

MAOC-N: Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics (MAOC (N))
MARPOL : Marine Pollution (Marpol est une convention internationale concernant la pollution de la mer, élaborée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.)
MEND : Mouvement pour l'Émancipation du Delta du Niger
MEPC : Comité de la Protection du Milieu Marin de l'OMI
MERCOSUR : Mercado Comun del Sur
MILF: Moro Islamic Libération Front
MOU: Memorandum Of Understanding
MPLA: Mouvement Populaire pour la Libération de la Palestine
MSC : Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI
MSCHOA : Maritime Security Centre-Horn of Africa
MSIS : Marine Safety Information System
MSPA: Maritime Security and Police Area
MTRB: Maritime Transportation Research Board
NAS: National Academy of Sciences
NASA : National Aeronautics and Space Administration
NC : Nomenclature Combinée
NMSA : Nigeria Maritime Security Agency
NOAA : National Oceanic and Atmospheric Administration
NOx : oxyde d'azote
NRDA: Natural Resource Damage Assessment
NRDs : Natural Resource Damages
NSA : National Security Agency
NTSB : National Transportation Safety Board
OACI: Organisation Internationale de l'Aviation Civile
OCDE : Organisation de coopération et de développement économique
OCRTIS : Office Central pour la Répression du Trafic Illicite des Stupéfiants
OEA ou OAS: Organisation des Etats américains
OEF: Opération Enduring Freedom
OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
OICS : Organe International de Contrôle des Stupéfiants
OILPOL: (International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil)
OIT : Organisation Internationale du Travail
OMAOC : Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
OMBO: One Man Bridge Operated
OMC: Organisation Mondiale du Commerce
OMD : Organisation Mondiale des Douanes
OMI : Organisation Maritime Internationale
ONERA : Office National d'Étude et de Recherche Aéronautique
ONU : Organisation des Nations-Unies
ONUDC: Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime
OPA : Oil Pollution Act
OPCEN : Operation Center
OPRC : Convention pour la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
Ord. : Ordonnance
OSCE: Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe
OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
OUA : Organisation de l'Union Africaine
P C: Poste de Commandement

P&I Clubs : Protection and Indemnity Clubs
PAM : Programme Alimentaire Mondial
PASSEX : Pass Exercise
PEM : Professeurs d'Etablissements Maritimes
PESC : Politique Européenne de Sécurité Commune
PFSO: Port Facility Security Officer
PFSP: Port Facility Security Plan
PIDCP: Pacte International de Droits Civils et Politiques
PIO : Période d'Instruction Opérationnelle
PMI : Politique Maritime Intégrée
PNUD: Programme des Nations-Unies pour le Développement
POLMAR: Pollution Maritime
PSDC : Politique de Sécurité et de Défense Commune
PSI : Proliferation Security Initiative
PTEM : Professeurs Techniques d'Etablissements Maritimes
PTP : Program Through People
PUAM : Presse Universitaire d'Aix Marseille
PUF : Presse Universitaire de France
PVD : Pays en Voie de Développement
R.G: Risques de Guerre
RADAR : Radio Detection And Ranging
RCADI : Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye
RCS : Registre du Commerce et des Sociétés
Rec. : Recueil
Réf : Références
Règl. : Règlement
Rep. : Reports
Res. : Résolution
Rev. dr. Transp : Revue de Droit du Transport
Rev. Sc. Crim. : Revue de Sciences Criminelles
RGAT : Revue Générale des Assurances Terrestres
RGDA : Revue Générale du Droit des Assurances
RIF : Registre International Français
RINA : Registro Italiano Navale
RIPAM : Règlement International pour Prévenir les Abordages Maritimes
RISM : Rajah Suleiman Islam Mouvement
ROMPMSC: Regulation Oversight and Monitoring of Private Military and Security Companies
RSO : Recognised Security Organisation
RTD civ. : Revue Trimestrielle de Droit Civil
RTD com: Revue Trimestrielle de Droit Commercial
S.: Sirey
S/D : Sous la Direction de
SADC : Southern African Development Community
SafeSeaNet : Safe Sea Network
SAR (Convention): International Convention on Maritime Search and Rescue
SDNY: South District of New York
SFDE : Société Française pour le Développement de l'Environnement
SIA : Système d'Identification Automatique

SISMARIS : Système d'Information et de Surveillance MARitime pour l'Identification des comportements Suspects
SIVE : Sistema Integrado de Vigilancia Exterior
SLOC :Sea Lines Of Communication
SMP : Société Militaire Privée
SNCM Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée
SNMG1: Standing Nato Maritime Group 1
SNPD: Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses
SOLAS : Safety Of Life At Sea
SOS : Safe Our Sol
SOx : oxyde de soufre,
SPATIONAV : SPATIONAVIGATION
SSA : Ship Security Assesment
SSI: Stratégie de Sécurité Intérieure
SSO: Ship Security Officer
SSP: Ship Security Plan
STCW : Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
STE : Série des Traités Européens
T. Com : Tribunal de Commerce
TAMARIS : Traitement et Authentification des Menaces et Risques en mer
TCA: Traité sur le Commerce d'Armes
TFUE : Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne
TGI : Tribunal de Grande Instance
Th. : Thèse
THESIS : The Hybrid European Targeting and Inspection System)
TIDM : Tribunal International du Droit de la Mer/ ITLOS : International Tribunal of Law of the Sea
TIM : Trafic Illicite de Migrants
TPL : Tonne de Port en Lourd
TREVI : Terrorisme, Radicalisme, Extrémisme et Violence Internationale
Trib. Corr: Tribunal Correctionnel
Trib. Mar. Com : Tribunal Maritime et Commercial
Trib.com : Tribunal commercial
UE : Union Européenne
UK : United-Kingdom
ULAM : Unités Littorales des Affaires Maritimes
UMM : Université Maritime Mondiale à Malmoe
UMS : Universal Measurement System (pour les petits navires)
UN : United Nations
UNIDIR : Institut des Nations Unies sur la Recherche et le Désarmement
UN-LiREC : United Nation Regional Center for Peace, Disarmament and Development in Latin America and the Caribbean
UNREC : Centre Régional des Nations Unies pour la Paix et le Désarmement en Afrique
US: United States
US Dist.: United States District
USA : United States of America
USCG : United States Coast Guard
USD : United States Dollars ou Dollars américains
USDC: United States District Court
USS: United States Ship

VDR : Enregistreur de données du voyage (Voyage Data Recorder)
VHF : Very High Frequency
VISITEX: (Visit Exercise) Entrainement à la visite d'un bateau suspect
VLCC: Very Large Crude Carrier
WTC : World Trade Center
ZEE: Zone Économique Exclusive
ZMPV : Zone Maritime particulièrement Vulnérable

Sommaire

Introduction 2

PARTIE I : 41

LES ALTERNATIVES ENVISAGEABLES POUR UN TRAITEMENT EFFICACE DES RISQUES MARITIMES CLASSIQUES 41

TITRE I : LA GESTION DU RISQUE D'ABORDAGE ET DES RISQUES MARITIMES ENVIRONNEMENTAUX 42

CHAPITRE I : REGARDS NOUVEAUX SUR LES PROBLEMES POSES EN MATIERE D'ABORDAGE 43

CHAPITRE II : UNE GESTION EFFICACE DES RISQUES MARITIMES ENVIRONNEMENTAUX 130

TITRE II : LES CAUSES ETRANGERES ET LE CONTROLE DE LA SECURITE DES NAVIRES DANS LE TRAITEMENT DES RISQUES MARITIMES 218

CHAPITRE I : LES CAUSES ETRANGERES DANS LE TRAITEMENT DES RISQUES LIES AU TRANSPORT MARITIME 219

CHAPITRE II : LA PRISE EN COMPTE DU CONTROLE DE LA SECURITE DES NAVIRES DANS LE TRAITEMENT DES RISQUES MARITIMES 282

PARTIE II : 337

LES ALTERNATIVES ENVISAGEABLES POUR UNE GESTION EFFICACE DES NOUVEAUX RISQUES MARITIMES 337

TITRE I : REGIME PREVENTIF ET POLITIQUE ASSURANTIELLE DES MENACES MARITIMES 339

CHAPITRE I : PREVENTION ET LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET LE TERRORISME MARITIMES 340

CHAPITRE II : LA POLITIQUE ASSURANTIELLE DES RISQUES DE GUERRE ET 437

ASSIMILES LIES AU TRANSPORT MARITIME 437

TITRE II : LA REPRESSION DES TRAFICS ILLICITES MENAÇANT LE TRANSPORT MARITIME 471

CHAPITRE I : LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES CONTRE LE TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS PAR MER 471

CHAPITRE II : LA REPRESSION DU TRAFIC ILLICITE DE STUPEFIANTS ET D'ARMES A FEU DANS LE TRANSPORT MARITIME 533

CONCLUSION GENERALE 591

BIBLIOGRAPHIE 611

Introduction

1. La chute du mur de Berlin a complètement bouleversé l'équilibre des rapports de force internationaux. D'un monde bipolaire, manichéen, s'équilibrant, telle une balance, grâce à la puissance militaire de chaque bloc, nous sommes entrés dans une ère multipolaire éminemment complexe. Les grandes nations, autrefois plus préoccupées par la peur de l'autre, ont fait glisser leur priorité du militaire et du géostratégique vers le commercial et la géo-économie.

« Limite de territoire assigné aux peuples des premiers âges, puis espace infini *offert aux projets insensés, engendrés par des rêves de puissance et de gloire, agora où se confrontèrent les cultures et théâtre géopolitique où se défient encore les nations, voie de liberté et d'émancipation aussi bien que d'esclavage et d'exil, terrain d'aventure des pillards comme des marchands, des migrants destructeurs et des* explorateurs *généreux, déesse nourricière mais avide de vie, la mer exerce sa fascination sur l'homme depuis plus de mille ans .»*[1]

Les rêves de puissance des uns et des autres, hier quantifiés en termes de conquêtes territoriales, se traduisent aujourd'hui en agrégats économiques, en résultats des plus grandes entreprises[2]. Dans ce contexte, une réflexion a été menée par des intellectuels et des instances Étatiques pour redéployer les outils de puissance vers la compétitivité économique. C'est de cette réflexion qu'est né en France le concept d'intelligence économique[3]. Cette compétitivité, source de la croissance économique, ne se fait pas sans le transport maritime.

2. Les transports par caravanes et par navires marchands ont opéré de tous les temps des échanges internationaux et nationaux. Mais, ils n'avaient alors ni l'importance ni la rapidité qui caractérisent nos transports mondialisés[4]. C'est l'augmentation depuis le XXè siècle des produits intérieurs bruts qui a entrainé celle des transports. C'est aussi, en boomerang, l'augmentation de la capacité, de la rapidité des véhicules et des moyens d'information et de communication, qui a

---

[1] **F. BELLEC**, *Tentation de la haute mer,* Seghers, Paris, 1992, p. 15

[2] **L. FRANCOIS**, Les enjeux de l'intelligence économique, extrait de : Gestion des risques internationaux s/D de **Pascal CHAIGNEAU**, Economica 2001. P.22

[3] **H. MARTRE**, Travaux de groupe du Commissariat Général du Plan, « Intelligence économique et stratégie des entreprises », La documentation Française, 1994.p.16. Ce concept est défini comme « l'ensemble des actions cordonnées de recherche, de traitement et de distribution en vue de son exploitation, de l'information utile aux acteurs économiques »

[4] **P. BAUCHET,** Les transports mondiaux, instrument de domination, Ed. La découverte 2015, L'expression « transports mondiaux », met en relief, mieux que celle de « Transports internationaux », les nouveaux liens étroits, économiques, techniques et juridiques, qui unissent aujourd'hui le transport national et la partie du transport international, dite de « pré ou post acheminement ou encore de « desserte », qui s'étend de la frontière d'un pays au lieu de production ou d'utilisation de la marchandise. p. 1 « Le transport mondial est l'offre de service qui répond à la demande constituée par le commerce et les besoins de déplacement des particuliers.» p.82

accéléré les relations commerciales, financières, technologiques, les processus de croissance économique des diverses nations et continents et, in fine, le développement de la planète.

3. Le progrès des techniques dans le transport de marchandises a eu des conséquences multiples. Il a permis non seulement d'étendre le champ des transports. Ainsi, il a pu forger des économies régionales comme l'ensemble Méditerranée, regroupant plusieurs nations[5]. Le développement du transport, notamment en sa branche maritime est remarquable. C'est sans doute ce rayonnement qui va faire du transport maritime une cible privilégiée aussi bien des menaces que l'accroissement des risques de la navigation que nous aurons à préciser. Face à ces risques, un arsenal juridique important a été élaboré pour leur faire barrière. A cela, s'ajoute le recours à la force qui ne permet pas d'éradiquer les menaces maritimes à la racine malgré son importance incontestable. C'est certainement une solution d'urgence[6] à effet temporaire même si elle donne des résultats immédiats.

4. Ce sont immanquablement ces nombreuses difficultés auxquelles est confronté le transport par mer qui justifient notre choix du sujet suivant : « *Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes* ». Il s'agit en d'autres termes du traitement des risques liés au transport maritime, c'est-à-dire des méthodes essentiellement juridiques mises en œuvre afin de réduire la probabilité qu'un événement se réalise et dans l'hypothèse d'un accident, d'en limiter les conséquences et le rendre acceptable[7].

La compréhension de notre sujet exige l'établissement des rapports entre les différentes notions auxquelles il fait appel, mais également des approches définitionnelles et statistiques indispensables. Ainsi, il convient d'insister que le développement des transports a accompagné celui d'une économie mondialisée[8], comme le montrent aujourd'hui encore la corrélation du développement du commerce maritime mondial et l'indice de la production domestique brute mondiale[9]. Toutefois, les moteurs de croissance mondiale ne sont plus aujourd'hui seulement l'Amérique du Nord, de l'Ouest et du Centre, mais aussi l'Asie et l'Amérique du Sud. On en déduit un déplacement des flux du commerce international.

---

[5] **P. BAUCHET**, Le transport international de marchandises par air mer et terre, Ed. ECONOMICA, 2011, p. 1

[6] **J. J URBINA**, « La contribution du Conseil de sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie », Extrait Sûreté maritime et violence en mer, S/D de Sobrino Heredia J. MANUEL. p.299 « *Le reste des États pourra certes l'aider à les surveiller en y déplaçant des forces navales afin de garantir la sécurité de la navigation internationale… En l'occurrence, l'intervention du Conseil de Sécurité est justifiée parce qu'il s'agit de pallier, en toute urgence, la flagrante incapacité du Gouvernement fédéral de Transition somalien pour mettre un terme à ces activités délictueuses d'assistance humanitaire, dont dépend une bonne partie de la population somalienne, mais aussi à compliquer la résolution du conflit qui déchirait le pays ».*

[7] **G. JOUSSE**, Traité de riscologie, La science du risque, Paris, Imertra, 2009, p.462

[8] **J. SHUMPETER**, Buisness Cycles, New York, McGraw-Hill, 1964, 2è éd, p. 462

[9] Les pays avancés représentent plus de 50% du produit mondial, les États-Unis, 20% et la communauté européenne, 15% selon M. P. BAUCHET

La chaîne de transport maritime[10] se délocalise progressivement en Asie et cela ne va pas sans le renforcement de l'économie de cette région du monde. Les « très grands navires »[11] ne sont pas une mode mais une contrainte qui pèsent sur toute la chaîne maritime. Certes, les porte-conteneurs d'une capacité de 14000 EVP, sinon des giga conteneurs, sans parler des navires de croisière plus énormes mais modernes que le Costa Concordia qui doivent être construits selon de nouvelles techniques dans de vastes chantiers, souvent asiatiques. L'accroissement des capacités des navires reste une tendance de long terme et une cause de la délocalisation de l'économie maritime vers l'Asie qui dispose de très grands chantiers.

5. La composition de la flotte mondiale parle d'elle-même. La croissance du commerce international[12] a conduit à un développement très différencié de la flotte mondiale par catégorie de navires et par domiciles. L'évolution de 1970 à 2008 marque la diminution de la part des pays développés à économie de marché[13] de 65% à 26%, la croissance forte de la part des pays de libre immatriculation de 21% à 45% et celle des flottes de pays en développement de 7% à 24%. Ainsi, la flotte asiatique est la plus importante avec 171 millions de TPL en 2006. On a l'impression que la baisse de la part des pays développés est récupérée par les pays en développement notamment asiatiques et de libre immatriculation dont on ne peut se douter, la flotte est partiellement celle des pays développés[14].

Depuis plus de 20 ans, l'importance relative des différentes flottes a sensiblement changé. Le Japon occupe toujours la première place de tonnage de port en lourd, mais l'Allemagne qui occupait la troisième place l'a perdue au profit de la Chine, fin 2009[15]. La situation des moyens

---

[10] **P. BAUCHET**, Les transports mondiaux, ...op.cit, .p. 85 « *La chaîne du transport est l'ensemble de services que requiert l'expédition d'une marchandise depuis le fournisseur jusqu'au client* »

[11] Voir Rapport de l'Institut français de la mer, 29 avril 2009

[12] **M. RAINELLI**, Le commerce international, Ed La découverte 2015, P 3 « *Le commerce international est aujourd'hui un indicateur macroéconomique qui fait l'objet de débats importants dans l'opinion publique et dans la sphère politique. Ces débats se focalisent sur le solde des échanges internationaux, sur le rôle des exportations dans la croissance économique, sur la place des nations dans la division internationale du travail*. »

[13] **ÉCONOMIE DE MARCHÉ :** Système dans lequel les agents **économiques** (entreprises, individus) ont la liberté de vendre et d'acheter des biens, des services et des capitaux. Chacun agit alors en fonction de ses intérêts ; le profit, considéré positivement, y figure comme la récompense du risque.

[14] **B. DUJARDIN**, Le Pavillon, un concept obsolète ?, Conférence, Académie de Marine. Le pavillon rattache un navire à un État qui définit le droit à bord du navire sur lequel flotte son pavillon. Mais depuis 1986, avec les directives communautaires appliquant la libre circulation au transport maritime, le lien entre l'État du pavillon et le navire s'est relâché dans la communauté européenne. La compagnie propriétaire et l'équipage d'un navire battant pavillon français doivent résider en Europe mais peuvent ne pas âtre français. Le pavillon français peut devenir un pavillon »étranger » sans pour autant être « sous norme ». La France a en 2005, créé un Registre international français (RIF) qui précise le droit du pavillon français.

[15] CNUCED, Review of maritime transport, 2009, p. 53. Ce recul significatif s'explique par le fait que parmi les 35 pays les plus importants, propriétaires de flottes qui contrôlent 96% de la flotte mondiale, 16 sont asiatiques, 15 sont européens et 4 sont américains.

de transport ayant été succinctement présentée, il reste maintenant à dire quelques mots sur les difficultés qu'une telle croissance peut engendrer.

Il convient cependant d'indiquer que l'accroissement de la taille des navires ne se fait pas sans certaines contraintes. Il est évident que les coûts indirects de cette augmentation de la taille des navires sont très importants. Mais nous ne disposons pas de statistiques exhaustives à cet effet. De toutes les manières, ils sont supportés par divers agents dont l'État[16]. C'est l'occasion de rappeler l'aide que l'État a toujours apportée au transport. Cela se traduit d'abord par le fait que depuis 1945 l'intervention des Finances publiques n'a cessé de croître. C'est en cela qu'il convient de dire que l'État est toujours impliqué dans l'organisation du transport même lorsqu'il est assuré par des sociétés privées. En France, ces sociétés intervenaient et certaines interviennent encore, par délégation de la puissance publique sous formes de concessions qui sont des contrats passés avec l'entrepreneur. Par contre, en Grande Bretagne et aux États-Unis, des compagnies ou Public Trust sont propriétaires à perpétuité des ouvrages qu'elles construisent aux dires de M. Bauchet. Mais qu'il soit assuré directement ou indirectement par la puissance publique, le transport a des liens privilégiés avec l'État et nous le verrons dans l'assurance des risques de guerre.

Cela dit, indiquons que l'internationalisation progressive du transport s'est faite en alternance : le transport a été entraîné par le développement de l'économie internationale, mais c'est la capacité des navires à relier les continents de manière rapide et sans rupture de charge qui a permis au système de production de prendre sa dimension mondiale. Le transport mondial a ainsi créé une solidarité croissante des nations qui ne peuvent accepter sa rupture ou son dysfonctionnement.

6. Il n'y a pas que ces coûts indirects, l'accroissement de la taille des navires exigé par le commerce international engendre des coûts d'assurance de plus en plus élevés[17]. Ainsi, les coûts d'assurance s'alourdissent aussi avec la taille des navires en raison de l'apparition de nouveaux risques : conteneurs perdus en mer, étendue des pertes, en cas de sinistre, qui augmentent plus que proportionnellement à la taille dans la mesure où les moyens de prévention, de remorquage et de sauvetage ne sont pas dans certains cas à la mesure de ces nouveaux navires. En ce qui

[16] En France par exemple, le Fonds Stratégique d'Investissement a accordé à la CMA-CGM, son appui, obligée par la conjoncture en 2009 de résilier massivement des commandes de navires dont il lui fallait indemniser les constructeurs. Les États financent totalement ou partiellement les infrastructures portuaires comme ce fut le cas selon les exigences du code ISPS mais aussi pour répondre aux besoins des grands navires.

[17] **F. GHALLOUSSI**, L'assurance des grands risques maritimes, thèse en préparation / Voir le transport maritime face aux nouveaux risques, disponible sur www.argusdelassurance.com/intermédiaire/courtiers-cgpi/le-tport-maritime-face-aux-nouveaux-risques.93538

concerne les pétroliers, les fluctuations des cours ont parfois conduit à des livraisons unitaires moins importantes et donc à partir de 2010, à démoder les très grands pétroliers.

Le transport mondial peut se définir comme l'union par les nouveaux liens étroits, économiques, techniques et juridiques, du transport national au transport international. A cela, un auteur a ajouté que l'économie mondiale peut se définir comme l'ensemble des économies nationales[18]. Ainsi, il n'omet pas d'établir un rapport entre l'économie mondiale et le transport en ces termes : « *L'émergence d'une économie mondiale entraîne un changement des relations économiques internationales qui va se répercuter sur les transports auxquelles elles sont intimement liées.* »[19]

7. Si l'économie mondiale a un lien avec le transport mondial, il est évident que le commerce international, tel que nous l'avons appris avec Rainelli connaisse des cycles qui entraînent ceux du transport[20].Ainsi, il est utile d'indiquer que les changements du commerce international entraînent naturellement ceux des différents modes de transports. Mais, il n'existe pas des relations stables entre les deux. C'est qu'au-delà des fluctuations dans les relations commerciales, les changements de partenaires, entraînent des substitutions entre les modes de transport[21]. A la lumière des éclairages que ces auteurs font sur ces notions proches du transport maritime, comment peut-on définir ce dernier ?

Nous constatons que nombreux sont les auteurs qui ne prennent pas le risque de définir le transport maritime[22].Mais il y a toujours une exception en toute chose, laquelle exception est marquée par la définition du transport maritime esquissée par un auteur[23].

« *Le transport, comme la plupart des services publics industriels… est une activité de réseau qui implique des infrastructures : ce sont ces infrastructures qui déterminent l'existence et dans une large mesure le niveau de la demande. Il n'existe pas de transport sans une structure de roulement, d'embarquement, de débarquement et de guidage.* »[24]

8. [« Le transport maritime désigne plusieurs activités solidaires qui forment la « filière » et la « chaîne » de transport maritime. La filière de la navigation comprend l'armement et la

[18] **P. BAUCHET**, Le transport international dans l'économie mondiale, Ed. ECONOMICA, 1998, p.15
[19] Idem
[20] Cf. Les « Rapports annuels » OMC, Genève ; également le World Development Report publié par la Banque Mondiale
[21] **V. STAUB**, Etude comparative des méthodes de prévision appliquée à la demande de navires marchands dans le monde, mémoire DESS Transport, Univ. Paris I, ronéotypé, Paris 1975. P. BAUCHET, reprenant M. STAUB a estimé que « *Les substitutions sont aussi fonction des changements relatifs de qualité, en vitesse, sûreté et fiabilité, coûts de chaque mode et des politiques des charges d'infrastructures, ports, aéroports, réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux* »
[22] Nous citerons, **RAYMOND H. A CARTER** dans son ouvrage : La sûreté des transports maritime : questions judiciaires ; **J. MARIE et CH DILLY**. Ils préfèrent pour certains, parler du commerce par voie maritime
[23] **E. GALLOUET**, Le transport maritime de stupéfiants, thèse, PUAM 2013
[24] **P. BAUCHET**, L'économie du transport…, *op.cit*, p.7

construction navale. La chaîne couvre les principales activités qui contribuent à la réalisation d'un service de transport, d'acheminement, services portuaires, intermédiaires, auxiliaires, ect.][25]

La définition que cet auteur donne du transport maritime ne manque pas de clarté. Toutefois, que pense le Professeur Bonassies, « *le savant auteur* »[26], comme il n'a cessé lui-même de magnifier le Doyen Ripert, ou encore « *l'un des meilleurs auteurs* » comme aimerait bien le dire encore, le Maître M. DELEBECQUE à l'égard du Professeur Bonassies[27] ?

Le Professeur Bonassies le dit peut-être en des mots simples mais pleins de sens pour les passionnés de la matière maritime[28]. Il présente sans doute mieux la notion du transport maritime que son confrère M. Bauchet, dans la mesure où il fait appel à une des notions indispensables à la réalisation, mais aussi, ne l'oublions pas, à la définition du transport maritime (le connaissement).

Pour rendre la définition complète, l'auteur essaie de faire un clin d'œil à un texte international incontournable qui régit le transport maritime qui est lui-même par nature international[29]. On devrait apprendre encore avec le Professeur Bonassies sur le transport maritime souvent dans sa spécification multimodale[30] qu'il tente d'esquisser par un ton un peu « humoristique »[31].

9. Il y aurait un autre type de transport qui prend en compte le transport maritime de marchandises. Il est envisagé mais pas encore en vigueur dans le cadre des Règles de Rotterdam. Le transport multimodal transmaritime[32] est celui dont il est question.

---

[25] **P. BAUCHET**, Transports mondiaux,..op.cit, p. 109

[26] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, Droit maritime, 3è éd LGDJ, 2016. P.685 « Par ailleurs, comme le relève le Doyen Ripert, dans son traité, 'les règles légales…' Et le savant auteur ajoute…. » Il parlait du Doyen Ripert.

[27] M. **Ph. DELEBECQUE**, *Après l'Arrêt Erika*, Extrait de : Pour un droit économique de l'environnement, Mélanges en l'honneur de Gilles J. Martin, édition Frisson-Roche 2013

[28] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, *Op.cit*, p. 685 « Le transport maritime de marchandises est souvent appelé transport sous connaissement, par référence au connaissement, titre de transport le plus couramment émis dans ce mode de transport. Ce transport s'inscrit dans un cadre strictement délimité par de nombreux textes présentant un caractère impératif »

[29]MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, *op.cit*, p. 813, n°1060 « *La Convention de Bruxelles du 25 août 1924,… constitue, d'une certaine manière, le droit commun du transport maritime international. La tentative de substitution qui faisait l'objet de la mise en place des Règles de Hambourg, en 1978, n'a guère eu de succès. Ratifiées par 34 pays seulement, elles ne régissent qu'un demi pour cent de la flotte mondiale et n'ont pas franchi les limites d'un accord d'échelle régionale centré que l'Afrique et la Méditerranée* »

[30]MM**. P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, p.929 *« Le transport multimodal est un transport qui réalise un déplacement par au moins deux modes de transports différents sur la base d'un contrat unique, constaté par un document unique, couvrant le transport de bout en bout sous la responsabilité d'un opérateur unique qu'il est généralement convenu d'appeler l'entrepreneur de transport multimodal(ETM) »*

[31]MM**. P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, p. 929, n° 1200« En effet, les champs de blé ne poussent pas sur les quais et, sauf rares exceptions, les usines ne tournent pas le long du bord des navires. Les transports maritimes tout comme les transports ferroviaires et aériens, requièrent nécessairement un pré acheminement et un post acheminement »/ Voir en ce qui concerne les problèmes que les phases pré et post de ce mode de transport peuvent soulever : Rapports présentés au colloque de Barcelone d'octobre 2005, Annales d'IMTM 2005

[32] C'est un transport multimodal qui intègre au moins un « segment »maritime. C'est le cas par exemple d'un transport de biens de Clermont-Ferrand à Indianapolis(États-Unis)/ Voir en ce sens l'art 1§1 de la Conv de

Ajoutons que le rapprochement que nous faisons entre le transport international de marchandises et l'économie mondiale doit permettre de mettre en exergue la place que le premier occupe, notamment en sa branche maritime. Ainsi, il convient d'indiquer que le transport international de marchandises donne plus de place aux transports maritimes qui représentent près de 95% du tonnage de ces transports[33]. Il serait peut-être prétentieux d'affirmer que ce même pourcentage est l'équivalent de sa valeur dans l'économie mondiale.

Dès le XVè siècle, Jacques Cœur s'exprimait ainsi : « *Le navigage est la principale mamelle de la substance et nourriture du pays* »[34]. Colbert, rénovateur de la flotte marchande française, reprit cette idée dans son testament politique, en y ajoutant une considération nouvelle de défense nationale en ces termes : « *Le commerce de mer ,dit-il, est l'un des plus puissants moyens pour apporter le bonheur pendant la paix et rendre pendant la guerre les forces d'un État plus formidables* ».

10. Les échanges internationaux assurent 35% de nos exportations et 64% de nos importations et les conflits récents ont montré l'importance d'une flotte pour la logistique des armées[35]. Un autre auteur de renchérir sur ces statistiques en affirmant que : « plus de 80% des marchandises transitent aujourd'hui par voie maritime. »[36] Ainsi, le commerce maritime est étroitement dépendant du développement général des échanges commerciaux. Mais sa place dans le commerce international et ses grands réseaux dépendent aussi de la politique économique des États. De nos jours, le maritime pèse 1.500 Mrds$ dans l'économie mondiale, 2e secteur économique, et pèsera 3.000 Mrds$ en 2030 (OCDE).[37]

11. Le monde a connu plusieurs révolutions économiques et industrielles dans le passé, la plus récente étant la révolution « internet ». La prochaine révolution sera maritime, elle est déjà engagée. La mer est le nouvel espace de développement de la planète car elle est à la croisée de

---

Rotterdam « le contrat de transport est le contrat par lequel un transporteur s'engage moyennant paiement d'un fret, à déplacer une marchandise d'un lieu à un port par d'autres modes »

[33] **P. BAUCHET**, *op.cit*, p. 4 / **H. EUDELINE**, « Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui », *EchoGéo* [En ligne], 10 | 2009, mis en ligne le 16 septembre 2009, consulté le 15 septembre 2016. URL : http://echogeo.revues.org/11405 ; DOI : 10.4000/echogeo.11405 « *Quatre-vingts pour cent des populations vivent à moins de 100 milles nautiques (185 km) des côtes et 90 à 95 % des marchandises échangées dans le monde transitent par voie maritime. Malgré le développement des moyens de transport terrestre et aérien, la part du trafic maritime ne cesse de croître ; elle a été multipliée par cinq en quarante ans. Les 50 000 navires qui en sont les vecteurs constituent des cibles de choix pour pirates et terroristes.* »

[34] **J. MARIE et CH. DILLY**, Le transport maritime : utilisation et sécurité du navire de commerce, Sociétés d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1932. P.1, Citant Jacques Coeur

[35] **P. BAUCHET**, Le Transport maritime, Edition Economica 1992.p. 5 /

[36] **RAYMOND H. A CARTER**, La sûreté des transports : questions judicaires, puf, p. 111 « Alors que les pays d'Asiatiques représentent environ 40% du tonnage total d'exportations maritimes mondiales, les pays d'Amérique du Nord et du Sud en développement 23% ET L4Afrique et l'Océanie 11%,les pays européens en représentant 26% dont la plus grande provient de l'union européenne.

[37] Disponible sur : http://www.cluster-maritime.fr/fr/economie-maritime/9/poids-du-maritime-dans-leconomie-francaise

tous les secteurs de l'économie et répond aux besoins de l'humanité et du mode de vie de nos sociétés : alimentation, transition énergétique, santé, minéraux, transports, loisirs. Aux côtés des secteurs traditionnels, de nouveaux secteurs industriels vont émerger à l'horizon des prochaines décennies. Ces secteurs concerneront principalement les marchés des technologies nécessaires à l'exploitation des ressources, ainsi que celui du monitoring des activités en mer et celui de la sûreté des espaces maritimes dans lesquels elles sont implantées.

12. Le transport maritime joue un rôle particulièrement important dans le développement du transport de marchandises à longue distance. En cela il serait utile de le rapprocher du transport aérien dans la mesure où tous les deux présentent des caractéristiques qui en font des vecteurs privilégiés[38].Cependant, c'est au transport maritime avec les risques auxquels il confronté que nous réserverons toute notre attention dans le cadre de cette recherche.

Le transport produit des effets sur la vie économique en modifiant notre mode de vie. Il permet de modifier la localisation des activités, le tracé des infrastructures et les modalités de tarif ont d'importantes conséquences sur les choix des particuliers et des entreprises. A cela s'ajoute le fait que le transport modifie la répartition des revenus. Ainsi, on se demande à qui profite et qui paye le transport ? Si les taxes ne couvrent pas toutes les dépenses occasionnées par un mode de transport, ses usagers en profitent aux dépens des non usagers. Mais finalement, le transport entraîne la croissance des Economies. L'exemple qu'on peut donner c'est que la présence d'une infrastructure et d'un réseau permettent des déplacements à meilleur prix ou plus rapides. Le déplacement de biens serait à n'en point douter l'un des buts du transport. En créant un réseau de transport, il permet de faciliter l'échange et donc la production des biens dans et entre les nations.

Si tel est que le transport international vise le déplacement de marchandises d'un point à l'autre, alors qu'elle serait la relation qu'il entretient avec le commerce international ? Toujours est-il que l'un (transport) serait le moyen d'exécution de l'autre (commerce international).

L'on pourrait donc voir dans le transport international une source de devises pour la nation capable de transporter toutes les marchandises qu'elle importe et exporte et disposant d'un système de transport international important susceptible d'entraîner en quelque sorte les produits de la nation chez les clients étrangers.

---

[38] Une infrastructure de portage gratuite, la souplesse géographique et le changement d'itinéraire à la demande expliquent un prix relativement bas pour la qualité du service qui est beaucoup amélioré dans les dernières années, en vitesse et sécurité. / **P. BAUCHET**, L'économie du transport international…op.cit, p 202 « *Les transports aériens et maritimes ont des traits communs. L'avion et le navire sont des vagabonds par nature, en ce sens que, s'ils sont obligés de revenir à leur base et parfois d'assurer la régularité d'une ligne, ils ne sont pas assujettis à une infrastructure comme les transports terrestres. Ceci s'explique par le parallélisme de leurs structures productives.* »

Pour renchérir sur cette place prépondérante du transport en général et par ricochet le transport maritime dans l'économie mondiale, un auteur, dans une formule originale a affirmé que : *« Le transport international devrait, à plus d'un titre, retenir l'attention. Il constitue tout d'abord pour le théoricien un terrain privilégié d'observation des cycles longs et courts, de quantité et de prix ; aucun autre secteur ne manifeste avec autant d'ampleur les mouvements de la conjoncture mondiale, ne permet une analyse aussi fine des relations d'accélération et de multiplication, ne constitue un aussi bon indicateur. En politique économique, le transport international est le support de l'expansion d'une économie nationale facilitant importations et exportations, suscitant des activités nouvelles…Il est enfin l'une des clefs de voûte de la construction d'un nouvel ordre mondial. »* [39]

13. Il conviendrait de faire observer que le type de transport maritime importe peu ici. C'est dans ce cadre, qu'il n'est pas exclu qu'au cours de cette étude, il puisse y avoir des rapprochements entre ce transport de biens et celui de « passagers » qui pourraient dans bien des cas être assimilables à de la marchandise. Il ne s'agit pas de croisière, mais plutôt de trafic illicite de migrants (Voir ANNEXE 11). En plus, cela est sans doute perceptible dans les rapprochements avec la traite d'êtres humains, mais aussi de la considération de migrants en attente de traverser la méditerranée comme des esclaves en Libye. Le traitement déplorable qui leur est réservé en dit davantage sur la violation de leurs droits mais aussi étaye dans une certaine mesure notre affirmation.

Notre intention était de présenter brièvement le transport en général mais de manière spécifique sa branche maritime, dans ses atouts, son rayonnement, ses rapports avec l'économie mondiale et c'est peut-être à bon droit si le lecteur s'attendait à mieux. Toutefois, on peut déjà se demander si c'est ce rayonnement, sinon le maillon essentiel que le transport maritime représente dans l'économie mondiale qui lui attire de nombreuses menaces. Pour paralyser le capitalisme occidental, faut-il déstabiliser le transport maritime qui est sa pierre angulaire ? Ces interrogations doivent semble t-il aiguiller notre lecteur et par conséquent notre étude. C'est en référence à cette notion de menace qu'il s'avère nécessaire de faire allusion, sinon de pointer du doigt la question de la sûreté maritime, aussi bien dans ses atouts que dans ses lacunes, mais aussi mettre en évidence notre apport comme valeur ajoutée au traitement des menaces maritimes.

[39] **P. BAUCHET**, Extrait du Prologue de son ouvrage intitulé : L'économie du transport international de marchandises, air et mer, Ed ECONOMICA, 1982

14. Une expédition maritime, quelle que soit son importance, a toujours frappé les esprits par son caractère d'aventure[40] ; le péril de la mer n'a cessé d'inquiéter tous ceux qui de près ou de loin s'intéressent à la navigation[41]. Le départ sur mer n'a jamais cessé d'être un événement important qui comporte toujours un doute sur l'heureuse arrivée du navire[42]. Mais que peuvent craindre les gens de mer dans cette aventure stressante à laquelle ils ne parviennent jamais à se familiariser ?

Il n'y a pas que l'histoire qui nous le dit. Les catastrophes au cours des expéditions maritimes ne peuvent être présentées de manière exhaustive. Du naufrage du Titanic à celui de l'Erika, beaucoup d'eau a coulé sous le pont. Mais ce qui serait peut-être déplorable, c'est l'amplification des dégâts occasionnés par chaque catastrophe au cours des expéditions maritimes. On serait parfois tenté d'affirmer que l'on n'a pas tiré les conséquences de l'aventure sombre précédente (de l'Erika au Prestige) de sorte qu'on se doute parfois d'une expédition maritime sous l'emprise d'un « sort ». Il n'est pas rare de voir que le transport maritime s'illustre par cette triste réalité.

15. Pendant l'expédition, bien d'événements dangereux peuvent se produire. Si les passionnés de la mer, les juristes maritimistes mais aussi les gens de mer ont adopté cette appellation d' 'événements', les assureurs de ces événements, eux parlent bien souvent de risques. Cette notion du risque telle que l'ont traditionnellement admise les assureurs maritimes peut être appréhendée dans une certaine mesure et pour une certaine catégorie d'actes illicites comme un ensemble de menaces que nous ne prétendons pas traiter toutes dans le cadre de cette recherche. Mais avant d'arriver à ces spécifications essentielles pour la compréhension de notre étude mais aussi sa conduite, que doit-on retenir du « risque ».

Il serait même recommandé d'aborder le risque dans toute sa dimension, sinon dans toute sa teneur, mais qu'il nous soit permis de nous prononcer que sur les risques qui reviennent de manière récurrente au cours du transport maritime de marchandises, que dis-je qui présentent une ampleur parfois inqualifiable. Nous avons voulu les dénommés « risques majeurs », mais il y a certainement ceux qui savent mieux définir le risque, sinon le risque majeur que nous.

16. La notion du risque[43] n'est pas facile à définir. Dans les dictionnaires, il a pour synonyme les mots danger, hasard, péril. Pour les techniciens, le risque est la conséquence en

---

[40] Proverbe anglais : « celui qui veut naviguer sans danger, qu'il n'aille jamais en pleine mer », repris par M. **Ph. BOISSON**, Politiques et droit de la sécurité maritime, Bureau Veritas, 1998.p.25, n°33

[41] Qu'il s'agisse de la barque d'Ulysse allant de Cyclade en Cyclade, de la caravane de Christophe Colomb, des grands voiliers des XVIIIe et XIXe siècles, des steamers, ou de nos bâtiments à moteur modernes.

[42] **MARIE-ROSE H. EVELINE**, Essai sur l'innavigabilité du navire, thèse, 16 février 1939, Université d'Alger, p. 25

[43] **F. GHALLOUSSI**, Op.cit

terme de coût d'un accident multiplié par la probabilité de sa survenance (risque= probabilité x conséquences)[44]. Pour les juristes, il s'agit de l'éventualité d'un événement pouvant provoquer des conséquences dommageables[45]. Pour M. Boisson qui a longtemps côtoyer les techniciens du Bureau Veritas[46], il considère que l'analyse du risque s'effectue à l'aide de la formule suivante : Risque = (Criticité)[47] x (Menace) x (Vulnérabilité)[48]. En outre, il y a les risques individuels[49] que nous ne traiterons pas dans le cadre de cette recherche et les risques collectifs[50] qui au contraire nous intéressent ici.

Pour nous éclairer sur la notion du risque, certains auteurs ont indiqué qu' [*Un événement potentiellement dangereux – appelé « aléa »- ne devient un risque que s' il s' applique à une zone où des enjeux humains, économiques ou environnementaux sont présents. D' une manière générale, le risque majeur peut déboucher sur une catastrophe qui se caractérise par de nombreuses victimes, un coût important de dégâts matériels, des impacts sur l' environnement. Le risque majeur est donc la confrontation d' un aléa avec des enjeux.*][51]

Ces auteurs, en plus de nous gratifier de la signification de l' « aléa » n'ont pas omis de rappeler qu'il serait même le moteur, ou l'élément essentiel pour l'existence du risque. En ce sens, les assureurs considèrent que l'aléa est l'essence-même du risque. Mais ils vont plus loin en indiquant que le risque majeur peut s'identifier par une catastrophe faisant de nombreuses victimes, occasionnant des dégâts matériels importants et parfois sur l'environnement. A ces caractéristiques bien identifiées, nous souhaiterions adjoindre la faible fréquence (l'homme et la société peuvent être d' autant plus enclins à ignorer que les catastrophes sont peu fréquentes) mais aussi une énorme gravité (nombres de victimes, dommages importants).

17. Le nombre d'événements dont nous prenons conscience est de plus en plus élevé et génère le sentiment d'une vulnérabilité (sensibilité) accrue de notre société à des catastrophes fréquentes et meurtrières. *« Nous vivons dans un monde soumis à une pression de changement*

---

[44] **O. MALMHOLT**, 'First step in reducing accident at sea. A risk inventory'. Safety at sea, May 1983, p.46

[45] **Ph. BOISSON**, Politiques et droit…Op.cit, Ed, Bureau Veritas, p.11

[46] Bureau Veritas est une société de services proposant des prestations couvrant l'inspection, l'audit, les tests jusqu'à l'analyse, touchant à de nombreux domaines dont la classification des navires.

[47] La criticité est le résultat de l'évaluation des biens et infrastructures essentiels ainsi que les zones et ouvrages susceptibles de constituer la cible d'une menace

[48] **Ph. BOISSON**, La sûreté maritime et prévention des actes de terroristes dans le domaine maritime, DMF n°640, 1er septembre 2003 Note 35. Il convient d'indiquer que M. Boisson évoque la notion de risque en faisant allusion à la sûreté maritime et portuaire, précisément au terrorisme maritime.

[49] Il s'agit de maladie et accidents survenant aux personnes embarquées.

[50] **RODIERE**, 'Traité général de droit maritime. Evènements de mer'. Paris, Dalloz 1972, p.11 (Ces risques sont propres au navire, à sa cargaison ou aux conditions de navigation et sont souvent la cause d'accidents maritimes, d'événements dommageables qui surviennent par le jeu des circonstances fortuites et fautives.)

[51] **X. LARROUY-CASTERA ET J-P OURLIAC,** Risques et urbanisme, éd. Le Moniteur, Paris 2004. P.13

qui engendre un sentiment général d'insécurité pour le présent et de perte de vision pour l'avenir »[52]. Ainsi, le risque est au cœur de la vie de notre société et son organisation, même si sa perception dépend directement des enjeux et du moment. Nous l'avons signalé : la notion du risque prend parfois en compte des menaces. Si c'est par un constat que nous affirmons cela, la doctrine, elle semble plus responsable en endossant une définition du risque majeur en rapport avec la menace[53].Ainsi, il convient d'indiquer que deux critères essentiels caractérisent le risque majeur.

18. L'existence du risque impose la mise en œuvre du principe de précaution et du principe de prévention. Mais que faut-il entendre par ces deux principes. Le principe de précaution définit l'attitude que doit observer toute personne qui prend une décision concernant une activité dont on peut raisonnablement supposer qu'elle comporte un danger grave pour la santé ou la sécurité des générations actuelles ou futures, ou pour l'environnement. Il a été marqué en droit international[54] et communautaire[55] par des textes importants.

19. Quant au principe de prévention, il n'est pas formulé par les textes internationaux auxquels la France a souscrit. La prévention relève en fait d'autres formulations, comme celle retenue par la Convention de Paris pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est de 1992, qui retient que les parties contractantes « tiennent pleinement compte de la mise en œuvre des derniers progrès techniques réalisés et des méthodes conçues afin de prévenir et de supprimer intégralement la pollution » et qu'elles font en sorte que « de faire appliquer les meilleures techniques disponibles et la meilleure pratique environnementale ». Indiquons que si le droit communautaire (Traité de Maasctricht) énonce une obligation d'action préventive, le

---

[52] Rapport du Conseil économique et social, Prévention et gestion des risques technologiques et industriels, Editions du journal officiel, 2003, p.II-29

[53] **H. TAZIEFF**, « La définition que je donne du risque majeur, c'est la menace sur l'homme et son environnement direct, sur ses installations, la menace dont la gravité est telle que la société se trouve absolument dépassée par l'immensité du désastre », Risques et urbanisme, de xavier Larrouy-Castera et Jean-Paul Ourliac, éd. le Moniteur, Paris 2004.p. 13

[54] Le principe de précaution est apparu en droit international de l'environnement, dès 1987, dans la déclaration ministérielle de la deuxième conférence internationale sur la protection de la mer du Nord. Il a été consacré dans la « déclaration de Rio » rédigée le 5 juin 1992 lors de la conférence des Nations-Unies sur l'environnement et le développement. Voir en ce sens l'article 4-3 de la Conv de Rio du 5juin 1992 sur la diversité biologique : « *Il incombe aux États parties de prendre des mesures de précaution pour prévoir, prévenir ou atténuer les causes des changements climatiques et en limiter les effets néfastes. Quand il y a risque de perturbations grave ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit servir de prétexte pour différer l'adoption de telles mesures. »*

[55] Au plan communautaire, ce principe intégré par le Traité de Maastricht du 7 février 1992 entré en vigueur le 1er novembre 1993 (Traité de l'UE) à l'article 174 ne visait à l'origine que la politique environnementale de la Communauté européenne. . Voir en ce sens l'article 174-2 « La politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement (…) est fondée sur les principes de précaution et de l'action préventive ».

droit français, lui la définit dans la loi Barnier n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement[56].

Ce principe provient de la théorie économique des externalités développée par l'économiste anglais Pigou en 1924[57] . Il invite à intégrer le coût de la dégradation de la nature dans le coût réel de l'activité pour qu'il ne repose pas sur la société. Le principe pollueur-payeur a été conçu comme un principe consistant à imputer les coûts des mesures de prévention et de lutter contre la pollution dans un souci de protection de l'environnement mais aussi d'évitement des distorsions de concurrence[58].

Une autre recommandation de l'OCDE du 31 janvier 1991 a permis de compléter à l'internalisation des coûts de la prévention et de la lutte contre la pollution, l'internalisation des coûts des dommages causés. Il convient donc d'observer que la finalité du principe du pollueur-payeur réside non pas dans la réparation des dommages comme le laisse penser l'obligation comportementale qui s'en déduit, mais dans l'internalisation des coûts environnementaux, englobant la réparation et la prévention des dommages causés par les pollueurs[59].

20. Aujourd'hui le rôle assigné à la prévention en droit de la responsabilité civile est important. C'est en raison de cela qu'un auteur admet que puisse exister une « évolution en faveur de la prévention… susceptible d'affecter aussi bien les conditions que les effets de la responsabilité civile et elle n'a pas hésité à proposer la création d'une action préventive fondée sur le devoir de prévention »[60]. Pour renchérir sur le rôle de la prévention, le projet Catala de la réforme du droit des obligations propose que le préjudice puisse résulter des dépenses exposées pour prévenir la réalisation d'un dommage[61].

Ajoutons que la prévention implique un certain nombre d'actions dont les études d'impact[62] ; les autorisations préalables[63] ; la correction à la source (Réduire l'émission de pollution ou éviter la réalisation de dommages par exemple) ; les éco-audits et le management

---

[56] Le principe d'action préventive est affirmé à l'article 110-1 du Code de l'environnement comme « *le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable* ». La notion de meilleures techniques disponibles est essentielle dans la mise en œuvre du principe de précaution

[57] **A. PIGOU**, The Economics of Welfare, Londres, Macmillan, 2è éd 1924

[58] Voir Recommandation de l'OCDE du 26 mai 1972 sur les principes directeurs relatifs aux aspects économiques des politiques de l'environnement

[59] **M. BOUTONNET**, op.cit, p. 77

[60] **G.VINEY**, Introduction au droit de la responsabilité, *op.cit*, p. 156

[61] Art 1344 du C. Civil

[62] Les études d'impact sont prévues dans la Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature

[63] Il s'agit d'un système soumettant un certain nombre d'activités polluantes à des autorisations préalables tel que le système ICPE= Installations Classées pour l'Environnement

environnemental(Les entreprises procèdent de leur propre chef à des éco-bilans pour améliorer, d'un point de vue environnemental, leurs installations).

21. Toutefois, dans le cadre de cette recherche, il sera question de risques accidentels résultant de la présence de produits ou de substances susceptibles de provoquer une réaction ou un accident entraînant des conséquences graves pour le personnel, les riverains et l'environnement[64]. La prévention à ce niveau consistera à l'incitation à l'observation des règles édictées par exemple pour éviter les abordages ou encore en application de règles de contrôle des navires, mais aussi la surveillance des approches maritimes.

Ces étapes sombres de l'expédition maritime ne témoignent pas toujours de l'inertie des structures en charge de la sécurité du transport maritime. Mais que devons nous retenir de cette notion de sécurité maritime ?

22. Il convient d'indiquer que les définitions de cette notion ne manquent pas[65]. La sécurité maritime, conformément au droit international, renvoie principalement à des enjeux de sécurité de la navigation, des navires, des personnes et des biens et de manière plus globale à la sécurité des États. Elle désigne ainsi la prévention et la lutte contre les événements d'origine naturelle ou anthropique, non intentionnels, portant atteinte aux personnes, à l'environnement, aux navires ou aux infrastructures. Elle est essentiellement définie par rapport à des risques (aléas climatiques, événements de mer…)[66].

23. Que faut-il entendre par risques de mer ? Pour un auteur, ce sont les incidents qui peuvent surgir au cours de la navigation maritime[67]. Cette compréhension de notre point de vue est imprécise. C'est le cas par exemple du renvoi des « risques de mer » aux « événements de mer »[68] et qui est généralement repris par de nombreux maritimistes. En dépit de l'inscription de l'assistance maritime dans les événements de mer, elle se singularise depuis un moment par sa consécration dans un droit spécifique(le droit de l'assistance). Pour notre part, les risques maritimes vont au-delà de cette conception que nous jugeons restreinte. Il ne faudrait seulement se limiter aux risques de la navigation. Nous ne prétendons pas pouvoir indiquer la liste exhaustive de ces risques, toutefois, certains paraissent majeurs et nous trouvons un intérêt à les étudier dans le cadre de cette recherche. Cela dit, s'il nous est permis de faire un plaidoyer, c'est

[64] **X. LARROUY-CASTERA et J-P OURLIAC,** *op.cit***,** p. 53

[65] **J. P PANCRACIO**, Droit de la mer, 1ère éd. Précis D. 2010, p. 442-443 (L'auteur en le faisant, n'omet pas de faire un rapprochement avec l'espace maritime).

[66] **A. DEL VECCHIO**, Protection et sécurité dans les transports maritimes, Extrait de sûreté maritime et violence en mer S/D de Sobrino HEREDIA, Ed. Bruylant .2011.p. 359

[67] **P. SAFA**, Droit maritime, Risque de mer-affrètements maritimes-Transports maritimes, 1ère Editions juridiques SADER, 2000, p.519.t.2. Cette définition des risques de mer est également admise par le code maritime libanais (Titre VII du code maritime).

[68] Voir code des transports : Titre Troisième : réparation des accidents de navigation (L.5131-2 à L.5133-19)

de demander un réaménagement du champ traditionnellement admis par les événements de mer. Dans la conduite de notre recherche, nous avons été saisis par une sorte « d'incohérence » au cœur de ce champ longtemps réservé aux événements de mer. Laquelle incohérence tient au fait que l'assistance maritime fasse partie des événements de mer. L'assistance maritime étant une solution, sinon, un remède et sans pouvoir le dire en des termes appropriés comme M. DELEBECQUE, est un secours, une aide qui est apportée à un navire en difficulté.

Pour une question de bon sens, l'assistance maritime et même les avaries communes ne devraient pas trouver leur place au sein des événements de mer. C'est d'ailleurs, ce qui explique le fait que nous n'ayons pas axé notre étude sur elles comme faisant partie des événements que nous interprétons comme des risques de la navigation. Le législateur les a identifiés comme tel, de génération en génération, nous les avions appris comme tel, mais il nous semble qu'il existe un contraste qui justifie le fait même de repenser la conception, sinon l'étendue des événements de mer.

Si notre lecteur résume l'aventure incertaine que craignent parfois les marins aux seules questions qui touchent à la sécurité maritime, cela serait pour le moins contestable. Nous affirmons cela dans la mesure où une autre catégorie de risques avec comme instigateur les hommes, est bien courant et perturbe gravement l'exploitation paisible des navires. Une précision mérite d'être apportée. Ces risques qui pour l'essentiel comme nous l'avions précédemment insinué font partie de la criminalité transfrontalière organisée comprennent non limitativement, la piraterie maritime, le terrorisme maritime, le trafic illicite de par mer, le trafic de stupéfiants par mer mais aussi le trafic d'armes à feu par mer. C'est bien sûr sur ces risques que notre étude sera axée.

24. Mais avant, présentons succinctement cette seconde catégorie de risques que nous qualifions de menace en considération de leur caractère illicite. La menace se définit comme un délit lié à l'expression d'un projet nuisible par atteinte aux personnes ou aux biens[69]. Elle peut aussi être une situation qui présente objectivement un risque de dommage[70]. Les différents types de risques que nous avons choisis de traiter dans le cadre de cette recherche rencontrent effectivement la notion de « *projet nuisible par atteinte aux personnes ou aux biens* ». C'est d'ailleurs en ce sens que se justifie la notion de menace qui sert à les qualifier mais qui entre également sous le couvert des risques liés au transport maritime. Toutefois, leur traitement se fera sous le sceau de la sûreté maritime.

[69] Lexique des termes juridiques, 17è éd, 2010.p. 462. Voir en ce sens les articles 222-17 s, 322-12 s et R. 623-1 du code pénal

[70] **G. CORNU**, Voc. Jur, op.cit, p. 584

25. La première menace qu'il nous plaira de traiter sera la piraterie maritime. La piraterie est une activité aussi ancienne que la navigation. Sévissant sur de nombreuses routes maritimes, elle se développe particulièrement à partir des côtes les plus pauvres et prend des formes différentes suivant la région où elle est pratiquée.

Elle existait déjà dans l'antiquité. Le terme pirate vient d'ailleurs du latin « pirata » (« celui qui tente la fortune »). Ainsi, selon Plutarque, Jules César, lui-même, lors d'un voyage en mer d'Egée en 75avant J.C, a été fait prisonnier par des pirates ciliciens, qui réclamaient une rançon pour le relâcher. Les Vikings, pour leurs actions entre le XVIIIè et le XIè siècle, sont également considérés par beaucoup comme des pirates. Par la suite, la piraterie s'est déplacée, notamment dans les caraibes. Pendant, deux siècles,, du début du XVIè au début du XVIIè, cette zone du monde va être victime de certains des pirates les plus célèbres, tels que Edward Teach dit Barbe Noire, Mary Read, ou encore Jack Rackham[71].

C'est grâce à la littérature du XIXè consacrée à cette période qu'apparaîtra tout le folklore ayant nourri l'imagination des enfants plus ou moins jeunes : crochet, jambe de bois, trésors enfouis, Jolly Roger (pavillon pirate représentant une tête de mort surmontant deux tibias entrecroisés).

Si au cours du XXè siècle, la piraterie maritime a semblé reléguée au rang de notion historique, cette pratique a connu une résurgence vers la fin du siècle. Les zones les plus concernées depuis le début du XXIè siècle sont le détroit de Malacca (entre la Malaisie et l'Indonésie), la mer de Chine méridionale, la mer rouge, le Golfe d'Aden, et les côtes africaines, plus sporadiques de piraterie ont parfois lieu dans les Caraïbes et au large de l'Amérique du Sud.

26. Dans le cadre de ce travail, il sera principalement question d'envisager des mécanismes de prévention de la piraterie maritime, mais pas seulement cela. La poursuite judiciaire des pirates pose un réel problème et nous avons saisi l'occasion de cette thèse pour envisager des solutions juridictionnelles à cet effet sans oublier de rappeler les dispositifs navals mis en place pour lutter contre cette menace. L'article 101 de la CMB qui d'ailleurs la définit nous aidera dans la conduite de cette réflexion sur la piraterie maritime. Signalons que la recrudescence de la piraterie est un fléau qui a été longtemps consigné dans les annales d'histoire. Ce phénomène est à nouveau en train d'animer l'esprit des analystes de sûreté, des politiciens et des législateurs. Bien que le problème se pose avec acuité depuis les années 1990, spécialement dans les eaux d'Asie du Sud-Est, l'attention a été retenue en réaction aux attaques perpétrées par les forbans qui opèrent dans et autour du bassin somalien cette dernière décennie.

[71] **G. PIETTE**, Droit Maritime, Ed A. PEDONE, 2017.p. 367

Les incidents dans cette région ont atteint des proportions sans précédent et maintenant influencent la viabilité des voix de communication maritime qui sont indispensables au commerce global[72].

Indiquons que les groupes qui opèrent en Somalie varient en fonction de leur taille et leur complexité[73]. La rançon est distribuée aux membres ou aux investisseurs[74]. Dans tous les cas, le leader des pirates a des liens avec sa communauté et est capable d'avoir des relations avec un réseau de personnes pour sa protection et le règlement des problèmes qu'il peut rencontrer. Par le passé, c'était le groupe Hoboyo-Haradhere qui dominait la scène de la piraterie en Somalie. Bien qu'il continue d'être en tête dans la région, le groupe est concurrencé par de nombreux groupes qui étaient basés dans six principaux hameaux sur près de 1900 miles des côtes somaliennes[75].

27. La menace de piraterie ayant connu un calme précaire dans le Golfe d'Aden, elle a été relayée dans le Golfe de Guinée peu avant l'année 2012 où pour la première fois, le BMI enregistrait les chiffres les plus élevés de toutes les zones affectées. Dans cette région, la piraterie présente également des traits qui semblent lui être propres. On citera la violence (prise d'otage ou meurtre) dont font usage les mais aussi les vols de cargaison de pétrole et parfois dans les encablures des ports et non loin des oléoducs. Cette situation tenant au lieu de commission de l'infraction a suscité parfois des complications quant à la qualification de cette menace eu égard au critère de la haute mer retenue par la CMB en son article 101. La notion de *brigandage en mer*[76] a même été évoquée parfois compliquant ainsi le traitement de la menace de piraterie maritime. Ici également, la législation semble prolixe, mais n'est pas toujours efficace. Nous le verrons certainement[77].

---

[72]**J. GETTLEMAN**, "The Pirates Have Seized the Ship," *GQ* (March 2009): 193. Nearly 12 percent of the world's petroleum and 80 percent of international maritime trade with Europe passes through the Gulf of Aden, which sees an average of 18,000- 20,000 ship transits a year. See National Security Council, *Countering Piracy of the Horn of Africa: Partnership and Action Plan*, (2008), http://www.marad.dot.gov/documents/Countering_Piracy_OffTh_Horn_Of_Africa_Partnership_Action_Plan.pdf"Potential Hikes in Shipping Rates Involviong Gulf of Aden Transits," Gerson Lehman Group, 009), http://www.glgroup.com//NewsWatchPrefs/Print.aspx?pid=28099

[73](Ranging from small subsistence entities that consist of one or two personnel and a skiff, to larger organization of several hundred. Gangs generally revolve around a respected leader "typically a ''veteran pirate'' who recruits from a single clan, although a number of gang are most experienced individuals available.)

[74]In Puntland, local researchers have identified 51 pirate investors—mid-level businessmen who mostly come from the clans of the respective gangs they support.

[75] Il s'agit de Eyl, Garard, Bosasso, Ras Asir, Alula Cape et Chismayu(Kismaayo)

[76] La Loi française du 10 avril 1825 abrogée en 2007 par une loi par une loi dite de simplification du droit incriminait le brigandage en mer. Cependant, depuis la Décision de la Cour de Cassation dans les affaires du Carré d'As et du Ponant, consacrant un droit de poursuite inverse qui a reçu l'aval de la Loi du 5 janvier 2011 incriminant la piraterie maritime sous certaines conditions géographiques et matériels

[77]**M. Ph. DELEBECQUE**, Intervention sur '-Comment juger les pirates', Extrait de « La piraterie maritime : les entretiens de Royan », Larcier 2011. p 103, 104, 107 et 108. Cet auteur estime que les articles 101, 105 de la CMB, mais aussi la loi française du 5 janvier 2011 méritent des aménagements importants pour assurer le traitement efficace du risque de piraterie maritime.

28. Les difficultés que soulève la piraterie ne se limitent pas seulement au traitement juridique et judiciaire de cette menace. Elle a un impact économique important sur le budget des États mais aussi sur l'économie maritime. Ainsi, certains auteurs ont observé que « *Over 14 international navies have so far dispatched ships to the region, with the average operating cost per frigate estimated to be in the range of $50,000 a day*"[78].

La dépense militaire globale en 2008 a atteint une nouvelle hausse internationale, 1404 milliards de Dollars américains, une augmentation en valeur réelle d'environ 4 pour cent de plus que l'année 2007, et représente maintenant environ 2.4 pour cent de produit de commerce intérieur global.[79]Pour l'ambassadeur des îles Seychelles en France, l'impact économique de la piraterie pour son État est estimé à 12 millions d'Euros par an[80].

Toujours à propos de l'impact économique de la piraterie maritime, le Directeur de la sûreté du Groupe Total considère qu'il y a une évolution bien sûr dans le mauvais sens[81]. Elle aurait un impact économique global de 7 à 12 milliards de dollars par an[82], lié à l'augmentation des primes d'assurance, à la diminution d'activité économique de certains États, à la dépréciation des marchandises en cas de détournement et de retenue du navire ou encore à l'allongement des trajets pour éviter les zones concernés(consommation augmentée de carburant, de fret, ect)[83].

29. Le coût est aussi humain, puisqu'elle constitue un risque pour la sécurité des équipages. Ce n'est plus seulement le navire qui est visé, mais aussi son équipage, dont la libération est monnayable par le biais de rançon[84].

---

[78] **P. CHALK, L. SMALLMAN, N. BURGER**, "Countering Piracy in the Modern Era ". Published in 2009 by the RAND Corporation. p. 2 & 3

[79]For a deeper exploration of the Taiwan-Japan maritime demarcation issue see Chen Hurng-yu, 'Water claims shouldn't ignore UN', Taipei Times, <www.taipeitimes.com/News/editorials/ archives/2006/12/29/2003342528> (29 December 2006).

[80] **C. MOREL**, Intervention sur «II- La piraterie maritime : quelles victimes pour quels coût ? », Extrait de la piraterie maritime : les entretiens de Royan, Ed Larcier 2011, p 46

[81] Le montant des rançons payées pour la libération des navires et de leurs équipages augmente de façon significative. En 2005, il était en moyenne par navire de 150000 Dollars ; en 2009, il atteignait 3,4 millions de Dollars, et il est passé à 5,4 millions en 2010. Le record du Samho Dream dont l'armateur a versé 9,5 millions de Dollars pour sa libération a été dépassé par le paiement de la rançon de 11 millions de Dollars pour la libération du pétrolier Irène SL. Ajoutons que le montant total des rançons versées en 2009 avoisinait les 177 millions de Dollars ; il a atteint 238 millions en 2010. Le coût du sinistre comprend également la perte financière liée à l'indisponibilité du navire et du fait de sa détention par les pirates puis du temps nécessaire aux éventuelles réparations.

[82] **A. BOWDEN** et a…, The economic cost of maritime piracy, One Earth Future, 2010 , p.2

[83] **S. MIRIBEL**, « Actes de Piraterie », Gazette CAMP, n°28, p.4 « en 2011 le prix du blé au Kenya a augmenté de 16 USD la tonne en raison de la piraterie ».

[84] **O. PURCELL**, « La détestable expansion de la piraterie », Gazette CAMP, n°19, p.5/ Voir également **R.CLIFT et S. CORDONNIER**, « La piraterie somalienne : le prix d'une vie », DMF 2012. 408 / « *Le montant total des rançons est estimé, pour 2010, à environ 75 ou 80 millions de dollars. La fourchette moyenne va de 2 à 5 millions de dollars par bateau, avec une période de détention moyenne de 157 jours* », Extrait de la piraterie maritime ; les entretiens de Royan, édition Larcier 2011, p. 22. Intervention de **J-F TALLEC**

30. Par ailleurs, nous nous intéresserons à la menace de terrorisme maritime. Il s'agira principalement d'envisager un cadre de lutte contre le terrorisme maritime qui passe par la prévention de cette menace. Ainsi, il ne sera pas écarté le recours à la force comme c'est le cas pour la piraterie maritime. Le terrorisme est qualifié par un analyste comme une arme de guerre nouvelle. Or, cette vision peut être perçue autrement. Il a été considéré comme un moyen au service d'objectifs politiques précis (libération de prisonniers politiques, accession à l'indépendance). C'est en ce sens qu'un auteur a estimé que : « l'intention politique est la fin recherchée, la guerre en est le moyen, et le moyen ne peut être conçu sans fin. »[85] Le terrorisme est donc une forme de guerre comme l'est la guérilla.

Pour déstabiliser l'opinion publique et contraindre les instances de décisions, les terroristes disposent de deux modes d'actions complémentaires. Le premier est directe et peut être qualifié de « tactique ».Son impact est limité dans le temps et dans l'espace. Le second atteint indirectement mais de façon durable les populations dans leur niveau de vie. Il est question ici d'un terrorisme de portée « stratégique ». Ainsi, la stratégie des terroristes, c'est de cibler le libre échange qui s'effectue essentiellement par voie maritime. Il y a en toute évidence un ciblage de l'économie.

On peut observer que le terrorisme gagne en intensité avec l'accroissement du commerce international par voie maritime, source principale de l'économie mondiale. L'on pourrait voir dans cette stratégie les théories de Julian S. Corbett ou de la Jeune école de l'Amiral Aube. Pour Corbett, « la méthode prioritaire par laquelle nous utilisons notre victoire ou prépondérance sur mer pour peser sur la population ennemie afin d'imposer la paix est la capture ou la destruction des biens de l'ennemi, privés ou publics[86]. Dans la même vaine, la seconde théorie identifie comme points focaux à atteindre, la population et l'économie de l'adversaire. Mieux, la cible du commerce maritime, base du capitalisme occidental et de l'économie mondiale.

31. Le terrorisme maritime présente une réalité qu'il convient de décrire dans le cadre de ce travail. Il est basé sur les deux composantes brièvement (tactique et stratégique). Il s'exerce contre les navires marchands et les infrastructures portuaires mais aussi contre les bâtiments de guerre qui se distinguent par leur puissance de feu et leur statut juridique qui leur confèrent un caractère emblématique[87].

---

[85] **CLAUSEWITZ,** 1832 et 1989

[86] **CORBETT**, 1911 et 1988

[87] Voir attaque terroriste sur US COLE dans le Golfe d'Aden. / Les Tigres tamouls du (Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE) compensent leur infériorité technologique en pratiquant des attaques suicides à partir de 1987. C'est l'unité dévolue au combat en mer, les *Black Sea Tigers*, qui est la plus nombreuse et la plus active…Ils réalisent le 12 juillet 1990, contre le bâtiment de guerre sri lankais SNLS Edithara, la première attaque au monde effectuée par embarcation suicide.

Le constat qu'on peut faire est que les mers d'Asie ont été les endroits principalement choisis par les terroristes pour perpétrer leurs actions. Ainsi, les Tigres tamouls (non musulmans) du LTTE[88] ont en effet développé une panoplie de modes d'action particulièrement innovants. Parfois accompagné d'un soutien direct (formation, entraînement, livraison d'armes …), leur exemple a été largement imité par les groupes islamistes en Asie du Sud-Est (en particulier aux Philippines et en Indonésie).

En Indonésie, le JI – *Jemaah Islamiyah* – est le groupe terroriste le plus violent. Créé en 1993, essentiellement implanté sur l'île de Java, il est actif dans toute la région et comprendrait un millier de militants. Son objectif politique est de créer une communauté islamique sud-est asiatique incluant l'Indonésie, la Malaisie, Singapour, Brunei ainsi que les régions du sud des Philippines, de la Thaïlande et du Cambodge. Le groupe ne dispose pas d'une division maritime dédiée mais utilise régulièrement la voie maritime pour rallier les camps d'entraînement situés pour la plupart sur l'île de Mindanao.

Trois groupes islamistes philippins pratiquent des opérations de terrorisme maritime. Ils agissent de façon coordonnée avec la Jemmah Islamiyah et sont associés à Al Quaïda. Le MILF (Moro Islamic Libération Front). Créé en 1991, il dispose de camps d'entraînement qu'il met à la disposition des autres mouvements de la région. Le MILF est responsable de l'attaque à la bombe sur le Ferry Our Lady Mediatrix à Ozamiz City le 25 février 2000[89]. A côté du MILF, existe le ASG (Abu Sayyaf Groupe), créé en 1991, il est particulièrement violent et actif. Basé sur l'île de Basilan, il a une ressource humaine pouvant atteindre 500 Hommes et dispose de plusieurs embarcations rapides. Une dizaine d'actes de terrorisme maritime est à son actif dont l'attaque sur le Superferry 14 le 27 février 2004 qui a causé la mort de 116 personnes. Enfin, le RISM (Rajah Suleiman Islam Mouvement) qui a été créé en 1998 est uniquement composé de chrétiens convertis à l'islam. Basé dans l'île de Luçon, l'un de ses membres à participé à l'attentat sur le Superferry 14.

D'autres groupes se développent et sont à différents degrés de développement. C'est le cas de l'Armée de libération du Béloutchistan ou encore du MEND dans le golfe de Guinée dont l'activité a fait chuter la production pétrolière nigériane de 2,6 millions de barils par jour en 2006 à 1,76 actuellement.

Le BLA (Béloutchistan Libération Army) est un mouvement séparatiste régional sur trois pays (Afghanistan, Pakistan et l'Iran). Il lutte pour la création d'un État indépendant. Il a annoncé en 2008 son intention d'étendre ces activités terroristes à la mer. La mise à exécution de

[88] Liberation Tigers of Tamil Elam

[89] Cet attentat sur cette cible maritime s'est soldé par 52 personnes tuées et 32 blessées

ce projet peut avoir des conséquences graves dans la mesure où la branche iranienne Béloutchistan comprend la rive nord du détroit d'Ormuz par où transitent environ 40% du trafic mondial de pétrole et 20% de celui du gaz.

En ce qui concerne le terrorisme dans le Golfe de Guinée, il convient de noter que le Delta du Niger est une zone pétrolière qui est exploitée au détriment des populations locales. Pour manifester leur mécontentement en acte, le MEND (Mouvement pour l'Emancipation du Delta du Niger) s'est lancé dans la lutte armée en faisant sauter un oléoduc. L'impact a été ressenti au plan économique.

32. L'étude des menaces de terrorisme et de piraterie maritime sera suivie de l'examen du cadre assurantiel pour la couverture de ces risques de guerre. En effet, si la prévention et la lutte n'ont pas permis d'éviter que la menace se produise, il faudrait procéder à sa réparation. C'est en cela que les conventions spéciales présenteront tous leurs intérêts.

33. Une autre menace qui utilise la mer pour sa réalisation et qui cause également de réelles difficultés au transport maritime. L'immigration clandestine par voie maritime est une question difficile et souvent douloureuse. Elle est la conséquence des discontinuités de développement et parfois des conflits armés. Les naufrages d'embarcations au large des côtes espagnoles, italiennes ou grecques posent dramatiquement le problème des flux migratoires clandestins. En effet, pour éviter d'être arrêtés par les services de contrôle de l'immigration, les trafiquants n'hésitent plus à faire embarquer les clandestins sur des embarcations de fortune, se contentant de confier la barre à quelques migrants auxquels sont donnés des rudiments pour la navigation.

Cette situation déplorable, extrêmement précaire, a pour conséquence un accroissement des naufrages ou le recueil d'embarcations avec des passagers épuisés affamés, tremblant de froid ou en état de délire, parfois des cadavres à fond de cale sans oublier ceux qui, au fur et mesure de la traversée sont jetés par-dessus bord pour alléger les embarcations. Environ 60000 clandestins essaient de rejoindre l'Europe chaque année par voie maritime[90]. L'immigration irrégulière perturbe le transport maritime de marchandises. Son coût est très important pour l'Europe notamment ce qui concerne la lutte contre cette menace.

34. Notons que la question de l'immigration clandestine est d'abord un problème de développement ou de sécurité des populations dans les pays d'origine des migrants. Mais dès qu'elle concerne la voie maritime, cela devient un problème humanitaire qui nécessite une

[90]**J. TANDONNET**, Extrait de l'IFM, Dossier : la mer dans l'Euro-méditerranéen, sécurité et sûreté maritime en méditerranée, Revue maritime n° 483.

réponse d'urgence[91]. L'immigration irrégulière par mer présente de réels risques pour le transport maritime[92]. C'est d'ailleurs, cet aspect ainsi que ses conséquences juridiques qui nous intéressent dans le cadre de ce travail.

35. Pour lutter contre le trafic illicite de migrants, un texte important de portée internationale a été adopté. Il s'agit du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, adopté par la résolution 55/25 de l'Assemblée générale, est entré en vigueur le 28 janvier 2004. Il traite du problème croissant du trafic de migrants par des groupes criminels organisés, souvent au péril des migrants et contre une somme d'argent élevée. L'un des accomplissements du Protocole a été d'arriver à développer une définition consensuelle du trafic de migrants, inédit dans un instrument juridique. Le Protocole vise à prévenir et combattre le trafic de migrants, promouvoir la coopération entre les États parties, protéger les droits des migrants faisant l'objet d'un trafic et éviter leur exploitation, souvent caractéristique du trafic.

La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, adoptée par la résolution 55/25 de l'Assemblée générale le 15 novembre 2000, est le principal instrument dans la lutte contre la criminalité transnationale organisée. Elle a été ouverte à la signature des États membres lors d'une Conférence politique de haut niveau organisée à cette occasion à Palerme (Italie) du 12 au 15 décembre 2000, pour entrer en vigueur le 29 septembre 2003. La Convention est complétée par trois Protocoles, qui visent des activités et manifestations spécifiques de la criminalité organisée : le Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants ; le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer sus-mentionné; le Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions.

Pour être parties au Protocole, il faudrait d'abord que les États aient ratifié la Convention. La Convention représente une avancée majeure dans la lutte contre la criminalité organisée transnationale et indique que les États membres reconnaissent la gravité des problèmes qui en découlent, ainsi que la nécessité de créer et renforcer une coopération internationale afin

[91]L'aide humanitaire est une aide d'urgence et ponctuelle mise en place lors d'une situation de crise exceptionnelle ou de catastrophe naturelle

[92]**J-P MARCQ**, « *L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie ?les armateurs victimes collatérales, une difficulté supplémentaire pour les arbitres maritimes. »* Gazette de la Chambre n°38. Automne 2015 .p.5 [*Ce peut être le rejet d'une cargaison de blé en vrac par les autorités sanitaires du fait de la découverte d'un cadavre de passager clandestin dans la cargaison ou de la présence de migrants clandestins dans un conteneur alimentaire voire la destruction du contenu de plusieurs conteneurs de produits pharmaceutiques de la même expédition au nom de la clause d'assurance (fear of loss). Ce peuvent être des migrants porteurs du virus Ebola impliquant des risques importants pour l'équipage mais aussi des délais de quarantaine pour le navire et la marchandise*.]

d'appréhender ces problématiques. Les dangers que suscite l'immigration par mer ont poussé un auteur à faire un rapprochement entre cette menace et d'autres comme le trafic de stupéfiants.[93]

36. Les trafiquants de stupéfiants par mer recourent à diverses méthodes dont l'usage de navires de commerce. Particulièrement en Amérique du nord, la cocaïne est transportée de la Colombie au Mexique ou Amérique Centrale par mer. La cocaïne est transportée illicitement vers l'Europe par mer, souvent dans des conteneurs. Les moyens utilisés par les trafiquants sont de plus en plus sophistiqués. Ils utilisent des bateaux « go fast », des semi- submersibles qui sont presque impossibles à détecter, arraisonner et visiter. Ces engins rapides font le trajet entre deux continents ou ravitaillent à la mer d'autres navires, voiliers, soit disant pêcheurs, embarcations de toutes sortes…

Le narcotrafic en mer soulève une autre problématique, notamment en Méditerranée. Les flux du cannabis en provenance des côtes chérifiennes se chiffrent en dizaines de tonnes... Depuis le printemps 2006, une coopération avec la police nationale et la douane en vue de lutter contre les navires rapides qui se livrent au trafic de cannabis entre l'Afrique du Nord et l'Espagne. Par définition, l'évaluation réelle de ces phénomènes reste hasardeuse et si les faits divers impliquant des fusils d'assaut sont très marquants, les autorités semblent nier la présence d'un trafic structuré massif d'armes de guerre.

Indiquons qu'aux États-Unis, les garde-côtes jouent un rôle important dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants. Ainsi, elle s'est donnée comme objectif de se constituer en obstacle sur les voies maritimes utilisées par les trafiquants.

37. Face à ces menaces que suscite le trafic de stupéfiants, un droit international des stupéfiants a été mis en place afin de pouvoir éradiquer au niveau international cette menace. Ce cadre juridique est relatif à la répression du trafic illicite de stupéfiants. Laquelle répression passe par un régime prévention aussi bien au niveau international que communautaire. Pour conduire la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants, il a été nécessaire de diversifier les institutions et les moyens opérationnels. La coopération internationale et communautaire ont été des axes très importants dans la lutte contre le trafic de stupéfiant et cela a été clairement traduit dans certains textes.

Ce droit se compose depuis 1961(date à laquelle l'ancien droit international conventionnel a été simplifié) et jusqu'en 1988 d'un dispositif mis en place par trois conventions

[93]**J. TANDONNET**, *Op.cit*, p.35 « *Des risques maritimes majeurs coexistent avec ces menaces contemporaines. Ils sont générés notamment par le trafic d'hydrocarbures et de navires à passagers de lignes régulières (Corse, Maghreb) ou de croisières. Ces nouvelles menaces et ces risques maritimes majeurs constituent, avec la sauvegarde de la vie humaine et la police générale des activités qui se déroulent dans nos approches, le lot quotidien des préoccupations du préfet maritime.* »

adoptées sous l'égide de l'ONU[94]. Ces trois accords internationaux organisent d'une part, un marché légal des drogues d'origine naturelle et d'autre part, ils mettent en place le système de contrôle de ce commerce.

Dès la fin des années 1970, le mécanisme laisse entrevoir ses failles : l'abus des drogues et le trafic illicite ne cessent de s'accroître. Or, le dispositif international ne semble plus efficace contre le trafic illicite de stupéfiants. Au cours des années 1980 une idée prend forme peu à peu ; elle naît du constat selon lequel une mutation du trafic illicite s'est internationalisée. Du trafic illicite perpétré à l'échelon national, on est passé à un trafic organisé à l'échelle transfrontalière.

Pour venir à bout de ce phénomène, l'ONU a estimé qu'une réponse internationale s'imposait et seule une réponse à la fois défensive et offensive de la communauté des États dans son ensemble pouvait contrer ce trafic illicite de dimension transfrontalière. A cette fin, fut entreprise l'élaboration d'un nouveau projet de convention internationale sur le thème du trafic illicite des stupéfiants et ce dès 1988. Généralement le trafic de stupéfiants par mer établit des liens avec le trafic d'armes à feu.

38. Le trafic d'armes n'est pas un phénomène nouveau en soi. Lorsque dans l'Antiquité, il y a plus de vingt-cinq siècles, les cités grecques se sont entendues ponctuellement avec Sparte pour combattre les Perses, des armes étaient livrées officieusement ainsi que des combattants pour les utiliser. Ces pratiques étaient faites en dehors de tout accord ou traité. De la même manière, chaque soulèvement armé d'une population ou d'un groupe, ne peut s'effectuer qu'avec la mise en place préalable de filières non officielles d'approvisionnement donc illicites. Durant la Guerre Froide, des firmes est-européennes comme Kintex avaient reçu à l'époque cette mission clandestine de fournir en armes à feu et munitions des groupes rebelles situés à l'autre bout du monde mais fidèles à Moscou.

Parfois, les trafiquants de stupéfiants font usage d'armes très sophistiquées pour protéger leur cargaison de drogue. En 2009, il y aurait jusqu'à 10 millions d'armes détenues légalement en France. La plupart détenues par des chasseurs et des collectionneurs. Les armes détenues dans un objectif criminel seraient de l'ordre de 30000 dont 4000 armes de guerre. Le phénomène apparaît cependant difficile à appréhender, et les saisies policières, en dehors de quelques perquisitions chez des collectionneurs, sont plutôt maigres.

39. Cela a souvent des conséquences graves. Les armes permettent souvent au pirates et terroristes d'accomplir leur mauvais dessein sur les navires de commerce. C'est aussi pour régler cette question que le Protocole contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de leurs

[94] La Convention de 1961 sur les stupéfiants, la convention sur les substances psychotropes de 1971 et le Protocole de 1972 qui modifie la convention de 1961.

pièces, éléments et munitions a été adopté par la résolution 55/25 de l'Assemblée générale le 31 mai 2001. Il est entré en vigueur le 3 juillet 2005. L'objectif de ce protocole, premier instrument juridique contraignant sur les armes de petit calibre adopté au plan international, est de promouvoir la coopération entre les États parties afin de prévenir, combattre et éradiquer la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de leurs pièces, leurs éléments et leurs munitions.

En ratifiant le Protocole, les États s'engagent à adopter une série de mesures de contrôle de la criminalité et à intégrer trois provisions normatives dans leur ordre juridique national : la première implique de reconnaître la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu en tant qu'infractions pénales selon les dispositions et les définitions du Protocole ; la deuxième de créer un système d'autorisations ou de licences gouvernementales afin d'assurer la fabrication et le transfert légaux d'armes à feu ; la troisième de marquer et suivre les armes à feu.

40. Il convient d'indiquer que de nombreux obstacles aux niveaux national et régional compromettent la coopération en matière de sûreté maritime. Cela implique la recherche de solutions au niveau socio-politique. Le manque de structure permanente rend difficile la définition des obligations et engagements des partenaires dans le cadre coopératif. Il y a également le manque de politique unifiée nécessaire pour prévoir de tels projets. Certains gouvernements n'ont pas de volonté politique pour affecter des ressources à de tels projets. Ajoutons que la crise de confiance entre les États d'une même région compromet la coopération et la stratégie en matière de sûreté. En plus, nombreux sont les États qui manquent de moyens pour s'engager dans des projets de sûreté maritime. Enfin, la question de la délimitation des frontières maritimes compromet aussi la coopération maritime régionale[95].

41. Si le développement du commerce international par voie maritime attire les menaces maritimes, il convient d'ajouter que les causes profondes de ces menaces se trouvent dans l'instabilité socio politique des États[96]. En Somalie, la situation d'anarchie totale, de perte de contrôle et l'absence d'organes institutionnels d'un État en décomposition, rend les moyens habituels de coopération internationale pour la prévention et la répression de la piraterie absolument indispensables dans ce cas. Les conflits armés[97], la famine mais aussi l'aspiration à un bien-être social expliquent la mise en place des réseaux criminels.

---

[95] C'est le cas par exemple du conflit qui oppose l'Iran au Koweït sur le gisement de Dorra. Les îles de l'EAU sont sources de conflit dans le golfe)

[96] **J. PIERNAS**, « Actos de pirateria… »p.19 « Un État défaillant est une tumeur bénigne au sein de la communauté internationale mais bien qu'elle se trouve à la périphérie du système, il est très dangereux de la laisser se développer ».

[97] *« Au nom de la défense des Tamouls de l'île de Ceylan à majorité cinghalaise, une guerre de libération engagée en 1973 a mis le pays à feu et à sang (70 000 morts). Le Sri Lanka a repris le contrôle de la totalité de son territoire en mai 2009. »*

L'organisation de ces menaces, sinon de ces crimes transfrontaliers se dessine autour des zones instables. Les États, les régions et dans une certaine mesure la communauté internationale doivent veiller à la mise en œuvre de solutions pratiques pour garantir la stabilité de leurs États[98]. Ainsi, nous parviendrons au règlement des causes profondes des menaces qui visent de plus en plus des cibles maritimes. Les modèles de coopération des États du sud-Est de l'Asie (ASEAN)[99] et des États du Golfe (GCC)[100] sont à encourager même si beaucoup reste à faire.

L'évocation de ces aspects socio politiques que nous ne traiterons pas dans le cadre de ce travail n'est pas moins importante pour la compréhension de notre étude qui sera principalement axée sur des solutions juridiques.

Un régime de sécurité et de sûreté efficace mais aussi durable du transport maritime dépend de l'engagement des États dans des accords avec leurs voisins. Ils doivent avoir les moyens et les institutions requis pour leur usage. Un environnement politique stable est cependant nécessaire pour faire appliquer un tel régime. En outre, les puissances qui ont de l'expérience, mais aussi certaines organisations communautaires comme l'Union européenne doivent partager leur expérience avec ces États ou ces régions dans lesquels l'instabilité est devenue la règle.

42. La sûreté maritime fait appel au contexte géopolitique notamment dans sa branche d'étude des réseaux criminels. A ce sujet, un spécialiste en géopolitique estime que tout réseau criminel se construit sur la base d'un besoin. Les juristes que nous sommes, saisissons cette définition avec de la prudence dans la mesure où la notion du « besoin » serait sapée. Le besoin ferait peut-être partie de la motivation des réseaux criminel, mais on ne détruit pas le World Trade Center parce qu'on a un sentiment de la privation du nécessaire comme nous l'indique la définition du 'besoin'[101]. On ne s'attaque pas au Limburg ou encore au US COLE parce qu'on a le sentiment de manquer de quelque chose. Les pirates somaliens ont eux-mêmes signalé parfois qu'ils s'attaquaient aux navires marchands dans leurs eaux en représailles à l'exploitation illicite de leurs ressources naturelles par les grandes puissances maritimes. Ainsi, les terroristes peuvent

---

[98] Les préambules des Résolutions 1897 and 1918 du Conseil de Sécurité des Nations Unies reconnaissent la nécessité des appuis aux programmes de développement sociaux: *« Soulignant que la paix et la stabilité en Somalie, le renforcement des institutions de l'État, le développement économique et social et le respect des droits de l'homme et de l'état de droit sont nécessaires pour créer les conditions d'une éradication durable de la piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes, et soulignant également que la sécurité à long terme de la Somalie repose sur la mise en place effective, par le Gouvernement fédéral de transition, des forces de sécurité nationales et de la police somalienne, dans le cadre de l' Accord de Djibouti et d'une stratégie nationale pour la sécurité ».*

[99] Association of Southeast Asian Nations qui regroupe 10 États d'Asie du sud-Est (Brunei Darussalam ; Combodia ; Indonesia ; Lao PDR ; Malaysia ; Myanmar ; Philippines ; Singapore ; Thailand et Vietnam)

[100] Gulf Cooperation Council qui regroupe 6 États arabes (Kingdom of Bahrain ; Kuwait ; Oman ; Qatar ; Saudia Arabia ; UAE-United Arab Emirates)

[101] Disponible sur http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/besoin/8907

s'attaquer à des cibles pour semer la terreur, pour faire plusieurs victimes. Inutile donc de rappeler qu'en fonction de l'angle à partir duquel, on apprécie la piraterie, elle peut dans certains cas être un moyen de défense. En parlant des cibles maritimes de plus en plus dans le viseur du terrorisme, indiquons qu'il y a cinq raisons qui expliquent cette tendance.

Au départ, les terroristes ne s'attaquaient aux cibles maritimes sous prétexte que les cibles maritimes faisaient moins d'échos que les attentats sur les cibles terrestres[102]. Cette considération est importante dans la mesure où le terrorisme est une tactique qui peut seulement être effective s'il est visiblement possible de le démontrer à travers la propagande du nombre important de victimes[103].

43. La raison qui a encouragé l'intensification des attaques des pirates favorise également le terrorisme maritime. La seconde raison tient à l'accroissement des entreprises spécialisées dans le sport maritime et l'équipement qui ont permis aux terroristes de s'équiper facilement[104]. Les attaques sur les cibles maritimes offrent des moyens supplémentaires aux terroristes pour la déstabilisation de l'économique[105]. L'objectif étant de bloquer des voies importantes de communication maritime(SLOC) en paralysant le commerce international par voie maritime[106]. Les attaques des cibles maritimes constituent des moyens sûrs pour infliger des corrections sévères à leurs ennemies. Cela se traduit par les attentats sur les navires de croisières et à bord des avions de ligne qui massent un nombre important de passagers[107]. Enfin, la dernière raison est la tendance accélérée du transport maritime et spécifiquement par conteneur. Ce type de transport permet aux terroristes de dissimuler des explosifs en quantité importante pour faire plus de dégâts.

44. Par ailleurs, il y a des spéculations persistantes qui font état de ce qu'il existerait des liens entre la piraterie maritime et le terrorisme maritime[108]. La piraterie est-elle mise à profit par

---

[102] **P. CHALK**, The maritime dimension of international security : Terrorism, Piracy, challenges for the US, RAND CORPORATION 2008. p.20

[103] Voir sur cet aspect du phénomène **P. CHALK**, West European Terrorism and Counter-Terrorism: The Evolving Dynamic, London: Macmillan, 1996, Chapter One.

[104] **P. CHALK**, The maritime dimension of international security, op.cit, p.22

[105] **C. Z RAYMOND**, "Maritime Terrorism, A Risk Assessment: The Australian Example," in Ho and Raymond, 2005, p. 179.

[106] **RICHARDON,** 2007.p. 7 *''The global economy is built on integrated supply chains that feed components and other materials to users just before they are required and just in the right amounts. That way, inventory costs are kept low. [However, because these supply chains have no excess capacity,] if they are disrupted, it will have repercussions around the world, profoundly affecting business confidence."*

[107] L'attaque sur le Superferry 14 en Philippines a fait plus de 116 personnes tuées

[108] Des études l'affirment, comme celle de deux responsables de l'*Institute for the Analysis of Global Security* (IAGS) et publiée dans la livraison de novembre/décembre 2004 de la revue américaine *Foreign Affairs* (Luft, 2004). / La matrice d'analyse des menaces terroristes développée par l'*International Centre for Political Violence and Terrorism Research* (ICPVTR) de la *Nanyang University* de

les terroristes ou risque t- elle de l'être dans le futur ? Toutefois, aucune preuve tangible ne le prouve jusqu'à ce jour. Ce qui ne veut pas dire que des faisceaux n'existent pas.

Dans le Golfe de Guinée, il est difficile de distinguer certaines opérations, comme le rançonnement des équipes pratiqué par le MEND, de la piraterie endémique dans la région. On a pu tout de même noter des intentions d'affirmation de l'existence de ce lien. Le 23 août 1996, un fax est envoyé depuis l'Afghanistan à plusieurs journaux arabes. Intitulé « déclaration de jihad c/ les américains qui occupent le pays des deux lieux saints », il est signé « Message d'Ossama Ben Laden à ses frères musulmans du monde entier… ». Dans son communiqué du 15 mars 2009 « Combattez, champions de Somalie », Ben Laden le souligne encore : « la guerre qui se déroule sur votre sol est une guerre de l'islam et la croisade internationale. » *« Longtemps abandonnés aux seuls romanciers, la piraterie, ses techniques et ses acteurs risquent d'être récupérés par les terroristes, à défaut d'être rendus à l'analyse. C'est pourquoi, les marines doivent tout mettre en œuvre pour éviter cette dérive du simple brigandage maritime vers le crime organisé aux accents terroristes. »*[109]

45. Rappelons que si nous sommes d'avis que la notion de risques (risques de la navigation et menaces maritimes) telle que nous la concevons ici est une notion générique, il est évident que les actes illicites énumérés entre dans la catégorie des « menaces » telles que définies par nous en amont. C'est d'ailleurs en cela que se distinguent les menaces maritimes qui ne sauraient être des risques de la navigation tels qu'ils entrent dans la sécurité maritime.

Si ce n'est pas nous répéter, observons que quand bien même la notion de sécurité maritime englobe un champ vaste d'événements, elle ne saurait prendre en compte le traitement des menaces maritimes que nous venons de citer. Une notion plus appropriée, c'est-à-dire la sûreté maritime est le cadre dans lequel l'on a admis le traitement de ces actes illicites qui causent de lourdes pertes dans le transport maritime.

46. A ce niveau, les anglais n'ont de difficultés terminologiques quant à la distinction entre sécurité maritime et sûreté maritime. Ainsi, la « *sécurité maritime* » signifie en anglais : « *maritime safety* » et la « *sûreté maritime* » signifie en anglais « *maritime security* ». On peut observer qu'il y a des faux amis des notions en anglais et en français. La doctrine anglaise est bien claire sur le renvoi des actes illicites à des menaces. C'est en ce sens qu'on peut lire parfois : *maritime threats.* (menaces maritimes). Ceci étant, que devons-nous entendre par sûreté maritime ? La sûreté maritime est définie comme la prévention et la lutte contre toutes activités

---

Singapour est bien adaptée à ce mode d'analyse. *« Une analyse méthodique est indispensable pour déterminer la nature des risques de collusion avec certains bassins locaux de piraterie », affirme* **HUGUES EUDELINE**

[109] **E. FRECON et H. GRANT** in » Défense Nationale et Sécurité Collective », Août-Septembre 2003

hostiles à nos intérêts et à caractère intentionnel. Elle est essentiellement définie par rapport à des menaces (terrorisme, trafics illicites, piraterie, pillage des ressources ou des biens, pollution volontaire…).

Comme nous pouvons le constater, le transport maritime est confronté à ces deux types de risques qui naturellement doivent être traités dans deux cadres différents. Toutefois, cette cible qu'est le transport maritime nous amène à nous interroger sur les rapports que ces deux catégories de risques peuvent entretenir. Que dire des objectifs visés dans les mécanismes mis en œuvre pour leur traitement respectif ? Autant de questions auxquelles nous tenterons de répondre.

47. Bien que les deux domaines semblent distincts, ils sont étroitement liés. En effet, la réalisation d'un objectif de sûreté contribue indirectement à la réalisation d'un objectif de sécurité, et réciproquement. Cette dualité s'exprime pleinement à travers l'usage des moyens navals, aériens et terrestres des administrations de la fonction garde-côtes dans le cadre de l'action de l'État en mer et de la défense maritime du territoire (DMT). Tandis que la sécurité maritime tend à prévenir les risques d'origine naturelle ou provoqués par la navigation maritime, la sûreté maritime est axée sur la prévention des actes criminels pouvant nuire au bon fonctionnement de la chaîne logistique, à la sécurité des personnes et des biens comme le terrorisme, la piraterie, les clandestins, le trafic d'armes ou encore le trafic de stupéfiants. [110]

L'exigence accrue d'efficacité dans les domaines de la surveillance et de l'intervention en mer contre ce que l'on pourrait appeler « ces nouvelles menaces », conduit les États à une présence renforcée dans les espaces maritimes. Il faut à ce propos souligner qu'en réalité ces menaces sont loin d'être nouvelles mais ont cependant évolué et se sont adaptées à la mondialisation des échanges ainsi qu'au développement des technologies.

48. Cela dit, les États se sont concrètement intéressés à la question de la sûreté maritime à partir des attentats du 11 septembre 2001 qui ont conduit à une prise de conscience au niveau mondial. Mais depuis 2001, les considérations de la sûreté deviennent de plus en plus importantes et chaque État établit ses propres mesures de protection. Ainsi, les États organisent leur politique maritime en matière de sûreté et leurs opérations de défense et de répressions pour faire face aux « nouvelles menaces » susceptibles de venir de la mer. Ce qui ne veut naturellement pas dire qu'ils agissent de manière exclusivement individuelle. De nombreuses conventions et protocoles ont permis d'aiguiller, sinon servi de bases juridiques dans la lutte contre les menaces maritimes[111]. La répression des menaces telles que le transport maritime de

[110] **E. GALLOUET**, *Op.cit*, p.253
[111] Conv SUA ; Code ISPS, Protocole SUA et les initiatives américaines (PSI, CSI…)

stupéfiants, le terrorisme ; la piraterie, le trafic illicite de migrants fait l'objet de mesure générale de sûreté maritime, en un mot la criminalité transfrontalière organisée[112]. Cette notion est bien différente de celle de sécurité qui vise la défense face aux risques liés à l'activité maritime tels que les accidents en mer et la pollution.

A l'occasion de la 85è session du Comité de la sécurité maritime, du 25 novembre au 5 décembre 2008, l'OMI a différencié la notion de sécurité, concernant « les mouvements et l'intégrité des navires » et celle de sûreté, « s'appliquant à la protection contre les menaces »[113]. Particulièrement en France, la définition de la sûreté maritime se retrouve dans les textes qui émanent de tout ce qui encadre la notion française de « sauvegarde maritime ».[114] C'est une notion globale qui met en forme toutes les modalités d'intervention de la marine pour la préservation du domaine maritime des menaces ayant pour origine ou pour cible un navire et se prolongeant sur toute la chaîne de transport.

49. Cependant, « il existe un amalgame des deux concepts qui a généré la plus grande confusion »[115]. La sûreté maritime est définie comme « l'ensemble des mesures de protection contre des actes de malveillance dont la mer peut être le théâtre. Alors que, la sécurité regroupe les mesures de prévention contre les accidents d'origine naturelle ou survenus lors de la navigation maritime et sont susceptibles de nuire au bon fonctionnement du transport maritime, et à la sécurité des personnes et des biens. »[116]

En ce qui concerne leurs objectifs, ils sont identiques comme indiqué, et pourtant on a coutume de les distinguer[117] : la sécurité concerne la prévention des risques d'origine naturelle (tempêtes, typhons, cyclones) ou provoqués par la navigation maritime (abordages, échouements, incendies, explosions). La sûreté vise à protéger le navire contre les pratiques criminelles dont la mer peut être le théâtre : piraterie, traite des esclaves, trafic de stupéfiants et terrorisme, trafic illicite de migrants…

---

[112] (Voir CNUCTO et ses Protocoles)

[113] Compte rendu de **F. X. PIZON** (Délégation française de la 85è session du comité de la sécurité maritime, OMI, Londres du 25 novembre au 5 décembre 2008.) Disponible sur : http :// www.afcan.org/dossier_reglementation/msc85.html

[114] **E. GALLOUET**, *op .cit*, p.268 « Le concept de sauvegarde maritime constitue le cadre dans lequel s'exerce désormais la lutte contre les « nouvelles menaces » en mer et en particulier en haute mer…La sauvegarde ne désigne pas seulement les missions auparavant qualifiées de « missions de service public », elle représente un ensemble de missions plus vaste, qui vise à prévenir ou combattre le menaces ou les risques liés aux activités conduites en mer, qu'elles soient de nature civile ou militaire. Le concept de sauvegarde maritime recouvre donc l'ensemble des actions conduites par la marine au titre des fonctions stratégiques de protection et de prévention ainsi qu'au titre de l'action de l'État en mer.

[115] **J.-P PANCRACIO**, Droit de la mer, Op.cit, p.443.

[116] **P. POLERE**, « Sûreté maritime : Bilan et perspectives du code ISPS », DMF, année 2006, n°669, p.275.

[117] **G. GIDEL** : *Le droit international public de la mer.* Tome III, Paris, Sirey, 1934, p.455.

La sûreté maritime s'entend comme une situation du domaine maritime mondial dans laquelle le droit international et la législation nationale sont appliqués, la liberté de navigation est garantie et les citoyens, les infrastructures, les transports, l'environnement et les ressources marines sont protégés[118]. Ainsi, la protection du transport maritime en matière de sécurité et sûreté maritimes, puisse que c'est de cela qu'il s'agit passe également par la mise en place d'un mécanisme assurantiel qu'il convient de présenter. La prévention et la lutte contre les risques liés au transport maritime ne peuvent être complètes qu'en leur ajoutant un cadre assurantiel permettant de répondre aux conséquences de la réalisation de ces risques.

L'objectif d'un responsable des risques et assurances dans une société est en priorité de déterminer la probabilité et la sévérité dans l'impact des risques tant en fréquence qu'en intensité et d'imaginer le seuil au-delà duquel la survenance du risque devient tellement intolérable que l'entreprise ne survivra pas[119].

Cela dit, l'ordonnancement de risques tels qu'ils peuvent être identifiés par le chef d'entreprise ne correspond pas nécessairement à la classification du marché d'assurance par branches de risques, soit en vertu d'une législation, soit en raison de pratiques variant selon les divers pays dans le monde et dépendant de leur prédominance juridique[120].

50. Cependant, dans le cadre de cette recherche, il sera principalement question de l'assurance transport. Son objet est de garantir les dommages matériels subis au cours du transport et entreposages par des biens transportés par voie maritime. Ainsi, les polices maritimes en particulier comportent des extensions de contribution générale des chargeurs ou propriétaires des marchandises pour la sauvegarde de « l'aventure », veillent à l'institution de droit maritime appelée « avaries communes ». Partant, les sacrifices ou dommages volontairement et raisonnablement exposés ou « souffert » pour sauver la communauté d'intérêts (corps, fret, cargaison) d'un péril imminent sont pris en charge par les assureurs.

51. Rappelons que toutes les polices couvrent les frais exposés (par suite d'un risque couvert) pour préserver les biens assurés d'un dommage ou d'une perte matérielle. C'est également en ce sens que les Incotermes, terminologie connue sous certains sigles[121] précisent les attributions d'obligations et transferts de responsabilités respectives en matière de risques,

---

[118] Voir 'Stratégie de sûreté maritime de l'union européenne', Extrait du Conseil de l'UE, Bruxelles, le 24 juin 2014.p3

[119] **J-C RAFFIN**, L'Assurance des risques internationaux, Extrait de Gestion des risques internationaux, S/D de **P. CHAIGNEAU**, op.cit, p. 179

[120] C'est le cas de la France, pays de droit romain, donc droit écrit ; Le Royaume –Uni etl'Australie : pays de la « Common law », c'est-à-dire de droit essentiellement jurisprudentiel

[121] FOB, Coût et Fret, CIF, ex Works,etc.

frais de livraison et prix du contrat de vente. Il convient donc de bien vérifier les clauses du marché et Incotermes de façon à trouver ensuite les solutions appropriées et couverture complémentaires si besoin, est comme cela sera illustré dans le cadre de cette thèse.

52. Si par le passé, il n'existait qu'une police d'assurance pour la couverture des risques(de la navigation et de guerre), aujourd'hui, une distinction est faite entre les polices couvrant les risques ordinaires, autrement dit risque de la navigation et les conventions spéciales qui couvrent les risques de guerre et assimilés dont le terrorisme et la piraterie maritimes et tenant compte des mutations de cette dernière… Toutefois, si l'assurance des risques ordinaires est obligatoire, la souscription des conventions spéciales ne peut être valable que lorsqu'elle est faites en complément d'une assurance risque ordinaire. Les assureurs ont pour tâche d'assister les victimes de la piraterie, parmi lesquelles on trouve les armateurs, mais aussi les affréteurs, les chargeurs, et bien sûr toutes les personnes embarquées sur les navires. Ainsi, face à l'augmentation du nombre de sinistres de type piraterie et leur aggravation, on a constaté l'arrivée de nouveaux venus, les assureurs Kidnap and Ransom(K&R)[122].

La politique et le droit de la sécurité maritime ont fait l'objet d'une attention particulière par les États, les régions, mais aussi la communauté internationale. Toutefois, beaucoup reste à faire.

La sécurité a toujours été une préoccupation prioritaire du marin, beaucoup moins du propriétaire de navire, les grandes catastrophes maritimes sont là pour nous le rappeler. La sécurité pose le problème des intérêts opposés en présence, que les événements de mer aient des conséquences humaines, matérielles ou environnementales. On, constate que nombre d'entre eux étaient évitables car leur survenance est directement la conséquence de raisons commerciales ou financières[123].

Ce siècle laissera plusieurs exemples qui ne sont pas à sa gloire : ainsi la longue litanie des noms du malheur comme le 'Titanic, ''Lamoricière'', ''Lont-Laurier,''Torrey-Canyon'', ''Tanio'', ''Amoco-Cadiz'','' Urquiola'',''Snekkar Arctic'', ''Herald of Entreprise'', Exxon-Valdez'', ''Ocean Transporter''et quelques autres, où il n'est pas possible d'invoquer la fortune de mer pour fuir les responsabilités humaines écrasantes. Il importe donc que les acteurs soient obligés de répondre de leurs actes. C'est pourquoi patiemment un cadre juridique a été mis en place.

---

[122]**S. SAKELLARIDOU**, Notional & Kapodistrian University of Athens' Law School, September 2009.p. 9 "*International insurance brokers state that the ship owners navigating the Gulf Aden are seeing insurance premiums for K&R increase by ten times as piracy escalates. They could be paying a premium ten times higher than the actual among covering one journey though this piracy hotspot*."

[123]**J-P BEURIER, P. CHAUMETTE, G. PROUTIERE-MAULION**, « Droits maritimes », Tome III : Exploitation et protection de l'océan, Editions Juris-service, 1998, p. 286

53. Cependant, les problèmes nouveaux se succédant, on assiste à une rotation rapide des normes qui en fait ajoute à la confusion : trop de droit nuit au droit. C'est sur ce point qu'un auteur a renchéri en disant que « *Si personne ne nie la nécessité d'une réglementation internationale concernant la pollution des mers, le bruit et la sécurité des transports aériens (et maritimes), l'utilisation de l'espace, il n'en va pas de même pour les normes concernant les trafics. Pourtant mieux vaut une seule règle de jeu que plusieurs règles incompatibles.* »[124] Le Doyen Carbonnier n'a donc pas tort lorsqu'il affirme qu*:« un leitmotiv ne tardera à transparaître : c'est qu'il y a plutôt trop de droit. On objectera que l'hypothèse n'est pas scientifique ; comment estimer le trop ou le trop peu alors que les besoins n'ont pas été chiffrés ? »*[125]

En matière de sécurité on assiste également à une régionalisation des règles de mauvais aloi : ainsi, il vaut mieux pour sa sécurité voyager sur un car du Nord que du sud de l'Europe. Cet éclatement de règles qui devraient être universelles est préjudiciable à la sécurité. Les règles futures devront en conséquence anticiper les événements et surtout responsabiliser les opérateurs économiques. Dans ce domaine, la mise au point du code ISM, les normes iso 9002 et les conventions sur la réparation des dommages à l'environnement sont les voies de demain. Alors, peut-être évitera t- on de voir des cars ferry où les véhicules sont situés sur des ponts garages au-dessus de la flottaison, alors que leurs propriétaires passent la nuit dans des cabines situées sous celles-ci à trois ponts de distance du pont principal, rendant illusoire toute possibilité d'évacuation rapide. Peut-être verra t-on des chalutiers artisanaux à pont couvert dont les portes arrières seront vraiment étanches, évitant qu'ils ne coulent comme des plombs si une déferlante les prend de l'arrière.

Sans doute saura-t-on éviter les équipages de fortune plus habiles au maniement des faux brevets qu'à celui des aussières. Enfin, peut-être verra-t-on des pétroliers type ''E'' sortir des chantiers du monde entier, seuls capables de résoudre définitivement le problème de la pollution des mers par déballastage.

Les exigences de sécurité, même conçues comme des règles d'organisation des entreprises, peuvent-elles être la seule arme pour imposer une concurrence loyale, dans un marché international ? La responsabilité des opérateurs est-elle la seule voie de sanction intervenant à l'issu des catastrophes ? Entre les normes nationales et les responsabilités privées, les États doivent ratifier les règles internationales, en contrôler le respect, imposer des mesures de prévention. Ces règles passent par le redressement de situations anormales constituant un

[124] **P. BAUCHET**, L'économie du transport international…op.cit, p. 12
[125] **J. CARBONNIER**, Flexible Droit : pour une sociologie du droit sans rigueur, 10 éd. L.G.D.J. 2014, p. 9

danger pour la santé et la sécurité, et vont jusqu'à retarder ou retenir le navire en cause. La Convention n° 147 de 1976 de l'Organisation internationale du travail a initié un mouvement de renforcement des contrôles par les États du port, qui s'est étendu aux dépens des États du pavillon. En dépit des avancées du droit positif, de nombreux problèmes demeurent pour lesquels nous avons la lourde charge d'apporter des réponses et cela n'est pas impossible.

54. Retracer l'évolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises, dans la période contemporaine, voire en remontant à l'époque dite moderne, suppose tout d'abord de déterminer le lien entre les deux expressions « commerce maritime » et « transport maritime ». Le transport maritime de marchandises a été déjà défini, mais il n'est pas anodin d'ajouter qu'il constitue en réalité ce que l'on appelle plus communément le « commerce maritime »[126].

55. Indiquons par la suite que la réglementation internationale du transport maritime constitue l'un des pans du droit maritime, qui doit lui-même être distingué du droit de la mer en ce que le droit maritime s'applique aux opérations du transport maritime et non aux États en considérant la gestion des espaces maritimes[127].

56. Au XIX è siècle, le droit maritime était essentiellement un droit privé du commerce et du transport maritime qui concerne le trafic et sa sécurité, la cargaison, le contrat de transport et l'assurance[128]. Aujourd'hui, la réglementation internationale de la mer et de la navigation a progressé. Des organisations internationales interviennent dans ce cadre[129]. La CNUCED créée le 30 décembre 1964, traite du commerce international en liaison avec le développement. Sa mission a toujours été de réguler le transport maritime international. Aujourd'hui, cette mission

---

[126] **C. LEGROS**, « Evolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : « Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008 », Annuaire de droit maritime et océanique 2015. P.421

[127]**N. FOUGERON**, La compétence pénale en matière d'abordage en haute mer, Extrait de l'annuaire de droit maritime et océanique 2015, p.158 « *Le droit de la mer est une branche du droit international public qui ne concerne que les espaces maritimes, c'est-à-dire des étendues d'eau salée qui sont en communication de manière naturelle. Il définit juridiquement ces différents espaces et pose les règles qui y sont applicables par les sujets du droit international, principalement par les États* »/ Voir en ce sens **N'GUYEN, A. PELLET, P. DAILLER**, Droit international public, LGDJ 2009 « La mer est l'ensemble des étendues d'eau salée en communication libre »

[128]**DU PONTAVICE et P. CORDIER**, La mer et le droit, t1PUF, Paris, 1984 (Après la suppression des Tribunaux d'Amirauté, on avait divisé le droit des activités maritimes en un droit maritime réglant les contrats privés et un droit de la mer, droit international public. Des événements accidentels comme le naufrage du Torrey-Canyon ou des problèmes d'environnement et d'exploitation des richesses sous-marines, relèvent à la fois du droit de la mer et du droit maritime.)

[129] OIT : intervient dans la fixation des conditions d'emploi et de travail des marins/ OMI (agence de l'ONU, institution intergouvernemental à caractère consultatif : crée le 17 mars 1945 à Genève regroupe aujourd'hui plus de 135 États. Elle facilite par des recommandations et l'élaboration de projet de convention, la coopération entre les États sur les problèmes techniques et juridiques relatifs au trafic maritime, la sécurité en mer, la prévention de la pollution, la navigation. Pour assurer l'exécution des ses normes, elle a mis sur pied un sous comité, le « flag state implementation committee ».

est de plus en plus dévolue à l'OMC, créée en 1994 a repris les fonctions traditionnelles de la CNUCED dans l'organisation du commerce et du transport international.

Ajoutons que l'OCDE également joue un rôle important. Elle abrite la Conférence Européenne des Ministres des transports qui suscite des initiatives dans le domaine des transports européens. En plus, elle tente de modifier la politique de discrimination de pavillon et de construction navale et prépare les accords entre les gouvernements occidentaux fixant les conditions des prêts consentis aux armateurs pour l'exportation des navires neufs. Elle élabore des accords et propositions touchant les transports européens. Ainsi, l'Union cherche à faire supprimer la réglementation sur les terminaux de transport et pousse à la mise en commun des prestations de service de transport maritime, sans que soit en même temps assurée leur harmonisation technique ou financière.

Par ailleurs, l'Union Européenne intervient dans le domaine de la sécurité maritime et plusieurs dispositions l'attestent, notamment la communication(93) 66 final du 24 février 1993. Nous aurons l'occasion de les examiner et si nécessaire envisager les aménagements qu'il faut. L'agence européenne de sécurité maritime, Frontex et autres jouent un rôle important en matière de sécurité maritime qu'il convient de rappeler.

Si l'Union européenne est engagée dans la mise en œuvre de sa politique en matière de sécurité maritime, c'est parce que cela présente un intérêt pour elle. Ses États sont essentiellement des chargeurs avec une flotte ne représentant pas plus de 17% du tonnage mondial, effectue, par mer, 85% du tonnage de son commerce extérieur. Le règlement n°4055-86 concerne l'application du principe de la libre prestation des services (LPS) aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers. Il prohibe la réservation de pavillon et de cargaisons et les répartitions de trafic. Bruxelles a donné la priorité à la libéralisation sur l'harmonisation à l'intérieur du marché commun[130].

57. Le traitement des risques maritimes à fait l'objet d'une réglementation diversifiée. On ne peut omettre le rôle important des résolutions du Conseil de sécurité des Nations-Unies, de l'arsenal juridique adopté sous les auspices de l'OMI, certaines initiatives des États et les interventions de leurs acteurs dans le domaine maritime et même le recours à la force[131] n'ont fait que régler partiellement sinon temporairement les risques maritimes. Mais il n'y pas que

[130] « La communication et la politique des transports », Le Dossier de l'Europe, n°10/85, mai 1985, p.9/ Voir également « vers la politique commune des transports maritimes », Bulletin des Communautés Européennes, sup.5/85

[131] **A-S AVE**, "Le recours aux sociétés militaires privées", Extrait de, la piraterie maritime : les Entretiens de Royan, ed, Larcier, 2011, p. 149 « *De façon générale, si nous nous mettons à privatiser notre propre sécurité, les États risquent de se désengager. Or, tout le monde s'accorde à dire que l'issue au problème ne sera pas trouvée en mer mais à terre* »

cela, certains risques notamment la piraterie maritime a connu de nombreux changements qui favorisent parfois l'échappée de cette menace au cadre juridique qui est assigné à son traitement. Nous ne citerons que la piraterie.

Autre chose, c'est qu'elle se déplace au fur et à mesure de l'application des mesures pour son éradication. Ces nouvelles menaces posent des problèmes quand il s'agit de leur apporter des solutions découlant du droit positif. On ne citera que les difficultés soulevées par l'application de la convention SUA ayant sans doute nécessité l'adoption du Protocole de 2005 qui lui-même n'est pas exempte de critiques. On se demande encore si la Convention SUA, adoptée à la suite de l'incident de l'Achille Lauro vise uniquement le terrorisme maritime ou peut être étendue à la piraterie maritime. Cette préoccupation provient de ce que la Convention SUA n'a fait mention de la notion du terrorisme et pourtant elle semble vouloir régir cette menace.

De l'Asie du Sud- Est où elle a débuté pour notre ère, elle est passée dans le Golfe d'Aden où elle a connu un essor historique. La présence des forces navales en application de divers textes (la résolution 1816 du Conseil de sécurité par exemple) a fait reculer considérablement la piraterie dans cette région mais malheureusement, elle est relayée dans le Golfe de Guinée. Si la piraterie est toujours présente dans le Golfe de Guinée, il convient de faire remarquer que selon les statistiques récentes du BMI, cette activité illicite connaît un regain d'intensité dans son asile de départ, c'est-à-dire en Asie du Sud-Est[132].

58. De toutes les manières, nous ne saurions méconnaître les atouts du recours à la force dans la lutte contre les menaces maritimes. Toutefois, les solutions durables ne peuvent provenir que d'à terre. Inutile de rappeler les nombreuses difficultés[133] qui sont engendrées par le recours à la force de sorte qu'une réticence est de plus en plus perceptible quant à l'admission de cette solution[134]. Le recours à la force soulève des difficultés tenant au transit des armes à feu en

[132] Voir rapport BMI sur la piraterie et les vols à main armée pour l'année 2015.

[133] **J-P. PANCRACIO,** L'affaire de l'Enrica Lexie. Les différents aspects de la pratique des équipes de protection embarquées dans la lutte contre la piraterie maritime, AFDM, 29 octobre 2015. Affaires ENRICA LEXIE, qui a failli entraîner un incident diplomatique entre l'Inde et l'Italie suite à une bavure des marins italiens sur des pêcheurs indiens. L'affaire n'ayant pas trouvé de solution quant au désaccord persistant sur la juridiction compétente (entre l'Italie et l'Inde) est au moment où nous rédigeons cette thèse pendante devant le Tribunal International du Droit de la Mer.

[134]M**. Ph. DELEBECQUE**, Extrait de : La piraterie maritime : les aventures de Royan, Larcier 2001.p. 140 « *Je reconnais que la notion de course à une signification bien précise. Si je me suis permis de faire une interprétation large de la convention de 1856, c'est que le recours à des sociétés privées pour lutter contre la piraterie me semble tout à fait condamnable. »*/ Voir en ce sens **A. Sophie-AVE**, La piraterie maritime : les aventures de Royan, op.cit, p.148 à 150. Cette auteure est pour le recours aux EPE et contre le recours aux SMP « La sécurité de l'approvisionnement énergétique de la France dépend de la possibilité d'effectuer les transports d'hydrocarbures par mer, et il est donc normal que la Marine nationale protège nos navires…De nombreux autres arguments militent contre le recours aux SMP. Sur le terrain, il semble déjà compliqué de faire coopérer jusqu'à vingt-six marines nationales, sans y ajouter des acteurs avec lesquels ces forces navales n'ont aucun lien de commandement…Inversement, s'ils se heurtent à des équipages armées, on peut craindre le pire. Les témoignages que nous recueillons, tant de la part des opérateurs qui font appel à ces sociétés privées que des représentants des

territoire étranger avec la possibilité de la violation du droit de passage inoffensif, mais également la procédure d'obtention de ces forces qui n'est pas une chose aisée. Elle implique différents organes Étatiques mais parfois des accords diplomatiques en vue de l'octroi de l'autorisation.

Ajoutons que le traitement des risques qui relèvent de la sécurité maritime présente le même visage. La succession des marées noires depuis le naufrage du Torrey Canyon en 1967 jusqu'au naufrage du prestige récemment nous a permis de nous rendre compte qu'à chaque catastrophe, une convention est adoptée en conséquence. Cela n'empêche pas que l'histoire se répète et parfois avec une gravité exceptionnelle.

59. En dépit de la contribution des organes Étatiques et communautaires dans le renforcement des moyens de contrôle et de surveillance des espaces maritimes, la technologie, de plus en plus avancée dont les navires sont dotés, les marées noires et les accidents en mer sont toujours fréquents. On accuse peut-être à raison dans certains cas les erreurs humaines ou encore certaines structures comme les sociétés de classification, habilitées à effectuer des contrôles de qualité sur les navires[135]. Le contexte de la sécurité et de la sûreté du transport maritime semble presque énigmatique à l'aune de la nécessité de l'accroissement des marchandises transportées par mer et l'exposition de plus en plus à des risques d'une ampleur inqualifiable parfois.

60. Nous avons choisi de traiter ce sujet en raison du caractère indispensable du transport maritime dans l'économie mondiale. Or, ce type de transport est confronté à des difficultés (risques). Il en résulterait donc un intérêt économique mais aussi de sécurité. Cela dit, cette ébauche de réflexion sur la sécurité et la sûreté du transport maritime ne vise pas que l'obtention du diplôme mais devrait servir de miroir pour les autres chercheurs, les juristes praticiens et les exploitants de navires. Les hommes passent, mais les plus belles réflexions restent comme des monuments.

Cette recherche qui n'est peut-être pas la première sur le sujet vise l'objectif de pouvoir contribuer aux investigations à venir sur la question. Inutile de rappeler que nous ne saurions prétendre à l'épuisement de la réflexion sur le sujet. Ce document doit donc être un référent académique pour les apprenants, mais aussi une approche scientifique et une marque distinctive des meilleurs chercheurs, qualité à la laquelle nous ne prétendons absolument pas dans ce travail.

A côté de ces intérêts académique et scientifique, il convient de faire observer que ce sujet présente également un intérêt pratique et social. Ainsi, cette thèse veut montrer comment il

---

marines nationales intervenant dans la région, sont d'ailleurs loin d'être enthousiasmants. C'est pourquoi nous sommes fondamentalement opposés au recours aux SMP (Sociétés militaires Privées).

[135] Voir affaire Erika : Intervention de la société RINA dans la classification de l'Erika, sa responsabilité ayant été retenue pour avoir délivrée un certificat qui ne rendait compte de l'état réellement défectueux du navire.

est possible d'envisager des alternatives pour l'éradication des risques maritimes, si les minimiser ne peut suffire. Le transport maritime sûr et sécurisé influence positivement l'économie mondiale et donc le bien-être social, d'où l'intérêt social qui en résulterait.

61. Aussi bien dans le domaine de la sécurité maritime que dans celui de la sûreté maritime, beaucoup reste à faire pour parvenir à un transport maritime sans difficulté. Or, la tendance est toujours à l'accroissement des capacités de transport des marchandises par mer, donc à l'exposition à davantage de grands risques. *Face à cette situation énigmatique, quelles sont les alternatives envisageables pour un traitement efficace des risques inhérents au transport maritime ?*

Naturellement, il est essentiel de préciser qu' 'alternatives' ne veut pas dire seulement solutions nouvelles. 'Alternatives', peut signifier également la confirmation de la qualité de la règlementation dans le cadre de ce travail, lorsque nous la jugeons adéquate. Mais aussi 'alternatives' doit être compris comme critiquer les solutions existantes, perfectionner ou encore envisager des perspectives pour l'éradication des risques maritimes.

62. Pour atteindre l'objectif du traitement efficace des risques maritimes, nous axerons notre réflexion sur une démarche bipartite. Laquelle démarche mérite d'être justifiée pour mieux éclairer nos lecteurs. Si ce n'est nous reprendre, indiquons que, même s'il n'existe pas de définition universelle de ce qu'est le risque, il fait référence à « des évènements possibles, si incertains soient-ils, pouvant causer des dommages »[136]. Leur caractère 'classique' qu'il est important de préciser provient de ce l'histoire de la navigation maritime a toujours été marquée par des événements parfois catastrophiques avec une ampleur inimaginable[137]. C'est à ce champ des risques maritimes que nous devons le renvoi à la sécurité maritime comme définie plus haut.

A cette catégorie de risques 'classiques', il faudrait ajouter d'autres, qui sont plutôt nouveaux. Leur caractère « nouveau » ne doit pas être appréhendé ici comme des risques n'ayant jamais existé, mais c'est leur résurgence et dans certains cas leur aggravation qui explique cela.

Pour cette seconde catégorie de risques, s'il nous est permis de nous exprimer ainsi, est un « instrument de travail », utilisé par les délinquants, en l'espèce en mer contre le transport maritime. On voit-là une menace[138]. Elle résulte des atteintes intentionnelles portées aussi bien aux biens d'autrui (*navire, corps et biens par exemple*), qu'à l'intégrité physique ou morale (*des marins et des passagers en l'occurrence*). C'est ainsi qu'un auteur a estimé que : « *Les menaces*

[136] Extrait de « Protection des défenseurs des droits humains : bonnes pratiques et leçons tirées de l'expérience. Annexe 1 : La gestion du risques, menaces, vulnérabilité et capacités ». p. 142

[137] **A. N COCKCROFT**: 'Collision at sea'. Safety at Sea, June 1984, 17-19 [L'histoire de la navigation été émaillée d'événements catastrophiques. De toutes les époques, les accidents entre les navires ont causé des pertes en vies humaines (affaire du Lotus), des pertes ou dommages aux cargaisons transportées.]

[138] **M. BECQ**, La répression des menaces, Th. Université de Nancy, Faculté de Droit, 1938. p1

représentent la possibilité de voir une personne porter atteinte à l'intégrité physique ou morale ou à la propriété d'autrui, par le biais d'une action intentionnelle et souvent violente. »[139] Partant, on observera à l'instar des autres menaces maritimes que la modernité de la piraterie est toutefois relative[140]. Aux mêmes auteurs d'indiquer que : « *même si la piraterie a toujours constitué un fléau endémique, l'accélération du rythme des attaques et son indiscutable résurgence médiatique datent de 2008* »[141]. En dépit de ces développements relatifs aux risques maritimes, renvoyant pour les premiers à la sécurité maritime et pour les seconds à la sûreté maritime, il convient d'insister que la confusion peut parfois régner[142].

63. Ces précisions semblent essentielles dans la recherche de solutions notamment juridiques pour le traitement des risques d'abordage maritime, de pollution marine, tenant aux causes étrangères et à la défectuosité des navires. C'est en cela que se déclinera notre premier axe de réflexion sur les alternatives envisageables pour l'éradication, sinon la réduction des risques classiques tenant à la sécurité du transport maritime (**PARTIE I**). A côté de cette première approche, l'indication de solutions, de perspectives nouvelles pour l'éradication des « nouveaux » risques de piraterie maritime, de terrorisme maritime, de trafic illicite de migrants par mer, de trafic de stupéfiants et d'armes à feu par mer constituera notre second axe d'étude relative à la sûreté du transport maritime (**PARTIE II**).

---

[139]**JONATHAN T. DWORKEN**, 1999. Extrait de 'HUMAN RIGHTS DEFENDERS UNDER THREAT: A FIELD SECURITY APPROACH TO THEIR WORK' . Research and Training Unit, PBI European Office. January 2002. p.3 *« Threats are the possibility that someone will harm somebody else (their physical or moral integrity or property), through purposeful, often violent action."*

[140]**PH. CHAPLEAU** et **J. P PANCRACIO**, La piraterie maritime : Droit, pratiques et enjeux, Vuibert, janvier 2014. p.14 [Il ne s'agit pas de redécouvrir, candidement et avec effroi, des pratiques criminelles qui n'ont jamais disparu, même si elles ont été éclipsées par le terrorisme maritime ou l'explosion des trafics en mer (Drogue, êtres humains, cigarettes)]

[141]**PH. CHAPLEAU et J. P PANCRACIO**, *op.cit*, p.51

[142]**J. P PANCRACIO**, Droit de la Mer, op.cit, p. 443. Monsieur Pancracio considère au (n°591) qu'on est en présence d'une « *fausse et inutile distinction* ». Propos sur lesquels il a tenté de mettre une couche, lorsqu'il a conclu dans les lignes qui ont suivi qu' « *il est peu aisé de pratiquer en toute… sécurité juridique, une telle distinction, ce qui au demeurant tendait à expliquer la confusion dont les deux termes sont fréquemment l'objet.* »

<u>PARTIE I</u> :

LES ALTERNATIVES ENVISAGEABLES POUR UN TRAITEMENT EFFICACE DES RISQUES MARITIMES CLASSIQUES

L'histoire de la navigation maritime a été émaillée d'événements catastrophiques. De toutes les époques, les accidents entre les navires ont causé des pertes en vies humaines (affaire du Lotus), des pertes ou dommages aux cargaisons transportées[143]. Cependant, l'abordage n'est pas le principal risque de la navigation maritime[144]. Comme conséquence, on a l'amélioration de la qualité des navires, de la formation des équipages de bord, mais aussi une réglementation des accidents maritimes de plus en plus précise mais encore perfectible. Ainsi, si les abordages maritimes sont aujourd'hui rares[145], leurs conséquences sont catastrophiques. Lorsque la cargaison transportée est un produit polluant, les conséquences sont parfois graves et cela a pu être constaté dans bien des cas[146]. Le déversement de pétrole dans la mer met les populations proches des littoraux en danger mais aussi porte atteinte à l'environnement marin et à la biodiversité. Les risques classiques de la navigation peuvent renvoyer à la fortune de mer et aux cas exceptés (causes étrangères) tels qu'admis préalablement par la convention de Bruxelles de 25 août 1924. En dépit des dispositions de tout ordre que l'armateur peut prendre pour protéger son navire contre ces risques, son bâtiment peut être exposé à sa propre défaillance technique. Pour parer avec efficacité à ces risques classiques de la navigation, nous avons envisagé des alternatives qui se déclineront dans un premier temps en la gestion du risque d'abordage et des risques maritimes environnementaux (**TITRE I**). Dans un second temps, il sera question du traitement des risques tenant aux causes étrangères et le contrôle de la sécurité des navires (**TITRE II**).

TITRE I : LA GESTION DU RISQUE D'ABORDAGE ET DES RISQUES MARITIMES ENVIRONNEMENTAUX

L'abordage maritime a fait l'objet de nombreuses réflexions. Cela s'est traduit par sa réglementation continuelle. Toutefois, cela n'a pas empêché la persistance des accidents entre navires mettant en évidence parfois des problèmes difficiles à résoudre. Signalons que les moyens de prévention des risques d'abordage ont beaucoup évolué ainsi que les mécanismes de

[143] (par exemple, *le 23 septembre 1961, une collision a eu lieu dans le Chenal anglais entre le navire British Aviator et Crystal Jewel causant des dommages importants aux cargaisons transportées par les deux navires*).
[144] **A. N COCKCROFT**,Op.cit, p.17-19
[145] Le dernier abordage en date est du 17 juin 2017 entre le l'USS Fitzgerald navire de guerre et l'ACX Crystal, un navire marchand au large des côtes japonaises. 7 marins du USS Fitzgerald sont portés disparus au moment où nous rédigions cette thèse.
[146] Les marées noires produites par le naufrage du Torrey Canyon (1967), de l'Amoco Cadiz (1978), de l'Exxon Valdez(1989) et récemment de l'Erika (1999) ainsi que le Prestige (2002)…

règlement de leurs conséquences. En plus, des études remarquables sur le facteur humain contribuent à améliorer le pilotage des navires. Ajoutons qu'il n'y a pas que l'abordage entre les navires transportant des produits polluants qui peut avoir pour conséquences des marées noires.

La pollution marine est l'un des risques majeurs dans le transport maritime. Le transport maritime d'hydrocarbures ou de tout produit polluant présente généralement des risques. Une importante quantité de produits polluants qui se déverse dans la mer suite à un accident de navires représente un grand risque pour l'environnement, mais aussi pour les populations qui vivent non loin des côtes. Aussi bien pour la prévention que le règlement des conséquences de l'abordage, mais aussi de la pollution marine, des mécanismes ont toujours existé. Mais, la persistance des accidents même à un taux réduit ainsi que la pollution marine donne l'impression que les textes élaborés pour leur traitement sont défiés. Face à une telle situation, il importe d'avoir une approche approfondie quant à la prévention mais aussi au règlement des conséquences de l'abordage et de la pollution marine. Cette approche nouvelle qui prendra en compte, les évolutions dans le traitement du risque d'abordage s'analysera comme des regards nouveaux sur les problèmes posés en matière d'abordage afin de l'efficacité de sa gestion (**CHAPITRE I**). Par ailleurs, une démarche tenant à la prévention et à la réparation des conséquences de la pollution marine sera indispensable pour l'efficacité de la gestion de ce risque (**CHAPITRE II**).

CHAPITRE I : REGARDS NOUVEAUX SUR LES PROBLEMES POSES EN MATIERE D'ABORDAGE

Le traitement des problèmes posés par l'abordage maritime ne peut être possible sans faire référence au RIPAM. Si le RIPAM joue un rôle indispensable dans la prévention des abordages maritimes, c'est justement parce qu'il repose sur des moyens importants comme la veille et les aides à la veille. Le maintien de la veille appropriée est une prescription qui a toujours été pris en compte par les règles internationales. Par ailleurs, la prise en compte du facteur humain, précisément en ce qui concerne les études dans ce domaine, a favorisé la prévention du risque d'abordage maritime. En dépit de toutes ces mesures de prévention, si l'abordage survient, il conviendra de recourir aux instruments juridiques mis en place pour régler ses conséquences. Pour mieux appréhender les implications du règlement des conséquences de l'abordage maritime (**SECTION II**), il sera d'abord nécessaire d'étudier les moyens de sa prévention (**SECTION I**).

SECTION I : ***Les moyens de prévention des risques d'abordage***

L'abordage est l'un des risques majeurs dans la navigation maritime. La prévention d'un tel risque nécessite l'observation par l'équipage du navire des règles essentielles de barre et de route. Il s'agit de la veille. A côté de celle-là, il y a le facteur humain qui prend une part essentielle dans la survenance des abordages maritimes qu'il convient d'évoquer. C'est pour parvenir à une meilleure prévention du risque d'abordage que nous axerons notre réflexion sur le maintien de la veille comme étant une prescription indispensable **(§I)** avant d'examiner le facteur humain dans la prévention des abordages **(§II**)

§I- La veille : une prescription indispensable à la prévention des abordages

La veille est indispensable dans la prévention des abordages maritimes. Pour son maintien et l'amélioration de sa qualité, il conviendra pour les gens de mer de s'approprier la réglementation en la matière (**A**). Aujourd'hui, aux dispositifs classiques existant à bord des navires pour le maintien de la veille, ont été associés de nouveaux systèmes pour aider les navigants dans la veille (**B**)

A- La réglementation relative à la veille

La réglementation relative à la veille repose sur différents instruments. La navigation maritime a fait l'objet de divers textes. En dépit de cette régulation, il arrive parfois que des accidents graves entre navires aient lieu en mer. Ces accidents peuvent résulter du manque de professionnalisme des gens de mer. Pour tenter de réduire le risque d'abordage, il s'avère nécessaire d'améliorer la qualité de la veille. Cette amélioration passe par le rôle fondamental que joue le RIPAM (**1**) et la contribution essentielle de la convention STCW (**2**) (Voir ANNEXE 5)

1- Le rôle fondamental du RIPAM

64. Pour mieux appréhender le rôle du RIPAM dans la prévention des abordages maritimes, il serait d'abord intéressant de présenter sa force juridique. Le RIPAM, COLREG, en anglais : « collisions regulations ») a été adopté à Londres le 20 octobre 1972. Il définit un ensemble de règles de barre et de route sur la vitesse, la veille, la sécurité, afin de réduire les abordages. Il convient donc de déduire qu'il s'agit d'un « Code de la route de la mer » qui fixe des règles de sécurité élémentaires pour reprendre l'expression du Professeur Bonassies Pierre[147]. Ajoutons que le code établit la règle de la priorité à droite en mer, comme dans le code de la route. En cela, un auteur considère qu'il s'agit d'un code de bonne pratique plutôt qu'un code juridique[148].

Ce qu'il convient de noter cependant, c'est que les règles du RIPAM *« ne sont pas, en elles-mêmes, contraignantes,... Leur inobservation* ***peut*** *dans certaines conditions, constituer une faute au sens du code civil»*[149]. Leur caractère alternatif a été illustré dans l'affaire du navire Illusion.[150] Toujours dans la même veine, un auteur en constatant « l'impuissance normative du RIPAM » a observé que : *« Il ne s'agirait donc pas d'obligations juridiques strictes, de règles objectives et contraignantes, applicables sans faculté d'appréciation du sujet, mais de simples « règles de conduite », non directement sanctionnables. Les règles RIPAM prennent alors le visage de règles générales sans contenu obligatoire strict.»*[151]

65. Face à une telle posture de nos deux auteurs, il appert quelque peu difficile de savoir exactement, les conditions dans lesquelles il serait convenable d'appliquer le code RIPAM comme fondement d'un manquement aux règles du RIPAM. Le RIPAM semble lui-même avoir défini le cadre de son application quant à la détermination d'une faute à ses règles, en dépit des exigences de la Convention de 1910 qui rappelle que la faute doit être prouvée en matière

[147] Règle 6 et Règle 9 du RIPAM

[148] **F.J. WYLIE**, 'Quelques commentaires à propos du Règlement de 1972, pour prévenir les abordages en mer'. Navigation, vol.22.22, n°85, janvier 1974, 71. En effet, cet auteur n'est pas pour la trop grande précision du RIPAM.

[149] M. **Ph. DELEBECQUE**, *Droit Maritime*, 13è éd. Précis D, 2014. p.677. nro. 918 (une faute au sens de l'article 1240 du code civil)

[150] CA. Aix-en-Provence 22 février.2010, Navire Illusion, DMF 2010.971, DMF HS 15, n°58 « *les règles du RIPAM s'apparentent à des* ***recommandations*** *données au capitaine du navire dont l'application est laissée à l'appréciation de ce dernier et qu'ainsi, en l'absence de violation d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, le prévenu doit être relaxé du chef de mise en danger de la vie d'autrui. »*

[151] **A. MONTAS**, Une « convention modificative » consentie par deux navires conformément aux usages d'un port prime-t-elle sur l'application des règles du RIPAM ? » COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (2e Ch.) – 6 NOVEMBRE 2008 – Navires *FS Louise* et *Pampero*. DMF, nro° 717, Septembre 2010, p. 680

d'abordage pour être retenue[152].Toutefois, il serait intéressant de mener une réflexion approfondie sur la règle 2. a) du RIPAM[153]. L'intérêt pratique de cette analyse réside dans le fondement juridique que parfois la jurisprudence peut admettre pour retenir la responsabilité après un abordage.

Par un jugement du Tribunal de Cannes en date du 28 novembre 2014, les juges ont essayé d'étendre leur pouvoir d'appréciation conformément à la Règle 2. Ainsi, la Règle 2 rédigée en des termes très généraux, édicte une obligation générale de prudence à la charge des marins par référence aux standards de l'expérience ordinaire du marin et des circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.

En l'espèce, les demandeurs invoquaient la violation de la règle de priorité tribord (Règle n°15) ou encore un défaut de veille visuelle et auditive (Règle n°5). La démonstration des fautes alléguées se heurtait à des difficultés dans l'administration de la preuve. Le GPS du navire Y ayant été détruit dans l'abordage, il était dés lors impossible d'avoir une certitude sur la route suivie par le navire abordé. L'appréciation de la faute par référence à l'expérience ordinaire du marin et les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire laisse aux juges du fond un large pouvoir d'appréciation. C'est exactement cette partie de la Règle 2a) qui a guidé les juges dans la prise de leur décision constatant l'application du RIPAM[154].

Il convient de dire que le législateur a réservé une large place à l'appréciation dont dispose le marin dans la prise des décisions pourvu que cette décision le mette dans une situation où il est obligé de s'écarter des Règles du RIPAM pour éviter un danger immédiat[155].

66. On pourra donc déduire que chaque manœuvre doit être adaptée à une circonstance particulière en prenant en compte le vent, l'état de la mer, la météo ou encore le trafic maritime environnant. La règle 2.b) semble être en faveur de cette exigence pour définir le RIPAM comme fondement juridique de détermination de la responsabilité en matière d' abordage. Cette posture adoptée récemment par la jurisprudence nous permet d'affirmer que les mécanismes de définition des règles applicables en matière d'abordage sont de plus en plus incertains d'où l'invitation que nous lançons au législateur à plus de précision dans son œuvre.

---

[152] Art 6 de la Convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

[153] Règle 2.a) du RIPAM « *Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque quant à l'application des présentes Règles ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire.* »

[154] En décidant de prendre en remorque son annexe dans une baie hautement fréquentée, le Tribunal juge « que le Yacht X n'a pas respecté la consigne générale de prudence du paragraphe a de la règle 2 du RIPAM et a, de ce fait engagé sa responsabilité dans la collision ayant entrainé le naufrage du navire Y. »

[155] Règle 2.b) du RIPAM

Le RIPAM sert de lanterne aux personnels navigants. C'est en raison de cela qu'il faudrait veiller à son application stricte afin de réduire les abordages maritimes. Cependant, recourir au RIPAM comme fondement juridique dans la détermination des responsabilités résultant d'un abordage semble une épreuve qui n'offre pas toujours une manœuvre aisée. L'application de sa règle 2 a et b, déjà trop générale ne manque pas de mettre en évidence des exigences incertaines qu'il faudrait appliquer d'une main tremblante, sinon de manière supplétive. Ajoutons que même si le RIPAM ne peut trouver application qu'à certaines conditions, il est important de noter que dans l'établissement des responsabilités en matière d'abordage, son apport est indispensable. Il sert à cet effet de guide aux juges pour une bonne appréciation des faits de la cause.

La règlementation sur la veille est un aspect indispensable de la sécurité maritime[156]. En prenant appui sur le RIPAM, elle permet d'accroître la vigilance des gens de mer lorsqu'elle est bien observée. Cet objectif est également visé par le code STCW spécialisé dans la formation des navigants, le tout contribuant à réduire les abordages maritimes.

2- La contribution de la convention STCW

67. La Convention STCW fixe des normes internationales de qualification des gens de mer dans le but de diminuer les accidents en mer, qui ne sont pas dus qu'à la malchance ou à des catastrophes naturelles, mais peuvent résulter d'erreurs humaines. Pour une amélioration de l'application de la Convention STCW, de nombreuses questions dont des réponses adéquates ont été données par les autorités françaises en charge du transport par mer méritent d'être rappelées.

L'application de la Convention STCW a fait l'objet d'un contrôle prévu dans le cadre de son adoption à l'OMI. Pour sa mise en œuvre effective, aussi bien les États du port que les États du pavillon sont tenus de procéder à des contrôles pointus et récurrents de la qualification de l'équipage d'un navire. C'est sur le fondement du MOU de Paris que la France la met en œuvre.

68. Toutefois, une question essentielle depuis quelques années revient à l'occasion des rencontres importantes relatives à la sécurité du transport maritime. C'est celle relative au nombre semble t-il insuffisant des contrôleurs dans les ports dont la mission permet de vérifier la conformité des navires aux normes de la convention STCW[157]. La mise en œuvre de la

[156] Art. L. 5522-4 du code des transports (L.n° 2013-619 du 16 juillet.2013, art. 23-I) " *Une veille visuelle et auditive appropriée, adaptée en toute circonstances, est assure en permanence à bord du navire en vue de prévenir tout risque d'accident maritime."*

[157] Assemblée Nationale. Question nº 45216, du 24 mars 2009. Traités et conventions (convention sur les normes de formation des gens de mer. M. François de Rugy interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports). JO.7 juillet

convention STCW dans le but d'une formation adéquate des gens de mer mais aussi l'amélioration de leur condition de travail a été appuyée par l'adoption de la Convention du travail maritime de l'OIT. La Convention du travail maritime de l'OIT de 2006, encore qualifiée de « *code du travail mondial pour les gens de mer* », est un texte porteur en matière de sécurité maritime et constitue le quatrième pilier de la sécurité maritime à côté de la Convention SOLAS, la Convention STCW et la Convention MARPOL[158].

Cette affirmation implique que les équipages des navires doivent être en nombre suffisant et qualifiés pour faire face à toutes les situations en mer, mais ils doivent également pratiquer une langue commune. Cela dit, l'amélioration des conditions de veille et l'exigence d'une formation minimale des gens de mer telle que visée par les Amendements de Manille ont nécessité la modification de la Directive 2008/106[159]. En France, une loi récente d'un article a permis l'approbation des amendements de Manille[160]. Vu l'importance de ce texte, l'union européenne n'a ménagé aucun effort pour son intégration dans le droit communautaire[161].

L'Union européenne ne s'est pas limitée à cela, elle a également adopté des Règlements[162] en vue d'une internationalisation complète des conditions d'exploitation des navires relevant d'intérêts européens. Pour garantir à la navigation maritime la place des marins européens, la CE avait affecté des objectifs à la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018, mais également des ambitions[163]. Notons que toutes ces initiatives ont pour objectif de

---

2009. (Néanmoins, pour que la convention STCW soit effective, il faut que les États du pavillon et les États du port procèdent à des contrôles pointus et récurrents de la qualification de l'équipage d'un navire. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. *C'est pourquoi il lui demande si la France compte augmenter le nombre de contrôleurs dans ses ports afin de rendre effective la convention STCW*.)

[158] Sénat. Question nº 19366, du 7 juillet 2011. Convention du travail maritime de 2006 de l'Organisation...JO Sénat 6 Octobre 2011 (Extrait de la réponse du Premier Ministre français d'alors à la question de **M. R. Courteau** sur la nécessité de la ratification de la Convention du travail maritime de l'OIT de 2006)

[159] Directive 2012/35 du 21 novembre 2012 modifiant la Directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer / DMF 2016, n° 21 Hors serie juin 2017, n°5 (Conventions internationales. Convention STCW. Amendements de Manille

[160] L. nº 2016-699 du 30 mai 2016 (autorisant l'approbation des amendements de Manille à l'annexe de la convention..., entrée en vigueur le 1er juin 2016, JO 31 mai 2016, « *Est autorisée l'approbation des amendements de Manille à l'annexe de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW adoptés le 25 juin 2010, et dont le texte est annexé à la présente loi.* »

[161] Directive 2009/13/CE du 16 février 2009

[162] Règlement 4055/86 du 22 décembre 1986 portant application de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et États membres et pays tiers./ Règlement 3577/92 relative à la libéralisation du cabotage maritime.

[163] Communication de la Commission (2009) : objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'Union européenne jusqu'en 2018.

faire en sorte que l'expertise maritime européenne ne disparaisse pas, ainsi qu'un ensemble de professions qualifiées et de navires performants soient maintenus[164].

69. Former les marins ne suffit pas. Il faudrait que l'État se fixe des objectifs en termes de leur absorption. C'est justement pour cette raison que certaines mesures de sécurité maritime, relatives à la politique que les États doivent mettre en place pour développer leur flotte de commerce restent déterminantes pour une bonne exploitation en toute sécurité et en toute circonstance. A ce titre, il est intéressant de suivre l'exemple de la France qui consiste en l'allègement des charges fiscales et sociales des marins, la promotion du cabotage et une réforme du pavillon français. Certaines mesures fiscales ont été prises : c'est le cas du dispositif de taxation forfaitaire au tonnage en faveur des entreprises de transport maritime ayant leur centre de décision et de gestion opérationnelle en France. L'objectif est de renforcer la flotte sous pavillon français avec tous les emplois afférents.

Le dispositif d'allégement des charges sociales patronales comprend le remboursement des charges afférentes aux risques vieillesse, maladie et accidents de travail versées par les entreprises qui emploient des personnels navigants sur des navires de commerce battant pavillon français et soumis à la concurrence internationale. Le projet de création d'un Registre International Français prévoyait des mesures importantes pour l'emploi et pour la formation, notamment en fixant une proportion d'emplois de navigants français ou communautaires[165].

Les États, par leur volonté d'appliquer sainement le code STCW et les normes afférentes à la formation des gens de mer, contribueront au maintien et au développement de leur flotte, à son rajeunissement, à la sauvegarde de l'emploi maritime, au développement du savoir-faire des marins, donc à une meilleure prévention des abordages maritimes, gage de sécurité maritime.

70. Si le rôle de la Convention STCW est d'aider à la formation des marins, mais aussi les aider à plus de vigilance lors des expéditions, il faudrait noter qu'elle n'est pas moins importante en termes de renforcement de leur professionnalisme qui est parfois remis en cause après les abordages[166]. Pour atteindre cet objectif les Amendements de Manille ont été

---

[164] Assemblée Nationale. Question nº 45014, du 03 décembre 2013. Transports par eau (Transports maritimes. Flotte de...JO 4 mars 2014

[165] Sénat. Question nº 15435, du 6 janvier 2005. Développement de la flotte de commerce (Marine marchande - Transports... JO Sénat 17 Mars 2005 – Voir en ce sens proposition de loi par le Sénat le 11 décembre 2003 portant création d'un « registre international français » (RIF).

[166] Assemblée Nationale. Question nº 35033, du 12 février 1996. Transports (transports fluviaux et maritimes...*JO* 22 Avril 1996). *« Il semblerait qu'une baisse de professionnalisme de l'ensemble des équipages, ainsi qu'un manquement aux règles élémentaires de sécurité soient à l'origine de tels accidents. Elle lui demande de lui faire connaître les mesures qu'il entend prendre pour éviter que de tels accidents ne se reproduisent. »* Mme Nicole Ameline s'adressant à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur la sécurité de la navigation du transport maritime et fluvial, allusion faite à une collision intervenue dans l'estuaire de la Seine entre un porte-conteneurs et un navire gazier.

parfaitement adaptés[167]. La jurisprudence semblait avoir compris l'intérêt de cette exigence par la suite consacrée par les Amendements de Manille[168]. En l'espèce, la faute caractérisée ayant eu pour conséquence l'homicide involontaire dont s'est rendu coupable le commandant Rxxx, illustre la nécessité de procéder au recyclage des compétences du personnel naviguant afin de mieux prévenir les abordages maritimes. A ce propos, il faut reconnaître le mérite du comité spécialisé dans la formation professionnelle maritime au regard de ses activités en 2010[169]. La règlementation de la veille est très importante dans la conduite des navires. Pour qu'elle contribue par sa mise en œuvre à la prévention des abordages, elle doit être aidée par un certain nombre d'équipements installés à bord des navires.

B- Les aides à la veille

Pendant la navigation, l'équipage d'un navire doit dans le but de prémunir le navire contre toute collision maintenir la veille optique. L'optimisation de cette veille optique dans des conditions parfois particulières de navigation, mais aussi pour faciliter la communication maritime indispensable à la prévention des abordages maritime passe par la nécessité de l'organisation des équipements de la passerelle (**1**) et l'installation des nouveaux systèmes d'aide à la veille à bord des navires (**2**).

1- La nécessité de l'organisation des équipements de la passerelle

[167] Règle I/11 des Amendements de la Convention STCW à Manille en 2010 : « *Tout capitaine et tout officier doit, pour continuer de servir en mer à bord de navires-citernes, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, justifier du maintien de sa compétence professionnelle pour le service à bord des navires-citernes.* »

[168] Cass, Crim, Arrêt nº 244 du 10 janvier 2006, Pourvoi nº 04-86.428 : « *…la capacité du commandant Rxxxx à commander un tel navire, bien que titulaire des diplômes requis, y compris celui d'officier radio qu'il a passé avec succès préalablement à son embarquement ; mais il était déjà âgé de 63 ans, avait peu navigué depuis huit années et avait effectué une grande partie de sa carrière comme pilote au port de Dakar ; cette situation se déduit de son silence dans les dernières heures, où il rend compte d'une situation préoccupante sur un mode compris comme humoristique « on pompe comme des « shadoks », alors que simultanément il remettait les passeports aux membres de l'équipage (geste perçu par tous les gens de mer comme l'indication d'une situation à haut risque), qu'il ne mettait pas en place de procédure de veille renforcée, n'étant ainsi avisé par l'officier de quart qu'au moment ultime, bien que celui-ci depuis plusieurs heures était visiblement inquiet selon les rescapés et bien qu'il ait fait état devant son équipage de l'éventualité de faire appel à un remorqueur ; il est en outre assez significatif qu'il ait accepté un faible salaire au regard des responsabilités qui lui étaient confiées et de l'expérience qui devait être la sienne ; il a enfin laissé son second capitaine omettre de disposer les prélarts avant le chargement en pontée, … »*

[169] Décret nº 2006-672 du 8 juillet 2006 instituant les modalités de composition et de fonctionnement / Pour ses activités en 2010 Voir les réponses du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement : Assemblée Nationale. Question nº 106356, du 26 avril 2011. JO 9 Août 2011)

71. La veille est indispensable en matière de prévention des abordages maritimes et c'est l'une des raisons essentielles de la mise en place de la Convention STCW. Les règles internationales ont toujours reconnu l'importance du maintien de la veille et parfois, certaines en ont fait des obligations[170]. Cela dit, les tribunaux n'hésitent pas à sanctionner l'inobservation de ces règles[171]. Ajoutons que la veille, pour qu'elle puisse atteindre cet objectif doit reposer sur un certain nombre d'équipements dont le premier à présenter est le RADAR.

Le RADAR[172] est l'un des équipements qui permet d'apprécier la trajectoire des navires observés. Inventé à l'origine pour servir dans la marine militaire, il a été dans les années 60, un équipement anti-collisions ayant pour but d'aider à éviter les abordages en procédant en temps utile au traitement d'informations[173]. Il convient également de faire remarquer que le RADAR peut relever la conformation de la côte et la distance de celle-ci, ainsi que les différents bateaux situés dans le rayon d'exploration. A un autre auteur d'ajouter que cependant, pour déterminer si un risque de collision existe avec un ou (d) autre(s) navire(s) il est nécessaire d'effectuer un pointage radar[174] qui est un exercice bien connu par le personnel naviguant. Contrairement à l'AIS qui fonctionne en coopération avec les autres navires, le RADAR fonctionne en toute autonomie. Malgré les atouts dont dispose le RADAR pour prévenir un abordage maritime, il est envisageable d'améliorer l'affichage de l'écho que peut émettre un RADAR.

Pour assurer efficacement la veille, le RADAR joue un rôle essentiel, mais il a besoin d'une « aide de pointage Radar automatique »[175] lui permettant d'assurer le suivi des échos afin d'aider le navigateur dans le choix d'une manœuvre pour éviter un abordage. Le fonctionnement de cet équipement est bien illustré par Ingrid Bourbonnais-Jaquard dans sa thèse sur l'abordage maritime[176]. Cela dit, il faudrait que les concepteurs de ces équipements veillent à ce qu'il y ait une corrélation très parfaite entre la réalité et l'affichage sur l'écran. Malgré cette exigence, il serait toujours nécessaire pour l'officier de procéder à l'observation de la situation en visuelle, notamment en situation de visibilité réduite, pour s'assurer que l'affichage sur l'écran est exacte.

---

[170] Règle 5 du RIPAM stipule que tout navire doit en permanence assurer un veille visuelle et auditive appropriée en utilisant tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes. Quant à la Règle 7, elle fixe le cadre de la détermination du risque d'abordage entre deux navires relativement à leur proximité.

[171] Trib. Mar. Com de Brest, 15 mars 1979. JMM 22 mars 1979, 660

[172] Le **radar** (de l'anglais RAdio Detection And Ranging) est un système qui utilise les ondes électromagnétiques pour détecter la présence et déterminer la position ainsi que la vitesse d'objets tels que les avions, les bateaux, ou la pluie. Disponible sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Radar

[173] **Ph. BOISSON**, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op.cit, p.440 et 441, n°679

[174] **I. BOURBONNAIS-JAQUARD**, *L'abordage maritime*, PUAM, 2013, p.254. n°422

[175] En anglais ARPA : (Automatic Radar Plotting Aid)

[176] Voir page 255, n° 427 et 428

72. Comme le Radar et l'ARPA, l'AIS[177] également présente un grand intérêt en matière de veille, donc de la prévention des abordages maritimes. Le premier texte qui fonde la mise en place de l'AIS est une recommandation de l'OMI[178] qui n'a donc aucune valeur contraignante laissant ainsi toute faculté de l'avoir à bord. Il est conçu pour fournir automatiquement et continuellement aux navires et aux autorités côtières, des renseignements concernant le navire, qui soient suffisamment précis et fréquents. Pour tenter d'imposer le recours à l'AIS, mais aussi dans un esprit de vouloir renforcer la sécurité du transport par mer, l'OMI a adopté une mesure, qui cette fois présente un caractère contraignant[179]. Visiblement, cette résolution, n'a pas fait l'économie du rappel de la Règle 19 de la partie B de la Convention SOLAS de 1974[180]. L'usage de l'AIS contribue à prévenir les abordages, donc à garantir le transport maritime contre lesdits risques. C'est justement pour cette raison qu'en plus de son emploi obligatoire tel qu'indiqué par le RIPAM[181], l'inobservation de cette prescription par le capitaine d'un navire est passible de sanction soit par l'État côtier, soit par l'État du port.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que l'AIS est un équipement de prévention des abordages présentant un atout de plus que le RADAR dans la mesure où l'AIS permet d'identifier les navires lorsque la reconnaissance visuelle ou RADAR n'est plus possible. Malgré ces prouesses de l'AIS, il convient de dire que cet équipement n'a été obligatoire quant à son application à tous les types de navires qu'en 2007 lors d'un Séminaire sur la sécurité en mer des marins-pêcheurs. Cela dit, il ne doit pas être employé en substitut des autres équipements, il n'est que complémentaire des autres équipements dans la fourniture du renseignement dont a besoin l'équipage pour orienter sa navigation.

73. Un autre équipement est essentiel dans la prévention des abordages. Il s'agit du VHF[182] qui est une technologie développée pour remédier aux faiblesses ou limitations des moyens traditionnels de communication utilisés pour éviter les abordages, tels que les signaux lumineux et sonores. Le VHF est le moyen par excellence pour transmettre des informations

---

[177] Automatic Identification System

[178] MSC 69/22/Add.1 du 12 mai 1998. Ce texte était intitulé : « Recommendation on Performance Standards for an Universal Shipborne Automatic Identification System(AIS) »

[179] Résolution A.917(22) du 29 novembre 2001. Guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification system (AIS)

[180] Règle 19 a) de la Convention SOLAS « *Tout navire à passagers et navire de charge doit subir, après son achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de sa stabilité.* ***Le capitaine doit recevoir tous les renseignements qui lui sont nécessaires pour lui permettre d'obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéristiques précises de stabilité du navire dans toutes les conditions de service; une copie de ces renseignements doit être remise à l'Administration.*** »

[181] Règle 5a) du RIPAM *« Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe »*

[182] Very Hight Frequency

portuaires et côtière aux navires en transit. Malgré l'usage du VHF par les officiers de quart dans le but de confirmer la manœuvre à effectuer, les accidents entre navires ne sont pas rares[183]. C'est justement ce qui a confirmé l'entièreté de la question de savoir si l'application de la COLREG pouvait dispenser l'officier de quart d'établir une communication VHF avec le navire cible. A cette question, il est intéressant de rappeler la réponse d'un officier[184]. Toutefois, cette position ne rencontre pas totalement l'adhésion du BEA Mer qui, en émettant des réserves sur l'utilisation systématique du VHF, notamment lorsqu'un officier de quart tend à exercer *un ascendant* sur l'officier de quart de l'autre navire, estime que « *les règles de la COLREG sont suffisamment explicites pour être appliquées en silence »*[185]

La veille est effectivement appuyée par bien d'équipements que nous nous garderons d'énumérer de manière exhaustive ici. L'ECDIS[186] et le VDR[187] sont autant d'équipements dont l'utilité est capitale pour la sécurité du transport maritime. Il reste donc que ces instruments fassent l'objet d'un usage à dessein pour produire l'efficacité qu'on leur reconnait. Il en résultera une prévention optimale des abordages maritimes toujours facteur de sécurité du transport de marchandises par mer. Les équipements de la passerelle que nous venons de citer jouent un rôle essentiel dans la veille. Laquelle veille, lorsqu'elle est bien maintenue, devient gage d'une prévention efficiente des abordages maritimes. Il convient donc de noter que cela a finalement pour résultat de prémunir le transport par mer contre les risques de la navigation.

Cela dit, signalons que l'amélioration des conditions de la veille est devenue une priorité pour les acteurs du domaine maritime. L'explication qui pourrait en résulter est que les accidents entre navires ne cessent de montrer des surprises, imposant donc une quête perpétuelle de l'amélioration des conditions et moyens d'aide de la veille.

---

[183] Voir rapport d'enquête BEA notamment sur l'abordage entre le Samco Europe et le MSC Prestige (Les deux officiers de quart étaient en contact VHF mais ne parvenaient pas à s'accorder sur une manœuvre sûre)

[184] Propos de **G. ANDERSSON**, extrait de **J-P. CLOSTERMANN**, La conduite du navire marchand : facteurs humains dans une activité à risques, 2010 p. 203 « Les discussions par VHF ne se réduiront pas, et au contraire, au lieu d'utiliser la COLREG, les navires avertiront les autres qu'ils vont utiliser la COLREG juste pour être sûr »

[185] Disponible sur www.beamer-france.org

[186] Electronic Chart Display and Information System ou carte maritime électronique. Il permet au chef de quart de se localiser sur le plan d'eau. Ainsi, il est doté de différentes alarmes ayant pour but de prévenir le capitaine et l'officier de tout ce qui peut constituer un danger ou un risque. Les Règles 19, 2, 9, 27 du Chap V de la Conv SOLAS exigent l'emport de l'ECDIS.

[187] Enregistreur de donnée du voyage (Voyage Data Recorder) est la boîte noire du navire. Conformément à la Règle 20 elle est obligatoire sur tous les navires à passagers comme marchands.

2- L'amélioration de la veille optique par les nouveaux systèmes

74. Progressivement, les navires sont dotés d'équipements sophistiqués et cela pour tenter de répondre au vœu d'une navigation sûre résultant d'expédition sans collision ni avarie. Malheureusement, nous sommes bien loin du niveau « zéro abordage » dans la navigation. C'est pour tendre vers cet idéal que des entreprises s'investissent dans la conception de nouveaux systèmes de veille optique tel que l'ASV (Automatic Sea Vision).

L'ASV constitue une avancée technologique remarquable en matière de veille optique. C'est une invention de la Société Sea On Line qui a été brevetée en 2004. Cette technologie est destinée à éviter les collisions. C'est le premier système de veille optique entièrement automatique. Il est doté de diverses fonctions[188] et présente multiples avantages qui partent de la détection de petits objets flottants à courte distance, en passant par une boîte noire visuelle dont la capacité de stockage peut être adaptée aux besoins, jusqu'à la détection d'un objet en tout temps. Cette invention n'étant qu'une aide à la navigation, cela ne doit pas empêcher l'officier de poursuivre la veille visuelle lorsque cela s'avère nécessaire la veille visuelle. D'autres systèmes spécialisés dans la surveillance du trafic maritime visent toujours le même objectif de la prévention des risques d'abordage.

75. Le Logiciel « SIRENA »[189] qui a été développé par la société ALTRAN pour le compte du gouvernement espagnol est très efficace pour la prévention des abordages maritimes. Cela s'explique par le fait qu'il joue un rôle d'aiguilleur des bateaux en les avertissant au moins une heure avant du navire dont ils doivent croiser la route. C'est l'occasion de noter que de plus en plus les innovations en matière de sécurité maritime commencent à faire florès. C'est le cas de M. Helmut Lanziner qui a reçu le prix de la sécurité maritime en 2006 pour avoir conçu le sonar latéral et les techniques acoustiques sous-marine. On comprend par là l'implication de la recherche scientifique et technologique dans l'amélioration de la sécurité maritime par la dotation des navires d'outils à la pointe de la technologie. L'objectif visé par cette démarche serait de se rapprocher davantage de l'idéal du « *risque zéro abordage* » dans la navigation.

Certaines recherches sont encore à l'étape de projet, il semble nécessaire de les rappeler. Notons que ces certains projets en cours de réalisation donnent un ton prometteur de l'avenir de la sécurité maritime. En ce moment, la France peut être fière de disposer d'un système de surveillance des approches maritimes françaises. Il est connu sous le nom de SPATIONAV et

[188] Le navire est doté d'un dispositif de surveillance à 360°, de caméra infrarouge…Ce système est efficace pour l'anticollision, le temps d'un mouillage, contre les attaques de pirates, la recherche d'homme en mer et même la protection d'une zone.
[189] Disponible sur : www.dhnet.be

permet d'établir la situation des navires et de rendre compte aux sémaphores. Cependant, l'ingéniosité humaine permet au projet TAMARIS de produire une technologique encore plus innovante. La réalisation de ce projet permettra à la surveillance maritime de détecter un comportement suspect de navire grâce à des outils performants de traitement d'informations. A l'avenir, il sera possible de détecter des comportements anormaux telle que la route de collision, le changement brusque de cap, une vitesse excessive ou encore un arrêt qui ne devrait pas avoir lieu. Tout ceci ne sera possible que suite à une analyse en temps réel d'un dossier d'enquête électronique[190].

Toujours pour une sécurité maritime de qualité, le Projet SISMARIS, qui a démarré depuis 2009 est un système qui fusionne des équipements qui pour certains existent déjà mais perfectionnés[191]. Il permet une surveillance maritime en temps réel sur une zone plus étendue pouvant aller jusqu'à 200 nautiques en vue de la détection de comportements suspects de navires, l'identification précoce des menaces dont l'intérêt est de limiter le risque par une intervention en temps utile. Ces technologies dont les coûts sont certes énormes ne peuvent justifier le fait pour certains États de ne pas s'en procurer. La sécurité maritime étant vitale pour l'économie maritime et par extension l'économie mondiale, elle semble ne pas avoir de prix.

76. La sécurité maritime constitue un pan essentiel pour la survie de l'économie maritime. C'est en raison de cela que l'OMI ne ménage aucun effort pour l'améliorer de manière continue. La navigation électronique a également retenu l'attention de l'OMI lors de sa 85è session[192]. L'objectif de l'e-navigation est d'intégrer les nouveaux outils de la navigation dans un système à l'effet d'améliorer la sécurité maritime. Ce système lancé en 2007 par l'OMI consiste à mettre à la disposition du capitaine un navire sophistiqué, mais aussi à la disposition du personnel à terre, des outils performants en mesure de tendre vers une fiabilité des communications et la navigation maritime. Cela dit, il est important de noter que les objectifs poursuivis par l'e-navigation sont multiples et Ingrid Bourbonnais-Jaquard, dans sa thèse fait bien de les énumérer[193].

Des bateaux plus sûrs, plus performants et plus respectueux de l'environnement. C'est la voie à suivre aujourd'hui par les compagnies maritimes, les chantiers navals et leurs équipementiers. L'on est même tenté de mettre sur pied des navires du futur sans homme, tout ceci en vue de la sécurité maritime reposant également sur une meilleure prévention des

[190] Projet TAMARIS : http://www.polemerpaca.com/fr/pole-mer-paca.html
[191] Radar HF, radar à modulation de fréquences, un réseau AIS et un radar conventionnel.
[192] Rapport de l'OMI intitulé : « Stratégie pour le développement et l'application de la navigation électronique », MSC85/26/Add1, Annexe, 20, 85è session, 6 janvier 2009
[193] **I. BOURBONNAIS-JAQUARD**, *op.cit,* p.275.n°475

accidents en mer. L'idée ce n'est pas d'écarter totalement le personnel, mais plutôt de le déplacer à terre. Les fonctions du personnel consisteront dès lors à la télésurveillance et à l'intervention technique ponctuelle et d'entretien au port.

77. Cependant, une question se pose, c'est celle du « tout machine ». A cette question, le domaine de l'aéronautique semble avoir répondu par l'affirmative[194]. Quant au domaine maritime, des signes annonciateurs sont perceptibles notamment avec les navires à propulsion dynamique des industries offshores. Toutefois, des recherches sont toujours en cours aussi bien au Japon[195], au Royaume-Uni, qu'aux États-Unis[196]. Quoi qu'il advienne, aussi performant que pourront paraîtres les navires du futur, l'ingéniosité humaine qui est toujours à l'origine de leur conception demeurera indispensable à leur fonctionnement. L'autonomie ne pouvant qu'être partielle ou limitée dans le temps.

§II- La prise en compte du facteur humain dans la prévention des abordages

La prise en compte du facteur humain dans la prévention des abordages maritimes est de notre point de vue une approche importante dans le traitement de ce risque. Même si les progrès techniques contribuent à réduire les accidents, ceux-ci n'ont pas pu empêcher la survenance de certaines catastrophes maritimes. Depuis bientôt un demi-siècle, l'importance du facteur humain a été reconnue en matière de sécurité maritime[197]. Les erreurs humaines seraient à l'origine de 75 à 80% des accidents entre les navires. Pour atteindre l'objectif d'une meilleure prévention des erreurs humaines, indispensable à la prévention des abordages maritimes (**B**), il sera d'abord nécessaire de mettre en évidence l'importance des études menées à cet effet (**A**).

[194] L'Office National d'Etude et de Recherche Aéronautique (ONERA) dans son programme Initiative Future Air Transport System (ISFATS) est présenté comme a *« revolutionnary concept of ATS : no pilots, no controllers, both replaced by ground operators.*

[195] Samsung Heavy Industries a présenté en mars 2008 un système de navigation sans équipage commandé par internet.

[196] ABS et Automated Unmanned Vehicule Lab du MIT travaille à la conception d'autonomous surface crafts(ASC)

[197] **A. PAGES** : 'Le risque de mer et le facteur humain', DMF 1975, 45

A- L'importance des études menées sur le facteur humain comme contributeur majeur dans les accidents maritimes

La navigation maritime s'intéresse de plus en plus à la technologie. Cela facilite la conduite des navires et permet par la même occasion de minimiser les risques de collision entre les navires. En dépit de ce progrès, il ne peut se substituer à l'ingéniosité humaine qui parfois montre ses limites dans la conduite des navires. Pour faire face à ces défaillances de l'homme, les grandes nations maritimes se sont engagées dans des études afin de réduire les erreurs humaines (**1**). Parmi ces nations figure, la France qui a contribué à ces études de manière particulière (**2**).

1- L'étendue des recherches étrangères

78. Certaines catastrophes maritimes ont pour cause des erreurs humaines. Ce fut le cas du naufrage des navires Herald of Free Enterprise[198], l'Exxon Valdez[199], le Scandinavian Star[200], le Braer[201] et plus récemment, le Costa Concordia[202]. L'examen de ces naufrages qui ont marqué l'histoire de la navigation a conduit certains auteurs à dire que le facteur humain est une des sources essentielles qui contribuent aux risques maritimes et il n'est pas rare de fixer ce taux entre 75 et 80% des accidents[203].

[198]Une surcharge et les portes du navire grandes ouvertes au moment de quitter le port de Zeebrugge, comme cause du naufrage.

[199] L'une des plus grandes marées noires en date du 24 mars 1989 due au fait que le commandant du pétrolier a confié la conduite du navire au 3e officier qui n'était pas qualifié pour garder la passerelle.

[200] Le 7 avril 1990, un incendie ravagea le car-ferry Scandinavian Star. L'enquête a révélé que le ferry n'était pas opérationnel pour naviguer avec des passagers lors de sa mise en service. Il a été aussi reproché au capitaine d'avoir abandonné son navire et de n'avoir pas tout fait pour sauver les passagers. Mais pire, l'enquête a permis de savoir que son équipage hétérogène trop rapidement constitué était incapable de se familiariser en un temps record avec le navire. L'équipage n'avait pas été entrainé aux techniques anti incendie.(Le marin, 14 février 1991)

[201] Le 5 janvier 1993, le pétrolier Braer s'échoua et se brisa sur les rochets des Shetlands en déversant toute sa cargaison. Le comportement du commandant fut critiqué. L'enquête lui reprochait d'avoir manqué à son devoir de préserver la navigabilité la navigabilité de son bâtiment en ne prenant aucune mesure pour jeter par-dessus bord des tuyauteries se trouvant en pontée.

[202] Le naufrage du Costa Concordia est un accident de paquebot de croisière, survenu en Méditerranée, le vendredi13 janvier 2012, à proximité de l'île du Giglio, au large du littoral sud de la Toscane et faisant 32 morts. La cause du naufrage : Francesco Schettino : « Barre à gauche toute». Le timonier se trompe et met la barre à droite. Quelques instants plus tard il se ravise et met la barre à gauche, l'arrière du bateau ne va pas suivre (sous l'effet de l'inertie). Le navire se trouve à 150 mètres des rochers (le Scole).

[203] **C. CHAUVIN**, Le facteur humain et la sécurité maritime, Revue maritime n° 489, IFM, septembre 2010/ Voir également **F. LILLE et R. BAUMLER**, *L'intelligence de l'autre : prendre en compte les différences culturelles dans un monde à gérer en commun*, ECLM, 2007 p. 118 Ainsi, ces auteurs menant une réflexion sur le tout technique pour s'en convaincre de la réduction des risques d'accidents ayant leurs sources dans le facteur humain ont estimé que : « Les hommes sont de moins en moins nombreux au travail. Cette élimination progressive trouve un

En se référant aux enquêtes sur certains accidents, l'OMI a procédé à une classification des erreurs humaines[204]. L'observation qu'on peut faire sur cette catégorisation telle que reprise par ces auteurs, est qu'elle présente un réel chevauchement les unes sur les autres. Bien d'éléments d'une catégorie se retrouve dans l'autre montrant une fois de plus le caractère presqu'insaisissable et imprévisible du facteur humain en ce qui concerne son implication dans les accidents maritimes.

79. Antérieurement à une recherche approfondie en psychologie sur « Les facteurs humains au cœur de la sécurité maritime : la gestion des ressources en passerelle du navire »[205], une description des facteurs contribuant aux incidents et accidents maritimes avait été faite par des auteurs[206]. Cependant, cette description présente une particularité et met en évidence une notion importante : celle des sciences cognitives[207] qui ne sont pas du domaine des juristes mais dont ils doivent nécessairement se servir pour mieux appréhender les facteurs humains afin d'une prévention optimale des risques maritimes. Ce qu'on peut ajouter c'est que contrairement au secteur aérien où ces études sont très développées, elles sont encore récentes et marginales dans le secteur maritime comme le soulignent des auteurs[208].

80. Inutile de le dire, le traitement du facteur humain comme contribuant à la réalisation des risques maritimes échappe encore à l'ingéniosité humaine. C'est en raison de cela, qu'un auteur a fait le choix de nous consoler. [209] Faut-il, face à une telle réponse timide consistant

---

argument de poids dans l'analyse statistique des accidents qui fait apparaître l'élément humain comme intervenant entre 60 et 80% des cas. »

[204] **F. LILLE et R. BAUMLER**, *op.cit*, p.115

[205] **J-P CLOSTERMANN**, *Les facteurs humains au cœur de la sécurité maritime : la gestion des ressources en passerelle du navire*, Thèse de Doctorat, mention Psychologie, Université Bretagne-Sud, 2014, sous la Direction de Christine Chauvin

[206] **HETHERINGTON, FLIN & MEARNS**, 2006. Le facteur humain apparaît, en effet, comme la principale cause des événements de mer. Ce sont : les facteurs entraînant une diminution de la performance (fatigue, stress et problèmes de santé), capacités techniques et cognitives insuffisantes, compétences interpersonnelles insuffisantes (difficultés de communication, de maîtrise d'une langue commune), aspects organisationnels (formation à la sécurité, management des équipes, culture de sécurité).

[207] La psychologie cognitive met l'accent sur l'importance de la qualité de la représentation mentale dans la prise de décision. Différents auteurs ont cherché à développer des exercices dits « de prise de décision » (notamment Pliske, McCloskey et Klein, 2001), visant à entraîner de jeunes professionnels à analyser une situation complexe de façon à pouvoir prendre une décision satisfaisante. Ces exercices ont été mis en œuvre et évalué dans le cadre de la formation des élèves officiers de 5 e année (Chauvin, Clostermann **HETHERINGTON, FLIN & MEARNS**, 2006. Le facteur humain apparaît, en effet, comme la principale cause des événements de mer. Ce sont : les facteurs entraînant une diminution de la performance (fatigue, stress et problèmes de santé), capacités techniques et cognitives insuffisantes, compétences interpersonnelles insuffisantes (difficultés de communication, de maîtrise d'une langue commune), aspects organisationnels (formation à la sécurité, management des équipes, culture de sécurité).

[207] La psychologie cognitive met l'accent sur l'importance de la qualité de la représentation mentale dans la prise de décision. Différents auteurs ont cherché à développer des exercices dits « de prise de décision » (notamment Pliske, McCloskey et Klein, 2001), visant à entraîner de jeunes professionnels à analyser & Hoc, 2009)

[208] **BRUN** et al, 2005 ; **SALAS** et al, 2006 ; **HETHERINGTON, FLIN & MEARNS**, 2006

[209] **C. CHAUVIN**, *op.cit*, p. 20 « *Comme dans toutes les industries à risque, les facteurs humains et organisationnels constituent des enjeux centraux pour la sécurité maritime. Plusieurs événements de mer ont d'ailleurs servi d'objets*

essentiellement en la formation des équipages croire en la maîtrise des erreurs humaines ? En tout cas des études et actions ont été menées il y a des décennies.

En 1980, l'administration britannique a entamé les premières recherches sur l'influence de l'élément humain dans les accidents. Ces recherches ont présenté en 1982 des conclusions et leurs rapports finaux en 1988 faisaient état de ce que 90% des abordages et 75% des accidents et explosions survenus dans la marine marchande britannique entre 1970 et 1979 étaient dus à des erreurs humaines. Des recherches ont été aussi menées par le Département of Transportation and communication australien qui révéla en 1992 que près 75% des incidents ayant fait l'objet d'une enquête au cours des dix dernières années dus à l'erreur humaine et 25% seulement à des défaillances mécaniques ou structurelles.

Quant aux américains, par le biais de l'USCG, ils ont engagé un programme de recherche sur les facteurs humains en 1992, précisément dans cinq domaines : équipage, qualifications, diplômes, conception des systèmes automatisés, communication, données et procédures de sécurité, pratiques organisationnelles. Ces recherches ont permis de faire apparaître que plus de 80% de tous les événements de mer ayant des conséquences importantes pouvaient être directement ou indirectement attribués à l'erreur humaine.

Ajoutons qu'une étude menée sur 811 demandes d'indemnisation introduites par West of England, un club de P & I, entre 1987 et 1992 a montré que 65% des accidents de mer étaient dus à l'erreur humaine. Pour le Transportation Safety Board canadien, 84 à 88% des accidents de navires citernes survenus entre 1975 et 1992 seraient dus au facteur humain. En ce qui concerne le UK P&I Club, il a mené des études sur les demandes d'indemnisation qui lui ont été présentées entre 1991 à 1995. L'étude a permis en 1992 de montrer que 60% des accidents en général étaient dus à l'erreur humaine. Dans un rapport, en collaboration avec l'Institut de droit maritime de Southampton, le UK a démontré que la gestion active des équipages était un facteur de plus en plus important pour élever les normes et l'efficacité de l'exploitation des navires[210].

81. Le droit maritime s'en est approprié quelques fois en mettant en place des méthodes d'enseignement et de formation[211] mais aussi des moyens, des mécanismes d'évaluation des compétences et aptitudes des équipages[212] pour espérer réduire les catastrophes maritimes ayant leurs causes dans les erreurs humaines. Mais, les catastrophes maritimes impliquant des erreurs

---

d'analyse à des auteurs tels que Reason, Rasmussen ou Perrow pour élaborer ou conforter leurs modèles. Il appartient désormais aux chercheurs et aux acteurs du secteur maritime de tirer profit des expériences menées dans d'autres secteurs à risque, pour concevoir des artefacts, des formations et des organisations qui contribuent à l'augmentation du niveau de sécurité dans leur domaine d'activité. »

[210] UK P&I Club : « Analysis of major claims 1993". London, 1993

[211] CODE STCW de 1978 et ses amendements successifs de 1995 et de 2010

[212] Le code ISM

humaines dont l'un des plus récents est le naufrage du COSTA CONCORDIA en 2012[213] ne cessent de se succéder. L'analyse des études étrangères nous a permis de nous rendre compte des efforts consentis jusqu'ici au traitement du risque que représentent les erreurs humaines dans les accidents en mer. La France dans une approche académique a apporté sa contribution en la matière.

2- La contribution des études françaises par une approche académique

82. La contribution de la France en ce qui concerne les recherches sur le facteur humain ont été essentiellement mise en œuvre dans l'ouvrage du Professeur Clostermann. Ainsi, l'auteur confirme le facteur humain comme contributeur majeur dans les accidents maritimes. Il a rappelé l'importance de l'expertise du domaine aéronautique et la formation aux facteurs humains qui ont été mises en place. A cela, un auteur a ajouté que grâce à ces formations, la part des erreurs humaines dans les crashs d'avions commerciaux est désormais en dessous de 55% et ce chiffre a encore toutes les chances de baisser[214]. M. Clostermann, pour aboutir à la compréhension des causes des défaillances qui menacent la navigation, a fait un croisement d'éléments de la psychologique cognitive et sociale, d'ergonomie[215], de physiologie et même de sociologie. Enfin, l'auteur propose des solutions notamment en s'appuyant sur celles qui ont été déjà approuvées dans le domaine de l'aviation.

83. Toujours dans le cadre des recherches françaises, un colloque a été organisé les 25 et 26 mars 2010 sur le thème : « l'homme au cœur de la sécurité maritime » à l'ENMM de Marseille. On comprend aisément que la question du facteur humain comme contributeur majeur aux accidents maritimes est prise au sérieux par les participants[216].Cette rencontre a été une occasion pour rappeler les nombreuses actions entreprises par les acteurs français[217].Enfin, ce fut une occasion pour attirer l'attention des élèves de l'ENMM sur l'importance des enseignements

[213] Sur demande du chef cuisinier, le capitaine décide de passer trop près des côtes de l'île de GIGLIO pour lancer un salut aux riverains. C'est ainsi que le navire s'est fait éventrer par un rochet sur une longueur d'au moins 70 m.
[214] **I. BOURBONNAIS-JAQUARD**, *op.cit*, p.288
[215]« Ce sont les processus d'activité mentale appliqués aux diagnostics des situations et à la prise de décision », définition donnée par le Professeur Christine Chauvin, extrait de : l' homme au cœur de la sécurité maritime, synthèse du colloque sur le facteur humain, Dossier IFM, janvier 2011, Revue maritime n° 490. p.65
[216] Compagnies maritimes comme Louis Dreyfus, CMA et la SNCM ; les responsables de formation aux facteurs humains tels que Mme **C. CHAUVIN** et **M. CLOSTERMANN** ;et des chercheurs
[217] La compagnie Louis Dreyfus prend en compte le facteur humain dans la conception de ses navires. Quant aux sociétés SNCM et la CMA, elles se sont associées à la mise en place du simulateur de navigation à l'ENMM Marseille.

aux facteurs humains. Indiquons que les études menées sur le facteur humain ont pour objectif de mieux amorcer sa prévention.

B- La prévention des erreurs humaines

Les recherches importantes sur le facteur humain ont contribué de manière significative à la prévention des abordages maritimes. Hormis ces recherches importantes, certaines organisations internationales, industrielles et étatiques se sont intéressées à la prévention des erreurs humaines dans la conduite des navires (**1**). Des centres de formation ont été mis en place pour assurer la formation des gens de mer. Cette phase, à n'en point douter est indispensable à la prévention des erreurs humaines (**2**).

1- L'apport des organisations internationales, industrielles et étatiques

84. La prévention des erreurs humaines a été prise en compte par les acteurs maritimes, il y a longtemps. Toutefois, ces dernières années, la recherche de solutions à cette question préoccupe davantage aussi bien les États, les industries maritimes que les organisations internationales. Les organisations internationales, les industries maritimes et les États ont fait des efforts dans la prévention des erreurs humaines, lesquels efforts sont concentrés à 80% sur les questions de conception et d'arrangements techniques et seulement 20% ont été consacrés à la cause universelle et constante des accidents : le facteur humain[218].

L'OMI joue un rôle essentiel dans la prévention des erreurs humaines par l'adoption des conventions qu'on qualifie de pilier de la sécurité maritime[219]. En plus de ces conventions, il est important d'ajouter que l'OMI a pris certaines résolutions en vue de parvenir à la prévention au mieux des erreurs humaines[220].

En évoquant, la Convention STCW que nous avons essayé d'analyser quant à sa contribution dans la prévention des abordages, il convient de noter que les récents amendements

---

[218] Discours du Contre Amiral CARD à propos du « Program Through people » PTP, Disponible sur www.imo.org/ Voir en ce sens **Ph. BOISSON**, *Politiques et Droit…Op.cit,* p. 353 *« Les programmes de sécurité mis en œuvre par les organisations internationales, les États et l'industrie maritime en général ont consacré environ 80% des ressources disponibles à l'élaboration de solutions d'ordre technique et technologiques, laissant seulement 20% aux questions relatives aux individus . »*

[219] Il s'agit du COLREG, de SOLAS, STCW et enfin de l'OIT

[220] **Ph. BOISSON**, *op.cit*, p. 361

de cette convention intervenus à Manille ont prévu des adaptations sur 8 points dont les normes concernant les heures de repos minimales des équipages et les normes de veilles[221]. Inutile de rappeler que le repos, source fondamentale de la productivité, le marin, pour être efficace ne doit pas être privé par les exigences du travail ou de l'esprit de lucre. A ce niveau, la Résolution n°1 de la Conférence « adoption d'amendements à l'annexe de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille » [222] prend tout son sens[223].

85. La prévention des erreurs humaines dans la sécurité maritime, repose également sur des documents techniques. En effet, ces documents servent de référents dans une vérification tenant à une « check list ». L'aéronautique a été le premier domaine où ce système de vérification a vu le jour. La « check list » est un complément de la mémoire des marins ayant pour but de les aider à réduire les risques d'erreurs. Au cours de la navigation, affirme un auteur, ce système rappelle à l'équipage les actions à effectuer et lui permet d'anticiper sur des situations d'urgence[224]. Toutefois, ces checks lists ne sont pas moins nécessaires même en période de navigation normale. Pour une parfaite adéquation entre la check list et les procédures à mettre en œuvre, il est recommandé par le code ISM que ces listes soient élaborées de concert avec les personnels navigants et ceux qui sont à terre mais justifiant d'une bonne expérience en la matière[225].

L'observation des documents permet de réduire les erreurs pendant la navigation certes, mais la prévention des erreurs a également lieu au sein même de la passerelle. Cette prévention réside dans l'organisation, la composition de l'équipe de la passerelle[226], mais aussi la tenue du quart, conformément à la Division 212[227]. Rappelons qu'à côté de la passerelle cockpit[228] et les

---

[221] Conférence internationale portant sur les révisions de la Convention STCW s'y rattachant, 21-25 juin 2010 à Manille.

[222] Conférence des parties à la Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, Point 10 de l'ordre du jour, 24 juin 2010

[223] Règle VIII/1 « Aptitude au service » *« chaque administration doit, en vue de prévenir la fatigue établir et faire appliquer des périodes de repos en ce qui concerne les membres du personnel chargé du quart et ceux qui sont chargés de tâches spécifiques liées à la sécurité, à la prévention de la pollution et à la sûreté conformément aux dispositions de la section A-VIII/1 du code STCW et exiger que les systèmes de quart soit organiser de sort que l'efficacité de tous les membres du personnel ne soit pas compromise par la fatigue. »*

[224] **I. BOURBONNAIS-JAQUARD**, *op.cit*, p. 346(Navigation par visibilité ; prise de pilote, changement de quart…) Si cette liste est sur support papier, de plus en plus il figure dans des systèmes électroniques à bord.

[225] Point 3 du code ISM (responsabilité et autorité de la compagnie)

[226] La composition de la passerelle de l'équipe de la passerelle dépendra de plusieurs facteurs : l'état de la mer, la densité du trafic, l'expérience de l'officier, la visibilité sur l'avant du navire…

[227] Division 212 « Veille à la passerelle et quart à la machine », Edition du 7 novembre 1996, parue au JO le 20 novembre 1996

[228] Les passerelles de plus en plus carrés que cockpit, car la passerelle cockpit est plus adaptée à la manœuvre qu'à la veille. La qualité de la veille la nuit est altérée car il y a une interface lumineuse entre l'observateur et la mer. Cette

passerelles carrées[229], le modèle par excellence de la passerelle qu'il serait souhaitable d'avoir est celui qui situe le poste de veille sur l'avant tribord de la zone au niveau de l'ouverture. Ce qui motive ce choix est que le chef de quart aura une vue dégagée sur l'horizon dans la mesure où l'emplacement des équipements ne généra pas son champ de vision.

C'est également dans ce même esprit de prévention des erreurs humaines, donc l'amélioration de la sécurité maritime que les responsabilités sont partagées en ce qui concerne les tâches à accomplir pour atteindre l'objectif de la sécurité soit des passagers, soit des marchandises à transporter. L'organisation du travail doit permettre un repos suffisant de l'équipage et la compagnie doit faire en sorte qu'il soit en place utilement en fonction du personnel à sa disposition.

86. C'est d'ailleurs en ce sens que le Code ISM mentionne qu'il appartient à chaque compagnie dans le calcul de ses effectifs de considérer le trafic dans lequel le navire est amené à naviguer et les compétences requises pour exécuter en toute sécurité les tâches à accomplir[230]. Partant, il est exigé que l'effectif minimum et l'organisation du travail à bord soient approuvés par les affaires maritimes.

87. La prévention des erreurs humaines n'est pas absolument fonction d'un personnel naviguant suffisant en nombre. La navigation peut être assurée par un seul marin à condition qu'un OMBO[231], système qui permet de contrôler la vigilance de l'officier de quart soit installé à bord. Ce système également appelé « homme mort » a pour but de prévenir le reste de l'équipage que la personne de quart à la passerelle n'assure plus la veille[232]. Toutefois, malgré ce système qui est la pointe de la technologie, il est nécessaire de prendre en compte certains facteurs lors de sa conception notamment les moyens et la procédure concernant l'interface homme/ machine et la charge de travail de l'officier. Peu importe le système qui sera mis en place, il ne pourra exclure l'ingéniosité humaine. L'objectif du tout automatique ou technique semble encore bien loin dans la quête de la sécurité maritime. Certains phénomènes naturels étant pour le moment imprévisibles avec exactitude où même peuvent changer malgré les prévisions avec certitude.

88. Cela dit, des moyens d'action pour optimiser la vigilance sont envisageables à trois niveaux (environnement, sommeil et communication). L'atténuation indispensable des bruits, de

---

interface peut affaiblir la vision du personnel de quart et peut empêcher la détection par l'œil de certains éclats de faible intensité.

[229] Dans ce type de passerelle, tous les équipements sont aérés et donc l'utilisateur ne se retrouve pas caché derrière ses équipements.

[230] Point 8.3 du code ISM

[231] One Man Bridge Operated ship (Navire conduit par une seule personne)

[232] Ce système est constitué par une minuterie, un bouton d'acquittement, une signalisation lumineuse et une alarme sonore. Son rôle est d'assurer un contrôle quantitatif de la vigilance mais aussi un contrôle qualitatif de l'officier de quart.

la température et des vibrations est indispensable. L'amélioration de la vigilance passe aussi par l'augmentation des effectifs. Quant aux conditions de sommeil, il est nécessaire de mettre en place un véritable équilibre entre l'éveil et le sommeil, facteur de récupération et de rentabilité du marin. Pour atteindre cet objectif, le sommeil doit être géré par des moyens pharmacologiques ou physiologiques.

Pour le premier, on gère l'éveil par des excitants et le sommeil par des somnifères, souligne un auteur[233]. Pour le second, c'est-à-dire, l'optimisation de la vigilance au niveau physiologique, elle se conçoit dans l'organisation des temps de veille. La technique du roulement au quart est conseillée. Elle permet en effet une coordination entre quarts, travail et repos. Dormir que nous voulons sans doute rapprocher de la notion de repos dans l'environnement de travail des marins a été saisi quant à son importance par des auteurs comme une nécessité[234]. Pour le Professeur CLOSTERMANN, qui abonde dans le même sens, *« une prise de repos bien encadrée par une procédure bien explicitée à des gens bien formés serait à mon avis un progrès par rapport à la situation actuelle, qui elle n'est pas satisfaisante, en particulier au cabotage. »*

89. Malgré ces efforts diversifiés, nous sommes tentés de souligner que l'éradication des erreurs à 100% est presqu'impossible. Alors, il semble que le plus important c'est que l'officier montre son efficacité *dans la gestion de l'erreur à la gestion du risque*. ALWOOD n'a sans doute pas eu tort d'affirmer que « la récupération des erreurs était un meilleur prédicateur de la performance finale que de faible quantité d'erreurs commises »[235]. C'est dans la même optique que se dégage la pertinence de la réflexion qui suit : « *les meilleurs sujets ne sont pas ceux qui ne font pas d'erreurs, mais ceux qui rattrapent les erreurs commises.*[236] »

Les organisations internationales, industrielles et étatiques jouent un rôle indispensable en matière de prévention des erreurs humaines. Pour un renforcement de ces initiatives remarquables en matière de prévention des erreurs humaines, les États doivent accentuer la formation des gens de mer que nous avons déjà évoquée pêle-mêle.

---

[233] **I. BOURBONNAIS-JAQUARD**, *op.cit*, p. 357

[234]**H. MARIOTTE et J-Y GRAU***, Facteurs humains* ATPL-CPL-IR, 3è éd Institut aéronautique Jean Mermoz, 1er octobre 2007. Jean-Yves Grau affirme : « *toute personne qui se dit fatiguée doit être considérée comme fatiguée. L'encadrement ne peut ignorer quelqu'un qui se dit fatigué. On n'a pas à faire la preuve de sa fatigue. Il faut savoir dire stop, c'est un acte de sécurité »*

[235] **C. M ALWOOD**, Error detection Processes in statistical Problem solving, Cognitive Science 8 1984

[236]**R. AMALBERTI**, La conduite des systèmes à risques, 2è ed. Paris. PUF 2001, p.195

2-La formation des gens de mer : une phase indispensable à la prévention des erreurs humaines

La formation des gens de mer et les enseignements dispensés sur les facteurs humains sont bien essentiels dans la prévention des erreurs humaines. Selon une étude réalisée par le BEA[237] sur les causes des abordages entre navires de commerce et de pêche, 55% des abordages résultent à la fois des circonstances liées à une mauvaise connaissance et application du COLREG[238]. Pour tenter de régler cette question, l'OMI s'est intéressée de manière décisive à la formation et à la qualification des gens de mer. Cette formation des gens de mer sera dans le cadre de cette étude axée sur la formation des officiers (**a)** mais aussi sur l'enseignement aux facteurs humains des autres gens de mer (**b**).

a- La formation maritime des officiers

90. Un auteur écrit : « Pour *réduire les risques, l'homme anticipe. L'opérateur humain vérifie constamment des hypothèses, contrôle des attentes, de manière consciente ou inconsciente. La passerelle est un espace où de multiples tâches se cumulent. Les navigants comparent en permanence le résultat de leurs perceptions avec un résultat attendu, ils filtrent les informations. Une aide pour prévenir les chaînes d'erreurs est donnée par le Bridge Team Management : l'expression « situation awareness » signifie que l'officier de quart doit maîtriser la situation du navire et ses éléments environnants »*[239]. On y voit l'importance d'une formation maritime de qualité, indispensable à la navigation.

91. La formation maritime supérieure était dispensée en France jusqu'en 2010[240] par quatre écoles.[241] Ces écoles ont elles-mêmes succédé aux anciennes écoles d'hydrographie et étaient constituées sous forme d'Établissement Public Administratif. Elles avaient un seul et unique but contenu dans le code de l'éducation[242]. Si l'objet de ces écoles était défini, leur domaine d'intervention ne l'était pas. C'est d'ailleurs ce qui va susciter des réflexions qui aboutiront à une réforme de l'enseignement supérieur maritime. Parti de l'initiative du ministre de la mer, le principe de la réforme de l'enseignement maritime supérieur a été validé lors d'une

[237] Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA)
[238] « Essai de mise en évidence du contexte dans lequel surviennent les abordages entre navires de pêche et navires de commerce ». Disponible sur le site internet BEA MER
[239] **I. BOURBONNAIS-JAQUARD**, *op.cit*, p. 331
[240] L'Ecole nationale supérieure maritime fut créée en 2010
[241] Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille
[242] Art. L757-1 du code de l'éducation « Les écoles de la marine marchande ont pour objet de préparer aux carrières d'officier de la marine marchande »

réunion interministérielle à Matignon le 27 novembre 2007, et complété par une seconde réunion interministérielle qui a eu lieu le 7 décembre 2007.

Une loi fut choisie pour porter cette réforme ambitieuse[243]. En son article 53 , cette loi mentionne d'une part que l'ENSM est un établissement public d'enseignement supérieur placé sous tutelle du ministre chargé de la mer, et d'autre part que cette école a désormais « notamment pour objet de préparer dans plusieurs sites aux carrières d'officier de la marine marchande »[244]. C'est à partir de cet adverbe (notamment) que la France s'est engagée à élargir le champ de l'enseignement à d'autres professions en lien avec le secteur maritime, embarquées ou à terre. Naturellement, il y a une diversification des diplômes et titres à délivrer.

Par la suite, c'est le Président de la République, lors d'un discours au Havre qui a souligné sa volonté de mener à bien cette réforme[245]. Le Premier ministre français, à Brest la même année a rappelé le contenu de cette réforme. On comprend alors que la volonté des plus hautes autorités de réussir cette émancipation de l'enseignement maritime en France est manifeste. Il y a aussi que les racines de l'enseignement maritime profondément ancrées dans l'histoire[246] seront à partir de cette loi bouleversées.

92. Indiquons que les quatre ENMM (Écoles Nationales de la Marine Marchande) sont devenues en 2004 l'EMM (écoles de la marine marchande) et ont toujours fonctionné sous le régime d'établissements publics à caractère administratif. Dans le temps, de nombreuses dispositions sont venues préciser les modalités de fonctionnement de ces écoles[247]. Ajoutons que la transformation des 4 EPA en Établissements Publics à caractère scientifique, culturel et professionnel fut effectuée en 2004[248]. Ainsi, le Décret n° 2010-1129 du 28 septembre 2010 va instituer la création de l'École Nationale Supérieure Maritime. Cette école aura en son sein une

[243] Loi n°2009-1503 du 8 novembre 2009 « relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports »

[244] C'est ainsi que l'article 757-1 du code de l'éducation est modifié.

[245] Extrait du Discours prononcé au Havre le 16 juillet 2009 sur la politique maritime de la France. « *Pour garder ces vocations, nous devons continuer à former aux métiers de la mer et élever toujours le niveau des qualifications. Est-il fatal que notre pays continue de disperser et de cloisonner son effort de formation aux métiers maritimes au travers de quatre écoles de la marine marchande et d'une école des Affaires maritimes ? Ma conviction, c'est de donner accès à un diplôme de haut niveau, un diplôme d'ingénieur de la Mer qui n'existe pas à présent, et qui valorisera ces spécialités difficiles et si nécessaires*. »

[246] **Ph. FORIN**, « Création d'une école nationale supérieure maritime(ENSM) : De futurs officiers de la marine marchande, « Ingénieurs de la mer », Extrait de l'Annuaire de droit maritime et océanique, T. XXXIII 2015. P.324 « *Les bases de l'enseignement maritime dans le royaume de France remontent au ...XII è siècle. C'est en effet en 1180 qu'apparaît à l'Université de Paris, un enseignement des « éléments nécessaires à l'armement d'un navire* »

[247] Loi du 19 mars 1958 portant statut des écoles nationales de la marine marchande, et deux textes d'application(les décrets n°81-1031 du 16 novembre 1981 relatif aux écoles de la marine marchande et n°85-635 du 21 juin 1985 relatif à l'organisation et au fonctionnement des écoles nationales de la marine

[248] Loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qui a transformé les ENMM en établissements publics régionaux

« filière 1 » encore appelée « filière académique » ou « filière polyvalente », formation qui seule peut se voir sanctionner par le titre d'ingénieur.

La réforme engagée avec la création de l'ENSM réalise la transformation du statut des écoles, en abrogeant d'abord le caractère d'établissement public régional des EMM, conféré par la loi de 2004, en réalisant la création d'un établissement unique nouveau à caractère d'EPSCP, qui n'est plus régional mais national. Ainsi, il est supprimé la création des quatre établissements publics précédents.

93. Signalons que la formation de haut niveau telle que souhaitée par le Président de la République lors de son Discours au Havre sera axée sur trois thématiques[249]. Malgré cette innovation, l'enseignement reste encadré par les certifications internationales prescrites par le code STCW. En plus, la délivrance des titres d'ingénieur, essentiellement axée sur le métier d'officier de la marine marchande, avec un caractère professionnel, ouvrant de nouvelle perspectives dans le domaine de l'emploi à terre. Cet aménagement dans l'enseignement maritime nécessite un changement du corps professoral. Il convient d'indiquer que le corps professoral de l'enseignement maritime est un corps d'officiers de la marine nationale administré par le ministère chargé de la mer, auquel s'est substitué un corps professoral de la marine nationale administré par le ministère chargé de la mer, le corps des administrateurs des affaires maritimes[250].

Le 23 mai 2011 le Conseil d'État a rendu un arrêt suite à la saisine par le syndicat national des personnels de l'administration de la mer CGT et du syndicat national de l'enseignement supérieur. Dans cet arrêt, le Conseil d'État constate, presque dans une sorte de contradiction que les professeurs de l'enseignement maritime…, les professeurs techniques de l'enseignement maritime…ne peuvent être regardés comme des enseignants-chercheurs[251].

---

[249] 1- Une formation Scientifique et technique avec acquisition de l'art de la navigation qui recouvre ce qui était préalablement enseigné avec la conduite du navire, acquisition des règles de stabilité, de prévention des pollutions…2-Une formation managériale plus affirmée avec la dimension gestion des ressources humaines, direction d'un équipage le cas échéant multiculturel, aptitude à la prise de décisions. 3- Une formation dans le domaine environnemental avec la prise en compte effective du statut des espaces maritimes et de leurs caractéristiques, qu'il s'agisse des règles résultant de convention internationales ou de textes communautaires ou nationaux.

[250] Décret n° 2008-935 du 12 septembre 2008 portant statut particulier du corps des administrateurs des affaires maritimes. L'article 1er alinéa 3 évoque dans leur domaine d'intervention : « la recherche, l'enseignement, la formation ».

[251] Le Conseil d'État rejette le moyen tiré de la violation du principe constitutionnel des enseignants- chercheurs en indiquant que le conseil des PEM, corps d'officiers de la marine nationale, en raison de l'autorité hiérarchique à laquelle ils sont soumis, « ne peuvent être regardés comme des enseignants chercheurs ». Les PTEM, corps civil, « eu égard aux fonctions dévolues aux professeurs techniques de l'établissement maritime, lesquelles ne comportent de missions de recherche, ne peuvent être assimilés à des enseignants-chercheurs ». Le Conseil conclut enfin en indiquant que l'absence de PEM et des PTEM au sein des conseils d'administration, conseil scientifique ; conseil

Ajoutons que le changement du conseil d'administration est indispensable dans la mesure où il y a un changement de la nature juridique de l'établissement. C'est ainsi qu'il convient de rappeler que les EMM étaient des établissements publics administratifs. Cela traduit leur dépendance de l'État, alors que la nature juridique de l'ENSM (Établissement d'enseignement public à caractère scientifique, culturel et professionnel), est dotée de la plus large autonomie, encore justifiée par son statut de « grand établissement ».[252] On peut observer que non seulement le Conseil d'État crée une contradiction dans son arrêt, mais méconnait certains textes qui montrent expressément les limites de sa décision[253].

94. Pour parfaire la réforme, l'École-Centre de formation des affaires maritimes a fait l'objet d'une réflexion dans la mesure où son statut ne permettait de la faire fusionner avec l'ENSM. C'est ainsi que cette école qui assure une formation à caractère maritime des personnels civils et militaires du ministère chargé de la mer a été érigée en « service à compétence nationale »[254].

Par ailleurs, le processus de mise en place de l'ENSM est achevé. Tout l'espoir est donc placé en la navigation qu'elle va accomplir dans les efforts conjoints de la communauté maritime, de l'université et des grandes écoles. L'ENSM vient d'entamer sa mission. Cependant, il va falloir contribuer au succès de sa mission sans plus tarder au regard des exigences de la commission des titres qui demeure particulièrement vigilante, surtout parce qu'il est question d'un nouvel établissement, donc d'une première expérience déterminante pour la sécurité maritime.

---

des études et conseil d'administration provisoire de l'ENSM ne méconnait pas le principe constitutionnel d'indépendance des enseignants-chercheurs ».

[252]Ce statut particulier d'EPSCP apparaît également dans la loi Savary du 27 janvier 2007. Il est régit par l'article L717-1 du code l'éducation qui impose que dans le mode de fonctionnement des Grands Etablissements, soit fixé par décret en conseil d'État.

[253] Le Décret n°2008-959 du 12 septembre 2008 relatif aux militaires commissionnés, indique que les officiers commissionnés sont recrutés sous contrat, (comme les enseignants-chercheurs). L'arrêté du 28 novembre 2008 fixe une liste des emplois d'officiers recrutés au titre de l'article L 4132-10 du code la défense. Dans cette liste, il figure des « *enseignants-chercheurs en hydrodynamique, mécanique, traitement du signal ou acoustique, météorologie-océanographe physique* »

[254] Arrêté du 29 juillet 2011, JO du 20 août 2011. « A compter du 1er janvier 2012, cette école prendra le nom de « Ecole nationale de la Sécurité et de l'Administration de la Mer »

b- Les enseignements aux facteurs humains

95. Un navire n'est jamais un gage de sécurité malgré sa conformité aux critères les plus rigoureux de conception s'il est exploité par un équipage incompétent[255]. C'est en cela qu'un auteur n'a pas tort d'affirmer que : 80% des accidents maritimes ont pour origine une défaillance humaine[256]. Les facteurs humains peuvent être définis comme la menace humaine au service du navire. La prévention des risques d'abordage doit également prendre en compte les enseignements aux facteurs humains. Cela signifie qu'à un intervalle régulier, les capitaines et chefs de quart doivent être formés à la gestion des ressources humaines mais il faut leur garantir une formation continue dans ce domaine pour leur permettre d'appliquer les principes enseignés à des cas concrets. C'est en effet un recyclage. Pour qu'il en soit ainsi, le recours à l'expérience dans l'aéronautique s'avère indispensable.

Pour illustration, il convient d'ajouter une transposition et une adaptation du « Crew Resource Management »[257] au domaine de la sécurité maritime et du « Cockpit Resource Management »[258]. C'est d'ailleurs en ce sens qu'on retrouve toute l'importance de la convention STCW[259]. Rappelons succinctement que l'importance du CRM a pu être constatée dans son extension à d'autres secteurs comme la marine marchande[260], les plates-formes pétrolières[261], les organisations humaines[262] et enfin les centrales nucléaires[263].Le CRM a un réel impact positif sur

[255]**P. DANIEL,** J-Y Le DRIAN, Après l'ERIKA, l'Urgence, 2000. p. 35. t 1

[256] **C. SERRADJI**, La coordination au niveau centrale : qu'est ce que la sécurité maritime, Extrait de « la Protection des frontières maritimes européennes », Annales IMTM 2000-2001. p.26

[257] Dès 1978, la NASA lança des études sur la gestion des ressources humaines (Resource management on flight deck, NASA, 1979), permettant d'identifier le manque de « leadership », de coordination ou de prise de décision comme des facteurs favorisant la survenue d'accidents d'avion. Le CMR consiste en des séances de formation obligatoires qui ont pour but de développer les aptitudes professionnelles et le travail en équipe. Il s'appuie comme les éléments cognitifs et psychologiques tels que développer parle Professeur CLOSTERMANN

[258] Cette formation développée par le NTSB (National Transportation Safety Board)est basée sur la dynamique de groupe, le leadership et la prise de décision plutôt que sur les connaissances techniques et théoriques.

[259] Voir la Résolution 22 de la Convention STCW 95. Elle invite les gouvernements à établir des programmes de formation visant à garantir de bonnes relations humaines à bord des navires.

[260] **R. HELMREICH, J. WILHELM, A**. **MERRIT,** Culture, Error and Crew Resource Management, in Salas E, Bowers C, and Edens E (Eds) Improving teamwork in organizations, Hillsdale, Erlbaum, 2001, cités par INGRID BOURBONNAIS, op. cit, (Le « flight management Attitude Questionnaire » selon elle a permis de confirmer des comportements dangereux , semblables à ceux des équipages d'avions de ligne: sous-estimation du stress et de la fatigue, surestimation de ses capacités, sentiment d'invulnérabilité.)

[261]**R. FLIN**, Crew Resource Management for teams in the offshore oil industry. In Team Performance Management. 1997, p. 121-129

[262]**P**. **LUPTON-BOWERS,** Teamwork in Humanitarian Relief. In International Diploma in Humanitarian Assistance. The Center for International Health and cooperation.2002.Genève. C'est dans ce cadre que la Fédération international de la Croix rouge et la Croix sans rouge propose un cours base sur le teamworking et la dynamique de groupe dans le cadre du module " Field Assessment & Coordination Team"

[263]**N. MORAY, B**. **HUEY,** Human performance, in Human factor research and nuclear safety, National Academy Press, Washington DC, 1998.(Cette recherché a rapport que les erreurs humaines comptaient pour 20 à 65 % des accidents nucléaires.)

le taux des accidents dans le domaine aéronautique[264]. L'enseignement aux facteurs humains a donc une incidence dans la prévention des accidents et mérite de ce fait d'être transposé sans condition dans la recherche en matière de sécurité maritime[265].

96. En ce qui concerne son utilité, elle n'est plus à démontrer et cela, l'OMI et d'autres structures affiliées au domaine maritime l'ont constatée en ces termes: « *la prise de conscience (on n'est pas encore à l'enseignement) des facteurs humains est utile pour sécuriser le transport par mer. Les P& I Clubs éditent des brochures et des CD-ROM intitulés 'no room for error*[266]*',getting to grips with human error* »[267]. Pour ce qui est de conférer un caractère obligatoire à ces enseignements, les amendements de Manille concernant la Convention STCW en ont fait une priorité[268].

97. Certes, la formation aux facteurs humains peut présenter des risques que nous ferons l'économie de citer ici de manière exhaustive[269]. Toutefois, un projet très original dénommé MARTINS est mise en place avec la collaboration de plusieurs partenaires[270] afin de mieux prévenir les risques élevés d'abordages[271]. Pour tenter de définir la finalité de cet outil, un enseignant de l'ENMM a souligné qu': *« Il ne s'agit pas d'un document juridique mais d'un outil à vocation pédagogique, ce n'est pas un simulateur mais bien un logiciel unique au monde, bilingue français-anglais, de vulgarisation et de retranscription conviviale des règles. »*[272] Le projet MARTINS vise trois objectifs : une opération de recherche qui fournira les outils permettant la création d'une base de données sur les causes des collisions maritimes. Une interprétation commune devra contribuer à la diminution du nombre d'accidents et enfin, il vise la promotion des modules de formation et des résultats du projet.

Malgré les avancées technologiques, peut-on véritablement envisager l'éradication des accidents entre navires par la prévention des risques comportementaux ?

98. A notre avis, le droit maritime ne saurait apporter de solutions réelles aux erreurs humaines comme causes essentielles de la réalisation des risques maritimes. Des méthodes plutôt scientifiques et pas tellement juridiques ont été convoquées pour régler la question. Comme des

---

[264] De 1980 à 2004, le nombre d'accidents par vols ne cessent de décroître, mais, le nombre de victimes, très variable, ne décroît pas. Ce nombre est passé de 50 à 2.

[265] **I-BOURBONNAIS JAQUARD**, *op. cit*, p.374

[266] Disponible sur www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/html/LP_iNIT_NRFE

[267] Disponible sur www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/ htlm/ClubEvents20041103

[268] La gestion des ressources passerelles contenue dans la partie B comme recommandations est désormais transposée dans la partie A comme obligatoire.

[269] Le risque de la maîtrise imparfaite des matières pour la navigation ; le risque d' estompage de la formation aux facteurs humains sur les aptitudes au fil du temps ; le risque pour le travail en équipe et les relations humaines.

[270] L'UNION européenne, l'institut maritime néerlandais ROC ZEELAND ; le centre de formation maritime de ZEEBRUGE ; l'école nationale maritime de la maritime de Nantes ; le national maritime College of Irland…

[271] Disponible sur www.hydro.-nantes.org

[272] Propos du Professeur LAURENT GALY

actions[273], des études[274] ont été menées pour tenter de comprendre l'implication du facteur humain dans les catastrophes maritimes, mais toutes semblent converger vers une vision commune, celle de la formation des gens de mer et la recherche sur la question comme remède.

Rappelons toutefois que ce facteur à été tardivement pris en compte dans la mise en place de la politique de sécurité maritime[275]. Les États-Unis ont été les premiers à prendre cette initiative et cette étude a permis d'identifier 14 facteurs[276]. Ces études ont fait l'objet d'un rapport par les garde-côtes américains.[277] Ajoutons que même si un équipage bien formé ne peut garantir le risque zéro à un navire, on peut au moins faire remarquer qu'il peut dans une certaine mesure amoindrir les risques auxquels le navire s'expose dans toutes les expéditions.

99. Notons par ailleurs que l'OMI a mis en place un comité de vérification (FSI) des méthodes de gestion, de formation et de délivrance des brevets par le biais de la Convention STCW[278]. C'est uniquement à ce niveau que l'OMI exerce un réel pouvoir de contrôle sur les États membres et comme sanction elle peut décider de ne pas reconnaître la qualité de marin sur le plan international à certains marins de certains États négligents des exigences de la convention STCW[279]. Sur le plan de la formation des marins, la Côte d'Ivoire abrite une école de renom qui fait un travail remarquable en Afrique de l'ouest[280].

---

[273]**Ph. BOISSON**, *op.cit*, p.359-361(Les sociétés de classification prennent en considération dans leurs règlements les aspects opérationnels et humains par le développement des méthodes de gestion et de qualité comme un moyen de renforcer la sécurité. Les administrations nationales également mettent l'accent sur le facteur humain dans les programmes de prévention. Ainsi, activités du Marine Accident Investigation Branch dénonçait en 1992 les pratiques nautiques ; le Japan Maritime Research Institute invita en 1993 l'industrie maritime à repenser la sécurité maritime autour de l'élément humain enfin, quant aux US garde-côte, il lança le programme *prevention through People* ce qui signifie *la prévention par l'homme* en 1994. Inutile de rappeler les initiatives de l'OMI en dehors d code ISM, du code STCW, des actions avec l'OIT qui concerne les gens de mer en 1964 …

[274]**Ph. BOISSON**, op.cit, p.357. L'administration maritime britannique a mené des recherche qui ont permis de relever que 90% des abordages et 75% des accidents et explosions survenus dans la marine marchande britannique entre 1970 et 1979 étaient du à des erreurs humaines. Ces conclusions ont permis de lancer en 1991 une recherche générale sur le sujet. Quant au Département de Transport et communication australien, il indiqua en 1992 que près de 75% des accidents ayant fait l'objet d'une enquête au cours des dix dernières années étaient dus à l'erreur humaine…Les américains et bien d'autres États et structures ont mené des études en ces sens.

[275] **Ph. BOISSON**, *op.cit*, p.357

[276] Department of Commerce, Marine Administration: ''Human factors problems affecting Merchant Ship Navigation Safety''. Washington DC, 1959 / National Academy of Sciences. Maritime Transportation Research Board. '' Human error in Merchant Marine Safety'', Washington DC, June 1976

[277] Rapport du groupe de travail par correspondance sur le rôle de l'élément humain dans les accidents maritimes, MSC67/12/3, 12 sept. 1996, 5.

[278]Conv. STCW adoptée en 1978, modifiée en 1995 et a fait l'objet d'un dernier amendement en 2010 à Manille. On peut succinctement rappeler que le cade STCW a pour finalité de définir les connaissances minimales que les membres d'équipage formés dans les pays signataires doivent avoir en vue de la délivrance des brevets respectifs selon le grade et la spécialité. Elle consiste également à la spécification des missions à bord, aux effectifs requis aussi bien pour les quarts que pour la veille à la machine.

[279] **P. DANIEL**, **J.P Le DRIAN** *op.cit*, p. 35 et 36

[280] ARSTM (Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer) basée à Abidjan en Côte d'Ivoire. Cette école est ouverte à 15 pays d'Afrique et abrite plusieurs filières dont l'école Supérieure de la navigation et l'école des officiers mécaniciens...

La révision de la Convention STCW – 95 entrée en vigueur le 1 er février 2002 a eu des conséquences sur les titres étrangers à savoir la délivrance des visas. Ainsi, seule l'administration peut délivrer des visas et les contrôler. Pour atteindre cet objectif, la Convention exige la mise en place d'un dispositif d'enregistrement centralisé qui peut revêtir une force quelconque et conserve la trace de tous les titres émis ou remplacés[281]. Elle a eu d'autres conséquences sur les écoles maritimes. La convention de 95 exige une nouvelle approche dans la démonstration de l'aptitude du marin à exercer telle ou telle fonction. C'est la méthode dite de « *preuve par la compétence* »[282].

100. En principe, le Code STCW a institué que les États qui donnent des formations aux gens de mer puissent évaluer la qualité de cette formation. Mais peut-on vraiment attendre de la fiabilité des résultats produits d'une auto évaluation ? C'est pour garantir l'évaluation de la formation des gens de mer, elle-même gage de sécurité maritime qu'il est indispensable de centraliser les procédures d'évaluation mais avant, il faudrait harmoniser la formation des marins. L'objectif visé réside dans la recherche d'efficacité et une cohérence dans les évaluations. Ainsi, les experts de l'AESM ne devaient pas se limiter seulement à évaluer chaque cinq ans les systèmes éducatifs des pays tiers qui forment des gens de mer employés par des pavillons européens, mais aussi les accompagner ou former les gens de mer de ces pays tiers qui pourront être engagés sur leurs navires.

La sécurité du navire qui passe par un facteur humain de qualité dépend de l'harmonisation des programmes de formation. C'est en cela qu'on retrouve toute l'importance des établissements internationaux spécialisés dans la formation des gens de mer[283].On peut noter que les gens de mer doivent être formés dans divers pays conformément au code STCW mais parfois

[281] IFM, la revue maritime n°467, janvier 2004.p.3

[282] Le concept de compétence implique l'évaluation : de l'aptitude à réaliser certaines normes définies dans les tableaux A-II, A-III et A-IV (les savoir-faire) ; des connaissances et de la compréhension ; de la capacité à utiliser les savoir-faire et appliquer ses connaissances et sa compréhension pour réaliser la performance lors d'une épreuve pertinente. / Voir Règle I/6

[283] Université Maritime Mondiale de MALMOE (SUEDE) et L'Institut de Droit Maritime de l'OMI à MALTE. Respectivement : L'UMM est un centre d'excellence pour les études et la recherche postuniversitaires dans le domaine maritime qui promeut le plus haut niveau d'enseignement, notamment en droit et affaires maritimes, sécurité maritime et administration et gestion de l'environnement, formation maritime, gestion des expéditions par mer, gestion des ports, gestion du milieu marin et des océans, transports maritimes internationaux et logistique ; L'Institut de Droit International Maritime (IMLI) est une institution internationale dédiée à la formation des juristes en droit maritime international dont notamment le droit de l'environnement marin, le droit de la mer, le droit du transport maritime, le droit de la sécurité maritime internationale et l'élaboration de la législation maritime. Il relève de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). A ceux-là, il faut ajouter l'école internationale de la marine marchande de Marseille.

cela se fait sur des bases non harmonisées[284]. Face à cette diversité dans leur formation, il appert en pratique difficile d'évaluer la qualité ou la valeur de leur formation, voire leur qualification et par conséquent garantir la sécurité du transport maritime et le respect de l'environnement.

101. On peut conclure que ces exigences sont en quelque sorte l'application des normes de qualité[285]. L'efficacité de l'équipage est aussi fonction d'une bonne organisation de son calendrier de repos. Ainsi, un chapitre entier est réservé à la veille et régule par la même occasion le repos des membres d'équipage. C'est dans cette même qu'il est fait obligation aux États dans la prévention de la fatigue d'établir et de faire appliquer les périodes de repos en ce qui concerne les membres du personnel…[286] Ce texte également fait obligation aux États de prendre des mesures pour la prévention de l'abus des drogues et l'alcool[287].D'autres obligations sont prévues pour les États à l'égard de leurs membres d'équipage en ce qui concerne la sécurité du navire[288].

102. Quant aux compagnies maritimes, la convention STCW de 1995 a aussi eu pour conséquence leur responsabilité en matière de sécurité et de prévention des pollutions par les navires qu'elles possèdent, gèrent ou exploitent[289]. Enfin, l'État du port a également des obligations et des responsabilités en ce qui concerne le contrôle de la qualification et les compétences des gens de mer[290].

103. Indiquons que le code ISM contribue également au renforcement de la sécurité maritime. Ainsi, il vise trois objectifs.[291]. Le code se veut une réponse globale au problème des risques générés par les hommes dans l'activité maritime. C'est dans cette optique qu'un auteur a pu écrire que : « Le concept de ce code, axé sur une structure similaire au code international de

[284] 75% des gens de mer qui travaillent sur les navires de l'EU sont issus des pays tiers et ont reçu une formation dans ces écoles. Cela donne un chiffre des ressortissants de 40 pays qui sont employés à bord des navires battant pavillon de l'EU. Dans le monde, 724 000 gens de mer sont employés sur des navires marchands et 92 000 sur des navires de croisière (Source : Université de CARDIFF, SIRC 2002)

[285] Règle I/8 Amendement de 2010 de la Conv. STCW

[286] Règle VIII/1.1.1 et 2 de l'amendement de la Conv. STCW de MANILLE de 2010

[287] Règle VIII/1.2 des amendements de la Conv STCW de MANILLE de 2010

[288] Règle VIII/2 des amendements de la Conv. STCW de MANILLE de 2010

[289] Cette responsabilité consiste en s'assurer que tous les marins affectés sur un navire sont titulaires d'un brevet approprié conformément aux dispositions de la convention ou de l'État du pavillon ; que l'effectif est conforme à la décision d'effectifs ; que les documents et renseignements concernant les marins sont conservés à bord et tenus à jour ; que les marins nouvellement affectés sont familiarisés (dans une langue qu'ils comprennent) avec leurs tâches, les installations, les procédures de routine ou d'urgence ; que les effectifs du navire soient capables de coordonner leurs activités en cas d 'urgence ou de risque de pollution.

[290] La Convention de 1995 permet aux États de renforcer les dispositions qui définissent les inspecteurs habilités à exercer les contrôles dans les ports en s'assurant que les marins sont titulaires des certificats, des visas délivrés et que le nombre de marins est conforme avec la liste type d'équipage imposé par l'État du pavillon.

[291] Para 1.2.2 du code ISM/ Voir Conv. SOLAS en son Chapitre IX sur l'ISM (permet en matière de sécurité maritime de d'offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger, d'établir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés, d'améliorer constamment les compétences du personnel en matière de gestion de la sécurité et notamment de préparer le personnel aux situations d'urgence)

gestion de la qualité développé par l'ISO, se propose d'agir dans quatre directions : le management ; les hommes, le matériel, les équipements et les méthodes ».[292]

104. Par ailleurs, notons qu'une meilleure formation des gens de mer est également tributaire de l'unification des normes qui les régissent au plan communautaire. Cette unification des normes qui régissent les gens de mer sera un moyen pour améliorer leurs conditions de travail.[293] C'est en cela que la Convention internationale sur le travail maritime de 2006 protège les gens de mer en faisant en sorte que leur milieu de travail contribue à leur santé et à leur sécurité au travail mais aussi à la sécurité et à la prévention des accidents de travail.[294]

Cette nouvelle convention prévoit de nouvelles protections en matière de conditions d'emploi, de sécurité, d'âge minimum, de santé, de protection sociale, de logement, de respect des horaires ou encore de recrutement. C'est à ce sujet que le Directeur Général de l'OIT a déclaré que : « Nous avons écrit une page de l'histoire du travail maritime aujourd'hui. Nous avons adopté une nouvelle convention qui traverse les continents et les océans, offrant une charte globale du travail pour plus de 1, 2 million de gens de mer dans le monde et répondant aux réalités et besoins évolutifs d'un secteur qui concerne 90% du commerce mondial. »[295]

Par ailleurs, le texte a instauré un cadre pour l'augmentation générale du salaire minimum des navigants, et vise à limiter les abus sur les horaires de travail. Le maximum imposé par l'OIT est de 14h de travail par 24h, et 72 heures par semaine.

Rappelons succinctement qu'en 1993, la Commission européenne a proposé une Directive à l'OMI et à l'OIT couvrant les heures de travail applicables à bord de tous les navires entrant dans les ports européens[296]. Cette Directive a organisé les horaires de travail de sorte à créer un équilibre entre temps de travail et temps de repos favorable à la rentabilité des marins[297]. En outre, l'armateur doit veiller à ce que le capitaine dispose de toutes les ressources nécessaires et

---

[292] **A-M CHAUVEL,** *Sécurité en mer. Le code ISM*, éd Préventique 1996

[293] COM (2013) 798 final du 18/11/2013, sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux gens de mer, modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE et 2001/23/CE. Sont concernées les directives 2008/94/CE, relative à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur, 2009/38/CE, concernant l'institution d'un comité d'entreprise européen, 2002/14/CE, établissant un cadre général relatif à l'information et la consultation des travailleurs, 98/59/CE, concernant les licenciements collectifs, 2001/23/CE, concernant le maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, et 96/71/CE, concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.

[294] Règle 4.3 de la Convention du travail maritime de 2006

[295] **P. CHAUMETTE**, « L'OIT adopte un code du travail universel pour les marins », site internet Mer & Marine

[296] ISF'The ISF year 1995/1996 ' LONDON, 9-10/ Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relative à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne(ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'UE(FST). JOL 167 du 2.7.1999

[297] Soit le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser 14 h par période de 24h ; 72 heures par période de 7 jours ; soit le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à : 10heures par période de 24 h ; 77heures par période de 7 jours. En ce qui concerne les appels, exercices d'incendie et d'évacuation…une période compensatoire est prévue dans le cas où le repos d'un marin a été perturbé par des appels.

des effectifs suffisants. Quant au capitaine, il a l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires afin de s'assurer du respect des règles relatives aux heures de repos et de travail.

Une proposition de Directive du Conseil du 2 juillet 2008 portant mise en œuvre de l'accord conclu par l'Association des armateurs de la communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports(ETF) concernant la Convention du Travail Maritime de 2006, et modifiant la Directive 1999/63/CE a été établie. Cette modification prend en compte l'accord sur la Convention du travail maritime de 2006 et apporte des modifications dans l'organisation du temps de travail des gens de mer. En plus, elle prend en compte la santé et la sécurité des travailleurs. Désormais, pour embarquer, les marins doivent disposer d'un certificat médical qui atteste leur aptitude à exercer leurs fonctions. Avec ces modifications, les marins seront soumis à des contrôles réguliers mais aussi sans frais. Il revient donc à chaque État d'organiser en collaboration avec les organisations syndicales et patronales la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions.

Depuis 2008, une commission conjointe, de l'OMI et de l'OIT établissent de nouvelles recommandations dont l'élaboration a été confiée à l'International Maritime Health Association(IMHA) et menée par un groupe d'experts médicaux d'Europe de l'ouest, d'Amérique du Nord et d'Asie qui ont pu confronter leurs pratiques. L'un des buts essentiels de ces recommandations est de : garantir la sécurité de la navigation et le respect de l'environnement en prenant en compte le facteur humain dans la causalité des accidents maritimes[298].

Comme nous venons de le voir, les moyens de prévention des risques d'abordage sont non seulement diversifiés mais leur efficacité dépend pour une part essentielle de la qualité de la compétence des gens de mer. Toutefois, si malgré la mise en œuvre de ces moyens de prévention, l'abordage n'a pu être évité, il s'imposera le règlement de ses conséquences.

SECTION II : Le règlement des conséquences de l'abordage

L'étude sur les conséquences de l'abordage présente une importance capitale. Suite à l'abordage, plusieurs groupes de personnes auront à se retourner contre celui qui est responsable du dommage et, parmi ceux-ci : le propriétaire du navire qui peut subir un dommage ; l'armateur

[298]**Th. SAUVAGE**, La convention du travail maritime de 2006, un nouvel instrument pour la santé des gens de mer, 16e journée de la Médecine des Gens de mer - MARSEILLE, 27 & 28 septembre 2012 (1- Des normes minimales d'acuité visuelle et auditive. 2- Des normes d'aptitude physique minimale pour pouvoir réaliser les manœuvres de sécurité. 3- Des recommandations quant au dépistage de l'abus d'alcool ou de drogue)

qui peut perdre son fret, l'affréteur qui risque la perte de sa marchandise ; la compagnie d'assurance qui peut se trouver obligée de réparer un risque dont elle n'aurait pas eu à répondre sans la faute de l'abordeur ; les passagers et équipages peuvent être atteints dans leur intégrité physique. Comme l'a justement souligné un auteur, tout ceci pose un grave problème de responsabilité[299] qui mérite d'être étudié avec minutie. Il faut donc rechercher successivement la manière dont cette responsabilité sera mise en œuvre **(§I**) et la réparation des dommages qui pourraient en résulter **(§II**).

§I- La mise en œuvre de la responsabilité en matière d'abordage maritime

Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer par le biais d'une action devant les juridictions compétentes. C'est de cette manière que la responsabilité de l'auteur d'un abordage maritime doit être engagée. Dans le cadre de l'examen de la responsabilité en matière d'abordage maritime, il conviendra tout d'abord de faire la lumière sur la compétence juridictionnelle à l'échelle internationale et interne (**A**). Par la suite, nous étudierons les cas qui font appel à la responsabilité civile(**B**) avant de nous intéresser de manière spécifique à la responsabilité pénale en la matière (**C**)

A- Les compétences juridictionnelles en droit interne et international

Lorsque l'abordage maritime intervient, les circonstances, le lieu et bien d'autres éléments peuvent entrer en ligne de compte pour la détermination de la compétence juridictionnelle en droit interne. En cela, le droit français est suffisamment élaboré(**1**). Parfois, c'est aux règles de compétence internationale qu'il convient de se référer pour identifier la juridiction compétente (**2**).

[299] **J. SERVAT**, De la responsabilité en matière d'abordage maritime, thèse 1935, p. 49

1- Les compétences juridictionnelles en droit interne

105. En droit interne, la compétence territoriale est déterminée par l'article 1er du décret du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer. Elle est traduite aujourd'hui dans le code des transports. Ce code reconnait compétence à quatre tribunaux selon le cas pour statuer en matière d'abordage. Il s'agit d'abord du tribunal du domicile du défendeur qui répond à l'application de la règle générale. On retrouve dans cette détermination du tribunal compétent par le domicile du défendeur, la règle applicable en matière d'actions personnelles et mobilières.[300]. Si le demandeur est une société, c'est le tribunal du siège social ou de son principal établissement[301].

Dans certains cas, c'est le tribunal du lieu de collision qui est compétent. Pour qu'il soit ainsi, il faudrait que l'abordage ait eu lieu dans les eaux territoriales françaises. Ici également, on y retrouve un emprunt au code de procédure civile[302].

Peut-on se référer au port de refuge pour déterminer le tribunal compétent après un abordage ? Le législateur semble donner une réponse affirmative[303]. Cette position du législateur a été déterminée par le fait que selon lui, l'enquête sur l'abordage n'aura lieu que dans ce port où l'un des navires s'est réfugié. En pratique, cette détermination du tribunal compétent, lorsqu'elle est rapprochée des conditions de détermination du tribunal du lieu de collision peut soulever certaines difficultés. Si l'abordage survient dans les eaux territoriales françaises et que l'un des navires parvient à atteindre un port de refuge, faut-il y voir un concours de compétence de ces deux tribunaux (du lieu de collision ou du port de refuge) ?

106. Inutile sans doute de rappeler que l'abordage peut avoir des conséquences pénales. Dans ces circonstances, les fautes s'analysent en des infractions relevant du tribunal correctionnel, notamment l'action civile, qui peut être portée devant le tribunal correctionnel de l'un des ressorts compétents[304].

Le code des transports[305] reconnait également la compétence du tribunal du port où l'un des navires a été saisi en premier lieu. M. DELEBECQUE fait remarquer que cette position du législateur répond à une lacune du droit français en la matière dans la mesure où si le tribunal

[300] Art 42 du CPC
[301] T. com, 21 mars 1956, DMF 1956.363
[302] Art 46 du CPC
[303] Art 1er al 2 du **Décret n°68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer.** « Si l'abordage est survenu dans la limite des eaux soumises à la juridiction française, l'assignation, pourra également être donnée devant le tribunal dans le ressort duquel la collision s'est produite. »
[304] Voir art 37 al 2 du Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande « La juridiction compétente pour connaître de l'action publique ou de l'action civile est celle : soit de la résidence du prévenu, soit du port où il a été débarqué, soit du lieu où il a été appréhendé, soit du port d'immatriculation du navire, soit du port où le navire a été conduit, ou, s'il n'a pas été conduit au port, celle de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction ».
[305] Art D.5131-1 du code des transports

compétent est celui du domicile du défendeur, la question ne semblait pas tranchée jusqu'alors, s'agissant d'un navire étranger.[306]

Malgré cette approche du législateur, elle peut être source de difficultés. En pratique, la conduite d'un tel procès peut s'avérer difficile, voire coûteuse. On imagine également que les questions de conflit de lois et de saine application de la loi étrangère ne deviennent des obstacles pour le juge saisi. Encore qu'il ne faudrait pas que ce soit dans un port de l'État du pavillon que la première saisie ait été pratiquée sur son propre navire abordeur (défendeur). Les juges ne seront-ils pas tentés parfois de protéger leur pavillon, situation pouvant conduire la partie étrangère à remettre en cause leur impartialité ou encore leur indépendance ? L'exécution de la décision pourrait ne pas être aisée.

107. Le législateur ayant réglé certains cas de compétence territoriale, en ce qui concerne l'abordage, il reste toutefois qu'une solution soit apportée à l'hypothèse d'un abordage dans la mer territoriale qui n'est pas divisible en ressort[307]. La compétence du Tribunal de Grande instance de Paris serait-elle établie ? A priori, rien ne ferait obstacle à un tel choix.

Des hésitations existent encore dans certains cas sur la répartition des compétences juridictionnelles en droit interne. Toutefois, nous ne pouvons ignorer les précisions importantes contenues dans le droit français à cet effet. Cela conduit clairement à un traitement efficace des conséquences de la réalisation du risque d'abordage maritime. Cependant, la répartition des compétences juridictionnelles n'est pas instituée qu'en droit interne. Le droit international s'est également intéressé à cet aspect dans le traitement du risque d'abordage maritime.

2- L'exigence d'une application des règles de compétence internationale en matière d'abordage

108. L'abordage signifie le « heurt ou la collision entre deux bâtiments de mer, ou entre un navire de mer et un corps fixe ou flottant »[308]. Toutefois, l'implication d'un navire dans un abordage ne permet pas dans tous les cas la qualification d'abordage maritime comme le souligne un auteur[309]. Il peut arriver que le navire entre en collision avec un poste fixe en mer. Il

[306] M. **Ph. DELEBECQUE**, *op. cit, p*. 687.n°934
[307] **RIPERT**, *Précis de droit maritime*, édition Dalloz, Paris, 1952 p. 64
[308] **J**. **SALMON,** « Abordage », Dictionnaire de droit international public, Bruxelles Bruylant, A.U.F, 2001.p. 1
[309]**H. HAYRI**, L'abordage en haute mer en droit international public maritime, Thèse, Université de Paris-Faculté de droit, Paris,1939 p.5 On pourrait même ajouter que le débat n'est pas encore véritablement tranché sur la qualification que fait la jurisprudence d'un accident impliquant un engin nautique tels les jet ski, comme un abordage. La doctrine est réservée alors que la jurisprudence semble donner une interprétation trop extensive de

semblerait qu'on ne peut dans ces conditions qualifier la collision d'abordage pour aboutir même à l'abordage maritime. La notion de heurt serait appropriée ici. Toutefois, M. Montas lui semble plus précis lorsqu'il définit l'abordage comme une collision accidentelle entre deux navires[310]. Une telle précision présente l'avantage de la distinction de l'abordage accidentel de l'abordage volontaire. Ce dernier serait exclu de l'application des règles internationales dont l'article 97 de la Convention de Montégo Bay, régissant l'abordage hauturière.

109. Le traitement efficace des risques maritimes peut s'appréhender par une application équitable des règles de compétence internationale en matière d'abordage. Les conflit de lois pouvant exister en matière civile sont réglés par les tribunaux internes selon les règles de droit international privé. La compétence juridictionnelle des tribunaux, s'agissant de la matière civile est régie par la Convention internationale du 10 mai 1952[311]. En ce qui concerne la responsabilité civile en cas d'abordage ayant un caractère international, il convient de se référer à la Convention de Bruxelles de 1910[312]. Il convient de noter qu'une autre convention adoptée à cette même date (10 mai 1952) est relative à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation. Cette convention renvoie à la mise en œuvre de l'article 97 de la CMB[313] en ce qui concerne les abordages fautifs susceptibles d'entraîner une responsabilité pénale. Cependant, le champ de protection de cet article mérite une extension[314]. C'est le cas d'une fausse manœuvre de l'officier de quart[315]. Généralement, il s'agit d'une infraction au RIPAM.

Les Conventions qui régissent la compétence pénale, mais aussi civile en matière d'abordage hauturier peuvent être qualifiées de « Conventions anti-lotus »[316]. C'est ce qui nous

---

l'expression « *Tous engins flottants…sont assimilés…aux navires de mer »* mentionnée à l'article 1er al 2 de la loi du 7 juillet 1967 relatif aux événements de mer.

[310]**A. MONTAS**, *Droit maritime*, 2è éd VUIBERT, septembre 2015. p. 124

[311] Art 8 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage du 10 mai 1952 : il faudrait que les navires entrés en collision soient de pavillons différents et que leurs États soient parties à la Conv de 1952.

[312] Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, (entrée en vigueur le 1er mars 1913) pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage

[313] L'Art 97 de la CMB est relative aux fautes commises par le capitaine dans la navigation, choix de route, choix de la vitesse et respect des règles de barre et de route.

[314]**P. BONASSIES**, "Après la décision Erika: Observations sur la compétence des juridictions pénales françaises après abordage en haute mer, DMF, mars 2013, n°742, p.196 « *Il faut sans doute étendre la protection de l'art 97 aux fautes commises dans la maintenance du navire, fautes indissociables de la navigation, et, notamment, au défaut de contrôle en mer de la machine par le capitaine, ou de contrôle par lui de l'appareil de barre et des divers apparaux du navire, comme aussi bien des fautes commises dans l'arrimage et la surveillance de la marchandise, lorsque de telles fautes engagent sa responsabilité pénale* ». Cela signifie en cas de blessures involontaires ou mort d'homme.

[315]**H. HAYRI** , *Op.cit*, p.115

[316]**P. BONASSIES**, Sinistre du Concordia, droit de la mer et problèmes de compétence judiciaire pour les victimes françaises. DMF 2012, 1er avril 2012, n° 735. P. 314

emmènent à dire que cette compétence juridictionnelle en droit international repose sur des compétences d'attribution et des compétences territoriales.

Rappelons que la convention sur la compétence pénale en matière d'abordage a été adoptée suite à l'affaire du LOTUS.[317] Les tribunaux turcs ayant statué en matière pénale et civile, cela a amené l'association française de droit maritime a demandé la mise en place d'une convention internationale en complément à la convention de 1910. C'est ainsi que « *le Comité maritime international, dans sa Conférence de Paris de 1937, a établi un projet de convention sur la compétence pénale en matière d'abordage en même temps qu'un projet sur la compétence civile. C'est ce projet qui a servi de base aux travaux de la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1952.* »[318] Dès lors, cette convention pose le principe de la compétence pénale et disciplinaire de l'État dont le navire porte le pavillon pour tous les abordages et événements de navigation susceptibles d'entraîner la responsabilité du capitaine, des officiers et de toutes les personnes au service du navire[319].

110. Cette disposition tenant à la compétence pénale en matière d'abordage a été également reprise par la CMB en son article 97[320]. Nous pouvons observer que la CMB en reprenant la Convention du 10 mai 1952 relative aux compétences pénales en matière d'abordage, met en évidence deux spécificités. Non seulement, ce texte n'est applicable qu'aux abordages survenus en haute mer, mais ajoute la compétence possible de la juridiction de l'État de l'intéressé. Cela voudrait dire que le demandeur peut poursuivre le navire abordeur devant le tribunal de l'État de l'intéressé(les tribunaux dont la personne en cause à la nationalité).

Par ailleurs, les précisions que donne l'article 97 de la CMB, effacent les dispositions de la Convention de 1952 relative aux compétences pénales en matière d'abordage. Lorsqu'on ajoute à l'article 97 de la CMB, les articles 2 et 28, il appert clairement que cette convention est bien plus précise et que de ce fait, elle prononce par elle-même la caducité de la Convention du 10 mai 1952 relative aux compétences pénales en matière d'abordage.

111. L'objet essentiel de la Convention de 1952 relative aux compétences pénales en matière d'abordage, comme ce sera l'objet de l'article 97 de la Convention sur le droit de la mer,

---

[317]Le 3 août 1926, un paquebot français était entré en collision en haute mer avec un charbonnier turc, le voilier Boz-kourt. L'accident avait fait plusieurs victimes du côté Turc (mort de 8 marins turcs). Voir arrêt rendu à propos de cette collision par la Cour Permanente Internationale de Justice le 7 septembre 1927.

[318] **I-BOURBONNAIS JAQUARD**, *op.cit*, p.215

[319] Art 1er de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres et autres événements de navigation de Bruxelles du 10 mai 1952.

[320] Art 97 de la CMB « En cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation en haute mer, qui engage la responsabilité pénale du capitaine ou de tout autre du personnel du navire, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'État du pavillon, soit de l'État dont l'intéressé a la nationalité ».

est de protéger la liberté et la sérénité de tout capitaine, assuré de ne pas encourir les poursuites pénales d'autorités autres que celles de son pavillon ou de sa nationalité[321]. Cette convention de 1952 pose le principe de la compétence pénale exclusive de l'État du pavillon du navire abordeur en cas d'abordage en haute mer. Ce principe est repris dans la Convention sur la haute mer (article 11) et (l'article 97 de la CMB) de telle sorte qu'il est possible de considérer qu'il est devenu coutumier depuis sa codification en 1952[322].

112. En ce qui concerne le volet pénal, « *le problème de l'abordage est uniquement de compétence puisqu'une juridiction pénale ne peut appliquer qu'une autre loi que la sienne* »[323]. Toutefois, il est regrettable de constater que l'accroissement des navires de libre immatriculation[324] remet parfois en cause ce principe qui est la preuve des enseignements tirés de l'affaire du lotus. Les États de libre immatriculation n'ont pas généralement les moyens de conduire des procès en l'espèce, surtout lorsqu'ils présentent un caractère international[325]. C'est d'ailleurs, ce qui favorise l'affirmation de plus en plus perceptible de la compétence des États de nationalité des victimes, donc d'un retour à la jurisprudence LOTUS que les auteurs de la Convention de 1952 relative aux compétences pénales en matière d'abordage hauturier croyaient avoir définitivement écartée.

Pour réussir le dépaysement de tels procès, les États se fondent dans certains cas sur l'efficacité de leur droit[326], et dans d'autres cas, ils procèdent par voie diplomatique pour obtenir le consentement de l'État du pavillon du navire abordeur[327].

113. Si les articles 1er et 2 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation donnent compétence à l'État du pavillon pour connaître des infractions qui résulteraient des abordages, il faut souligner que l'article 3, lui permet de déterminer l'État

---

[321] **P. BONASSIES**, Sinistre du Concordia,… *op.cit*, DMF 2012, 1er avril 2012, n° 735. P. 314

[322] **N. FOUGERON**, La compétence pénale en matière d'abordage en haute mer, Extrait de l'Annuaire de Droit maritime et Océanique, 2015, p.161

[323] **P. CORDIER**, « Abordage maritime », Répertoire de droit international, décembre 1998, par 44

[324] **H. SLIM**, « Les pavillons de complaisance » in INDEMER et AIDM, Le Pavillon, Actes écrits du colloque international tenu à l'institut Océanographique de Paris (2 et 3 mars 2007), Pédone. 2008, p.81 « *La libre immatriculation consiste pour les États à permettre à des navires dont le propriétaire est étranger de se placer sous leur juridiction, les armateurs choisissant ce pavillon pour son caractère peu contraignant, en matière de fiscalité, de sécurité du navire ou du droit du travail* »/ Voir également : **R. PINTO**, « Les pavillons de complaisance », Clunet, Paris 1960, 360

[325] **G. TOURRET**, Rapport intérimaire relatif aux juridictions compétentes en matière d'abordage en haute mer, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 3décembre 2012.p.1

[326] Trib. Corr. Des sables d'Olonne, 7 Décembre 1995, Mattanza c.AJ1, DMF 1996 H.S n°1, P ; 16, Obs. et Réf. P. BONASSISES. La France s'est fondée sur l'art 113. 7 de son code pénal pour affirmer sa compétence suite à un abordage hauturier causé par un navire chypriote à un navire français.

[327] Le Président Sarcozy a adressé en 2008 une lettre au Président de KIRIBATI afin de lui demander le dépaysement du procès, suite à un abordage en 2007 dans les eaux internationales causé par le navire Ocean Jasper battant pavillon les îles KIRIBATI sur le navire français de pêche Sokalique, soldé par la mort son capitaine.

compétent (la compétence de ses autorités) en matière d'abordage en fonction des certificats et licences qu'il a accordé ou de poursuivre ses nationaux en raison des infractions commises pendant qu'ils étaient à bord d'un navire portant le pavillon d'un autre État. Ainsi, l'article 3 met en évidence deux situations, d'abord celle de la compétence de l'État à l'égard de ses ressortissants bénéficiaires de certificat et de licence qui sont impliqués dans un abordage. Ensuite, sa compétence à leur égard, quoi qu'ils aient commis l'infraction en étant sous un pavillon étranger.

La compétence de l'État est de notre point de vue incontestable selon qu'il explique le lien de nationalité qui soumet le national à la compétence personnelle de son État[328]. Toutefois, cette compétence semble plus large aux dires d'un auteur qui a estimé que la faculté de l'État de poursuivre les titulaires de diplômes délivrés par lui déborde le « *cadre des ressortissants, initialement prévu* »[329].

114. Il serait possible de mettre en application l'article 113-7 du Code pénal français lorsqu'en haute mer ou encore dans la ZEE, une infraction est commise par un navire étranger à l'encontre d'un français[330]. Cette situation n'est envisageable justement parce que l'article 97 de la CMB n'admet que la compétence des juridictions de l'État du pavillon ou encore celle de l'État de l'intéressé. Toutefois, ce texte n'est pas exempt de critiques et pourrait être à l'origine de bien de difficultés, voire des incidents diplomatiques.

Une autre question dont la doctrine en parle très peu mais dont les réponses semblent pour le moment quasi inexistantes. En application de l'article 97 de la CMB pour la détermination des juridictions compétentes, il semble que la fuite où encore la tentative de fuite de l'auteur de l'abordage n'a pas été envisagée. Pour tenter de répondre à cette question, nous allons nous inspirer de la réflexion du Professeur DELEBECQUE PHILIPPE qui estime qu'il faut se référer à l'article L.434-10 du code pénal (répression du délit de fuite ; visant les engins et les véhicules maritimes[331]) mais aussi à l'article L.113-7 qui donnent compétence aux tribunaux français lorsqu'un crime ou délit est commis à l'étranger et fait un ou des victimes françaises. Pour résoudre cette question, il poursuit en indiquant que des accords entre les États sont envisageables pour éviter tout déni de justice[332].

---

[328] **I. KONE**, Les règles de compétence en matière d'abordage maritime, thèse de doctorat, Nice 1987
[329] **RODIERE**, *Traité de Droit maritime*, p.11
[330] Art 113-7 du Code pénal Français « La loi pénale française est applicable à tout crime, ainsi qu'à tout délit puni d'emprisonnement, commis par un Français ou par un étranger hors du territoire de la République lorsque la victime est de nationalité française au moment de l'infraction ».
[331] Ces véhicules maritimes sont des navires, même si cette qualification est contestée, le véhicule maritime ne peut être un engin de plage observe M. Ph. **DELEBECQUE** . Note. n°5 p.688, Précis de droit maritime, 13è éd, D. 2014
[332] M **Ph. DELEBECQUE**, Précis de Droit maritime précité, p.688, n°936

L'analyse tenant à la détermination de la compétence juridictionnelle pénale en fonction des règles internationales ayant été présentée, reste à savoir ce qui ressort de la compétence civile internationale en matière d'abordage.

115. La Convention du 10 mai 1952 donne le droit au demandeur de porter à son choix son action devant le tribunal de la résidence du défendeur ou d'un siège de son exploitation, soit devant le tribunal du lieu où la saisie à été pratiquée ou aurait pu l'être, soit enfin devant le tribunal du lieu où l'abordage s'est produit, si c'est dans un port, dans une rade ou dans les eaux intérieures[333]. Cependant, un Règlement communautaire[334] soulève une question à laquelle il serait important d'apporter une solution. En effet, ce règlement ne prévoit en matière extra-contractuelle, outre la compétence générale du tribunal du domicile du défendeur, disons où un ressortissant de l'UE est domicilié (art.2), que la compétence du tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit (art 5-3°)[335]. On peut donc déduire que ce règlement n'a pas reconduit ni la compétence du tribunal du port de refuge, ni celui du port de la saisie du navire abordeur. Partant, ce règlement est non conforme à la Convention internationale de 1952 en matière civile.

Notons que si la Convention de 1952 en matière civile a prévu la compétence du tribunal du lieu où une saisie a été pratiquée sur le navire du défendeur…[336], il n'en demeure pas moins que rien n'a été indiqué dans cette convention quant à la compétence du tribunal du lieu du port de refuge. Il semblerait que cette exclusion de la compétence du tribunal du port de refuge par le Règlement tire sa source de la Convention de 1952 précité qui n'en a pas fait cas. On peut également se demander si le fait de ne pas reconduire la compétence du tribunal du port de refuge n'est pas la traduction du fait que certaines dispositions de la Convention de 1952 sont dépassées ?

116. Il est important de noter qu'un texte international même en l'absence d'abrogation peut être frappé de caducité étant atteint de désuétude[337]. Ce texte (Conv. du 10 mai 1952) qui, entré en vigueur depuis le 16 septembre 1955, n'a donné lieu à application qu'en 2012[338].

---

[333] Art 1er de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage du 10 mai 1952

[334] **Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.** *Journal officiel n° L 012 du 16/01/2001 p. 0001 - 0023*

[335] MM**. P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, Op.cit, p. 336, n°399

[336] Art 1er b) de la Conv du 10 mai 1952 relative à l'abordage en matière civile

[337] **P. BONASSIES**, Sinistre du Concordia…, *op.cit*, DMF 2012.314 citant (Ch. Rousseau, *Droit international public*, 1970, no 193 ; sur le problème en général, voir Pierre-Marie Dupuy, *Droit international public*, 2010, no 296 ; Combacau et Sur, *Droit international public*, p. 148).

[338] Voir Aix-en-Provence, 4 oct.2012, navire Triton II, DMF 2013. 410.

Partant de cette probabilité de caducité de la Convention de 1952, il serait envisageable que le règlement de 2000 l'emporte. Or, ce texte comme nous l'avons signifié, ne fait pas mention de la compétence du tribunal du port de refuge. Toutefois, notons que le règlement sans doute, sans le dire clairement énonce le choix du tribunal d'accord partie à l'occasion d'un rapport de droit né[339]. Le rapport de droit pouvant être le port de refuge dont le tribunal sera territorialement compétent. Il pourrait également s'agir d'un tribunal arbitral surtout que la Convention de 1952 relative aux compétences civiles ne l'exclut pas[340]. La compétence du tribunal du lieu de l'abordage est établie lorsque l'abordage est survenu dans les eaux intérieures conformément à la convention internationale de 1952.

Malgré, cette analyse qui tend à soutenir une caducité de la Convention de 1952, il semble y avoir un regain d'intéressement quant à son application à certaines espèces. La jurisprudence le fait avec une rigueur qui de notre point de vue efface la portée et l'intérêt de certains textes qui pourraient valablement être appliqués.

Dans un arrêt du16 septembre 2014, la Cour de Cassation a approuvé la Cour d'Appel de Douai qui avait affirmé l'incompétence du tribunal de Dunkerque pour statuer sur un abordage survenu certes, au large de cette ville mais dans les « eaux territoriales » françaises et non dans les eaux intérieures, et ce, alors même que le demandeur était français. Pourtant, toutes les conditions semblaient réunies pour reconnaître la compétence du Tribunal de Dunkerque. Mais pire, la Cour de Cassation rejette l'argument tiré par le demandeur du Règlement communautaire du 22 décembre 2000. Pour elle, ce règlement ne peut s'appliquer à l'espèce au détriment de la Convention de 1952 en s'appuyant sur l'article 71 dudit règlement. La France et le Luxembourg étant les États de pavillons des navires en cause, encore qu'il faut que le règlement communautaire de 2000 l'emporte sur la convention du 10 mai 1952 lorsque le litige est intracommunautaire, thèse qui plus haut est soutenue par la caducité de ladite convention.

117. Le Professeur Bonassies fait une analyse qui de notre point de vue ne souffre d'aucune ambigüité quant à la preuve de ce que la compétence du Tribunal de Dunkerque a été injustement méconnue par la Cour d'Appel de Douai et approuvée dans sa fausse route par la Cour de Cassation. Il fait remarquer que : *« On peut penser que ces dispositions (art 97 CMB) «*

---

[339] Art 23. 1. Du Règlement 44/2001 « Si les parties, dont l'une au moins a son domicile sur le territoire d'un État membre, ont convenues d'un tribunal ou de tribunaux d'un État membre pour connaître des différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, ce tribunal ou les tribunaux de cet État membre sont compétents. Cette compétence est exclusive, sauf convention contraire des parties. Cette convention attributive de juridiction est conclue:… »

[340] Art 2 de la Conv de 1952 sur les compétences civiles en matière d'abordage : « Les dispositions de l'art. 1 ne portent aucune atteinte au droit des Parties de porter une action à raison de l'abordage devant telle juridiction qu'elles auront choisie d'un commun accord ou bien de la soumettre à l'arbitrage. »

effacent » celles de la Convention de 1952. Certes, elles ne concernent que les événements survenus en haute mer, tandis que la Convention de 1952 concerne aussi les événements survenus dans les eaux territoriales. Mais, précisément, la Convention sur le droit de la mer accorde de larges prérogatives aux États sur leur mer territoriale. Dans son article 2, elle proclame la souveraineté de l'État côtier sur cette mer. Dans son article 28, elle autorise l'État côtier à « prendre des mesures d'exécution ou des mesures conservatoires en matière civile » à l'égard d'un navire étranger « en raison d'obligations contractées ou de responsabilités encourues par ce navire au cours ou en vue de son passage dans les eaux de l'État côtier ». On ne saurait dire plus clairement que, dans sa mer territoriale, et contrairement aux règles édictées par la Convention de 1952, tout État a une compétence de principe en cas d'accident survenu à un navire, la Convention de 1952 sur la compétence pénale apparaissant ainsi largement caduque.[341]

Comme nous pouvons le constater, l'application des règles de compétence internationale en matière d'abordage n'est pas dans tous les cas évidente. C'est en raison de cela qu'il faudrait, lorsqu'une espèce l'exige procéder d'une main tremblante, sinon procéder à un examen approfondi et minutieux de tous les textes afférents. Il y va d'un traitement efficace du risque d'abordage tant envisagé dans le cadre de cette recherche qui par la même occasion est gage de la sécurité maritime. L'examen des compétences juridictionnelles en matière d'abordage maritime nous a permis non seulement de nous rendre compte des apports indispensables du droit interne notamment français en la matière. Certaines difficultés auxquelles nous avons tenté d'apporter des solutions annoncent probablement une application de moins en moins contestée des dispositions aussi bien internationales qu'internes en matière de compétence juridictionnelle pour abordage maritime. Ces compétences qui impliquent une compétence civile, invite le juge saisi à cet effet à mettre en œuvre la responsabilité civile des présumés auteurs d'abordage pour des cas que nous identifierons.

B- La responsabilité civile en matière d'abordage

Certains cas d'abordage déterminent la responsabilité civile de son auteur. Une analyse approfondie de la responsabilité pour abordage fautif nous à fait comprendre les tentatives de remise en cause du fondement juridique en la matière (**1**). Par ailleurs, la

[341] **P. BONASSIES**, Sinistre du Concordia…, *op.cit*, DMF 2012.314

responsabilité civile de l'auteur d'un abordage fortuit ou douteux peut être engagée. Toutefois, le régime actuel de la mise en jeu de cette responsabilité est de notre point de vue perfectible (**2**).

1- Les tentatives de remise en cause du fondement juridique de la responsabilité pour abordage fautif

118. En principe, la responsabilité pour abordage fautif n'a lieu que lorsqu'il est établi une faute, mais il faudrait qu'en plus cette faute soit prouvée. Pour ce qui est de l'établissement de la faute, la tendance était jusqu'à très récemment à une sanctuarisation, sinon une canalisation de son fondement. Elle est traduite par la seule admission des dispositions du droit maritime[342]. Ainsi, ces dispositions mettent en évidence une portée importante qu'il convient de rappeler. Elle interdit au juge de condamner l'armateur d'un navire impliqué dans un abordage sans relever expressément une faute, encore moins une présomption de faute. A ce propos, la fermeté de la Cour de cassation est parfois manifeste[343]. On peut sans doute être choqué dans la mesure où cette règle, malgré son apparence à l'article 1382 al 1er du code civil, elle exclut toute référence et M. le Professeur DELEBECQUE l'a fait remarquer à juste titre[344].

Si l'admission de la responsabilité en matière d'abordage repose sur une faute découlant uniquement des dispositions sus indiquées, il est important d'observer que les juges, de plus en plus succombent à la tentation de la diversification des fondements de cette responsabilité. Tantôt, ils semblent se fonder sur le code civil[345], tantôt, ils semblent se servir des règles régissant les professionnels pour apprécier les fautes des uns et des autres[346] toujours dans des accidents réputés abordage. Il semblerait que les tribunaux ne sont plus totalement insensibles à la thèse tendant à dire que dans ce genre de situation (professionnelle ou sportive), ce sont les règles de la responsabilité contractuelle qui ont avant tout vocation à s'appliquer[347].

---

[342] Art 3 de la Conv de 1910, reprise par l'article 3 de la loi de 1967 et en ce moment par l'article L.5131-1 du code des transports/ Art 6 de la Conv de 1910

[343] Cass. 5 oct 2010, censurant la Cour d'Aix-en-Provence qui avait omis l'application de cette règle. / Cass. 12 mai 1987, navire Ben Franklin, DMF 1988.735

[344] Cass, 1er avril 1999, DMF 2000.315, obs. **Ph. DELEBECQUE/** CA Montpellier 24 mai 2016, DMF 2016 n° 786, p. 963(L'arrêt précise que le régime spécial des dommages résultant d'un abordage est exclusif de tout autre régime et notamment de celui de la responsabilité en matière de dommage corporel)

[345] **O. RAISON**, DMF 2006.1003. En l'espèce, les juges ont fondé la fixation de la contribution à la dette et non l'identification du navire responsable sur l'article 1242 al 5 du code civil. / **D. LE PRADO**, Abordage et droit commun : dernière précision de la Cour de Cassation, DMF 2006, p.990

[346] DMF, n°17 1er Juin 2013. En l'espèce, l'arrêt s'est appuyé sur les règles de course reconnues par la fédération compétente pour apprécier les fautes des uns et des autres

[347] MM. **P. BONASSIES et Ph. DELEBECQUE**, obs DMF 2008, 617

Or, un auteur a indiqué que le régime mis en place par la convention de 1910 et suivi par la loi du 7 juillet 1967 *« repose sur des distinctions qui contribuent à le séparer nettement de la responsabilité civile de droit commun »*[348]. En appui à cette position, il a été rappelé que : *« les règles de droit commun de la responsabilité civile délictuelle n'ont pas vocation à s'appliquer en matière d'abordage maritime (ou même fluvial) en raison de l'existence de règles spéciales »*[349]. A cela s'ajoute la position antérieure de la Cour de Cassation qui était conforme à la loi du 7 juillet 1967, donc sur celle de la doctrine[350].

Mais pourquoi ces hésitations ? Pourquoi, elle serait en train de succomber à la tentation d'une diversification des fondements de la responsabilité en matière d'abordage par sa décision du 26 janvier 2006 ? Doit-on y voir une remise en cause de l'application exclusive des règles en matière d'abordage pour ce qui est de la réparation des dommages qui en résultent ? A cet effet, les juges de la haute Cour estiment que l'article 1er de la loi de loi du 7 juillet 1967 a pour objet d'identifier le navire responsable de l'abordage mais ne règle pas la question tenant à l'imputation de la réparation des dommages qui en résultent. On peut comprendre que le débat sur la distinction entre la faute du navire et celle de son propriétaire semble relancé dans toute son entièreté. Toutefois nous y reviendrons.

119. A notre avis, à la question, l'arrêt du 26 janvier remet-il en cause le principe de l'application uniquement des règles en matière d'abordages qui surviennent entre les navires et assimilés ? La réponse sans aucun doute est négative. Cependant, il n'est pas moins important de noter que tout régime de responsabilité, aussi autonome qu'il puisse paraître peut dans certaines circonstances établir des rapports de concurrence avec d'autres régimes qui lui seraient proches. Pour que ces nuances n'existent pas, il faudrait que le texte dont l'application est revendiquée soit lui-même totalement auto suffisant, sinon on ne peut plus clair et précis.

Le rôle du législateur, tel que nous tentons de démontrer son aspect indispensable ne peut à lui-seul régler la question. Le juge dont la mission première est d'appliquer la loi devra à son niveau contribuer au renforcement du régime de la responsabilité par la qualité de ses décisions constantes. La sécurité judiciaire en dépend. En l'espèce, le juge a opté pour un assouplissement dans l'application de l'article 1er de la loi de 1967. Cela a failli avoir pour résultat de faire sortir l'institution consolidée du régime de la responsabilité en matière d'abordage, reposant sur la force de son isolement. Ce qui est loin de valoir de notre point de vue une remise en cause dudit régime, même s'il n'est pas exclut le constat de la tentation de la jurisprudence sur ce point.

---

[348] **A.VIALARD**, *Droit Maritime* PUF, 1ère éd. 1997, n°36 ; p.48

[349] Dalloz Action, Droits maritimes 2006/2007, n°361.02

[350] Cass Civ, 2è Ch. 1er avril 1999, Horizon II DMF 2000, p. 315. Obs **Ph. DELEBECQUE/** Cass.Com 5 nov 2003, DMF 2004, p.331.Obs. **P. BONASSIES**

Si tel est que la faute fonde la responsabilité notamment dans le rapport que nous établissons avec l'abordage, cette responsabilité serait civile. Disons donc quelques mots sur la faute présentant la caractéristique de faute du navire résultant de l'abordage.

120. En droit français, le fondement juridique de la faute civile est l'article 1240 du code civil. Ainsi, elle est parfois définie comme la cause principale, du moins la principale source de la responsabilité civile par les juristes[351] et en particulier par les tribunaux. Par ailleurs, le contrôle de la Cour de cassation peut permettre de définir la faute civile[352]. Si la faute a été perçue sous l'angle d'une relativité aquilienne[353] ayant son origine dans le droit allemand, il faut souligner que cette position n'a jusqu'ici pénétré le droit Français. On peut ajouter que si la faute a eu diverses définitions, une autre qui, semble t-il proposée par un juriste pourrait rapprocher les conceptions en la matière[354]. Si cet auteur affirme de manière objective la définition de la faute, notons que d'autres auteurs, eux sont bien prudents dans la définition qu'ils proposent[355], qui certes, fait une synthèse de la notion de la faute mais ne prétend pas à une définition unique pour tenter de reprendre l'idée d'un auteur[356].

121. Ajoutons que la thèse de la faute du navire, a été soutenue par un hollandais et des juristes français qui sont en effet des praticiens dans le domaine maritime sans toutefois recevoir en fin de compte un véritable accueil dans le droit maritime français.[357] Ainsi, la faute du navire est définie comme celle d'un navire navigant incorrectement, sans que la cause de son attitude soit étrangère à son bord[358]. Or, si cette avarie technique peut être rapprochée d'un cas fortuit, il n'est tout de même pas admissible qu'elle puisse comme par tradition exonérer le propriétaire du navire « fautif » de son obligation de réparation des dommages qui en ont résulté. Pour établir la

---

[351] **G. VINEY et P. JOURDAIN**, *Les conditions de la responsabilité*, 3è éd L.G.D.J. 2006.p.361

[352] V. en ce sens : Civ. 2è, 16 juill.1953, JCP, 1953, II, note **RODIERE** … (S'il appartient aux juges du fond de constater souverainement les faits d'où ils déduisent l'existence ou l'absence d'une faute, la qualification juridique de la faute relève du contrôle de la Cour de cassation)

[353] **V.J.LIMPENS**, « *La théorie dite de la relativité aquilienne* », Cette conception de la faute résulte de l'idée que le manquement à une règle de conduite ne serait « fautif » (et par conséquent générateur de responsabilité) qu'à l'égard des personnes que cette règle a pour objet de protéger et dans la mesure où elle engendre un dommage contre lequel elle a pour but de prémunir la victime.

[354] **G. CORNU**, *Vocabulaire Juridique*, PUF, quadrige 2007. p.402 et 403 (*Acte illicite supposant la réunion de 3 éléments- matériel qui peut consister en un fait positif…, un élément d'illicéité qui peut être la violation d'un devoir ou encore la transgression du droit, et enfin un élément moral qui peut être le discernement de l'auteur du fait).*

[355] MM**. Ph. DELEBECQUE** et **Fr-J. PANSIER**, *Droit des Obligations : Responsabilité civile, Délit et quasi-délit,* 7è 2éd LexisNexis 2016, p. 51(La faute ***peut*** être définie comme la violation d'une obligation, non justifiée par une excuse ou par une cause de non –imputabilité)

[356] **F. HANNE**, extrait de la préface de « Droit des obligations… » Ph. D et J. PANSIER, *op.cit*, p. XIII (*L'esprit de synthèse ne veut pas dire pensée unique*)

[357] **R. GARRON**, « La faute du navire dans le droit de l'abordage », DMF 1964, 579/M**. Ph .DELEBECQUE**, considère que la notion de faute du navire « n'a rien de choquant » dans la mesure où le droit français admet la faute d'une personne morale, personne qui n'est autre qu'une « collection animée de biens ». Cité par **A. MONTAS**, Op.cit. Note de bas de page 513

[358] **R. P. CLEVERINGA**, *Zeerecht*, 4è éd de Het Nieuuwe Zeerecht, DMF 1962.250. C'est le cas d'un navire amarré à un quai qui est heurté par un autre, victime d'une avarie technique.

responsabilité du propriétaire pour la faute de son navire, il suffira à notre avis que la victime apporte la preuve de l'avarie technique de machine du navire abordeur comme ayant été à l'origine de la collision de laquelle il résulte le dommage subi par le navire abordé.

La faute du navire serait-elle en réalité celle des hommes responsables de l'entretien ou de la manœuvre ? La position du Doyen RODIERE, est la suivante : *« l'expression faute du navire dans la loi du 7 juillet 1967 est employée pour viser toutes les fautes que les hommes responsables de l'entretien ou de la manœuvre pouvaient commettre, qu'il n'y faut y voir aucune preuve de la personnification juridique du navire et que l'expression se justifie parce que le couple n'est toujours identifié »*. Ainsi, on peut donc conclure que la faute du navire est celle commise par les personnes qui le manœuvrent. L'autre fonction de « la faute du navire » est qu'elle permet à la victime lorsqu'il ne lui est pas possible de prouver la faute personnelle des membres d'équipage ou de l'armateur, de rechercher la responsabilité de ce dernier sur le fondement de l'article 1384 al 1er du Code Civil sans avoir à le démonter. La jurisprudence a elle aussi marqué son apport à l'identification de la faute d'un navire suite à un abordage[359]. Parfois, elle l'identifie par la faute commune[360].

Vouloir reconnaître une faute du navire serait dans une certaine mesure, reconnaître une responsabilité du fait des choses dont on a la garde (Art 1242 al 1er C. Civ).[361] Or, cette responsabilité est clairement écartée en matière d'abordage maritime même si la jurisprudence est sans cesse sous la tentation de vouloir l'admettre.

122. Rappelons que si la caractéristique principale de la notion d'abordage est la collision entre navires, il peut avoir abordage sans contact entre les navires « abordage sans contact physique». Par conséquent, il peut avoir faute suite à un abordage sans qu'il y ait eu contact entre deux navires. Nous émettons beaucoup de réserves quant à la *notion* « d'abordage sans

[359] Com. 12 mai 1992

[360] Aix-en-Provence 23 février 2011: DMF 2012.586

[361] Com.5 oct. 2010: DMF 2010. 917, obs, **P. BONASSIES** (La responsabilité pour abordage a pour fondement la faute prouvée et non le fait des choses que l'on a sous sa garde.) « Vu les articles 2 et 3 de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, ensemble l'article 1242, alinéa 1er, du code civil ;Attendu que la responsabilité pour abordage a pour fondement la faute prouvée et non le fait des choses que l'on a sous sa garde ;Attendu que, pour retenir la responsabilité pour abordage de la société Cheyresy, l'arrêt, après avoir relevé que le remorqueur Tatou II et les barges, rompant leurs amarres sous l'effet d'un coup de vent, avaient poussé le catamaran puis l'avaient entraîné dans une dérive commune avant de l'écraser, retient que l'abordage et le dommage qu'il a impliqué ne procèdent ainsi que du seul fait des embarcations de la société Cheyresy, ce qui doit conduire à la déclarer entièrement responsable conformément à l'article 3 de la loi du 7 juillet 1967 ;Attendu qu'en statuant ainsi, alors qu'elle ne retenait que le fait de la société Cheyresy et non sa faute, la cour d'appel a violé les textes susvisés ; »

heurt » telle que soutenue par un auteur[362]. Ainsi, les remous provoqués, en un mot par l'inobservation des règles de conduite de laquelle il résulte un dommage à un navire devra être réparé par le navire en faute. Tel est l'effet de « wash »[363]. L'admission de l'effet de « wash » traduit une étape importante dans les considérations traditionnelles de l'abordage tenant à un contact physique entre des navires. Cette évolution présente l'intérêt pour les victimes qui désormais ont un champ plus élargi pour demander la réparation d'un dommage qui résulte non pas de l'abordage au sens classique, mais des remous, comme conséquences de l'inobservation du RIPAM.

Pour tenter d'être un peu plus précis, notons que la notion de faute telle que comprise dans le droit de l'abordage semble large. Elle prend en compte la faute personnelle de l'armateur lorsque son navire présente un vice non corrigé par celui-ci. Ce peut être également la faute d'un des préposés (capitaine ou tout autre membre d'équipage ou même du personnel à terre) de l'armateur. L'inobservation des règles du RIPAM réputé « code de la route de la mer » ayant eu pour conséquence un abordage ou même un effet de « wash » peut être qualifiée de faute.

123. Par ailleurs, l'abordage peut avoir lieu suite aux fautes respectives des navires. Dans ce cas, on dit qu'il y a faute commune. La responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Cependant, il peut arriver que l'établissement de la proportion ne soit possible. Dans ce cas, la solution est le partage par partie égale. Enfin, l'abordage résultant de la faute commise par un pilote incombe au navire abordeur aux termes de l'article 5131-5 du code des transports.

124. L'une des caractéristiques fondamentales de la responsabilité en matière d'abordage est que la faute doit être prouvée. Ainsi, la charge de la preuve repose sur le navire abordé. Il n'y a pas de place à la présomption de faute dans le régime de l'abordage comme l'atteste la Convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage[364] . Cette preuve qui peut se faire par tous les moyens (la confrontation des rapports de mer, le

[362] **I. CORBIER**, Commentaire du CDT, jurisprudence n° 5 (Abordage sans heurt) sur l'art L.5131-1 CDT. Cependant, MM. **BONASSIES et SCAPEL** dans leur « Traité de Droit maritime », 2è éd 2010 définissent l'abordage comme une collision entre deux engins nautiques flottant ; le heurt ne peut avoir lieu qu'entre un engin flottant et un poste fixe, un quai, en tout cas immobile…Partant la notion d'abordage sans heurt semble quelque peu floue à notre avis.

[363] Art L.5131-7 CDT/ 13 de la Convention de 1910/ Art 6 de la loi du 7 juillet 1967 sur les événements de mer : « Les dispositions du présent chapitre sont applicables à la réparation des dommages qu'un navire a causés, soit par exécution ou par omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, à un autre navire, ou aux personnes ou aux choses se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait eu abordage »./ Sur la nécessité d'une collision entre navire : Com.1er oct, 1991 et Com 7 avril 1987 : Bull.civ.IV, n°87 ; DMF 1989 HS n°16, Obs. Bonassies .P/ Sur l'accident causé à terre par des remous : Com.10 juin 2004. DMF 2005, 109, Obs. A.Vialard

[364] Art 6 §II de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. « Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage. »

journal de bord…) consistera à établir le fait matériel dommageable qui fonde la réparation. En d'autres termes, la faute, le préjudice et le lien de causalité entre la faute et le préjudice.

Mais pour qu'il y ait responsabilité, faut-il que la condition cumulative de la faute et du dommage soit toujours remplie ? Certainement non. Il n'est pas surprenant qu'il puisse y avoir faute sans qu'il n'en résulte un dommage. C'est le cas d'un navire qui entre dans un port à une vitesse excédant celle exigée. Il ne cause aucun dommage et parvient à accoster. Le navire commet une faute pour n'avoir pas respecté la vitesse exigée, et sa responsabilité ne peut être retenue que pour cette faute qui exclura la preuve du dommage.

125. Si le régime de la responsabilité en matière d'abordage repose sur la faute prouvée, il faut dire que cette considération a été précédée de l'admission de la présomption de faute, certes, aujourd'hui écartée en la matière. Cette présomption qualifiée de légale de faute, s'illustrait par une collision intervenue entre deux navires, l'un étant au mouillage. On admettait l'idée que le navire au mouillage ne pouvant pas manœuvrer, *n'avait pas dû commettre* de faute[365]. Le Professeur DELEBEQUE fait usage d'un langage matinée de prudence dans la mesure où, rien n'exclut qu'au moment de la collision, le navire abordé soit au mouillage dans une zone interdite[366] ou qu'en cas de forte houle, celui-ci ne risquait pas de dériver[367].

La preuve de la faute intervenue dans les eaux internationales peut paraître parfois non aisée. Toutefois, l'on pourra dans bien des cas s'en tenir aux expertises qui présentent une importance capitale quant à la preuve de la faute. Ce rôle important que joue l'expertise a été rappelé par un auteur en ces termes : « une véritable instruction technique de l'affaire en vue de ses récupérations civiles, pénales et disciplinaires »[368]. Même s'il n'est pas rare que des

[365]M**. Ph. DELEBECQUE**, Droit maritime, op.cit, p. 683. *« Cette présomption n'existe plus comme telle, mais les juge peuvent tenir compte de cette situation à titre de présomption de fait : Poitiers, 23 juin 1976, DMF 1977.p85 »* / Voir en ce sens :T. com, Bayonne, 30 janvier 1953, DMF 1953.284. Cependant, on peut observer qu'il y a un préjugé au bénéfice du navire au mouillage puisque ce dernier peut au moment de l'accident ne pas respecter les conditions exigées (les zones interdites) pour être au mouillage.

[366] Cass.com. 14 juin 2016, Moonlight,n°14-13.743, DMF 2016 n°786, p.971,obs. I. Boourbonnais-Jaquard, indiquant que si les deux navires se trouvaient dans une zone interdite au mouillage, il n'existait aucun lien de causalité entre la violation de cette interdiction et l'abordage.

[367] CA Aix 22 oct. 2015, DMF 2016 n°786, p.967, Obs. B.Coste. (Sous l'effet de vents violents, le navire en question avait chassé sur son ancre entrainant un navire à proximité vers les digues de Port Gallice, d'où la faute de son propriétaire.)

[368] **J. LE CLERE**, *L'abordage en droit maritime et en droit fluvial*. LGDJ, 1955.p. 151

expertises soient admises dans certaines affaires[369], notons que les juges ne sont tenus de les admettre[370].

Comme nous venons de l'analyser, les tentatives de remise en cause de l'institution du régime applicable en matière d'abordage ne manquent pas. Malgré cela, il serait trop tôt pour prononcer l'effondrement du régime de la responsabilité en matière d'abordage qui repose sur l'article 1er de la loi du 7 juillet 1967 relatif aux événements de mer[371]. Inutile donc de faire remarquer que malgré ce cadre qui ne semble pas créer de nuance quant à son application au régime de l'abordage, l'application de ce régime longtemps admis souffre, sinon comporte certaines limites.

126. C'est ainsi, que ce régime ne peut être appliqué aux rapports contractuels entre deux navires tels que dans les contrats de remorquage, mais aussi dans des jeux ou sport réglementé de manière spécifique ou spéciale. En cela, le Professeur Bonassies a fait observer à juste titre que : « *le particularisme de l'abordage... confère une grande importance à la détermination de la notion d'abordage »*[372]. Enfin, l'on ne saurait appliquer le régime de l'abordage en cas de faute intentionnelle. C'est ainsi que dans ce dernier cas, les juges avaient estimé à bon droit qu'un chalutier qui avait volontairement éperonné un navire de plaisance ne pouvait se prévaloir de la prescription biennale[373].

L'abordage fautif est le premier cas qui peut permettre au juge d'admettre la responsabilité de son auteur. Cependant, les polémiques sur la détermination de cette faute ainsi que les notions nouvelles assimilées à l'abordage traditionnellement admis (collision entre des navires) peuvent être des sources de difficultés dans la saine appréciation de la faute. En plus de l'abordage fautif qui peut permettre d'établir la responsabilité du présumé auteur, un cas fortuit ou un doute peut « planer » sur la cause de l'accident survenu entre les navires.

---

[369] Affaire du navire Wadai, CA Paris, 27 octobre 2005. Le Tribunal de commerce de Paris avait accordé plein crédit au rapport d'expertise de la commission d'enquête malgré les critiques formulées par l'appelante qui faisait état de diverses fautes commises mais occultées par le rapport d'enquête.

[370] V. Art 246 du CPC « Le juge n'est pas lié par les contestations ou les conclusions du technicien ». C'est ainsi qu'il peut même procéder à une seconde expertise s'il s'estime insuffisamment éclairé par la première (Cass. 12 février 1959, Bull civ n° 144, DMF 1959.432)

[371] Texte inspiré de la convention de 1910, elle-même reprise par la loi du 15 juin 1915 et aujourd'hui inséré dans le code des transports en son article 5131-1 et s.

[372] **P. BONASSIES**, *DMF* 1989.17, n° 13

[373] Navire Kyra, Caen, 19 octobre 1987, DMF 1988.743, obs. Bonassies in DMF 1989.17, n° 13).

2- Le régime de la responsabilité de l'abordage fortuit ou douteux

127. Le code des transports dispose : *« si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans qu'il y ait à distinguer le cas où ; soit les navires, soit l'un d'eux, auraient été au mouillage au moment de l'abordage ».*[374] Ces abordages pour lesquels il ne sera pas possible de trouver la faute d'un navire peuvent être classés dans l'abordage non fautif. Le Doyen Chauveau fait donc bien de définir l'abordage fortuit: *« comme un abordage dont la cause est connue sans que pour autant cette cause ait pour origine une faute imputable à aucun des deux navires »*[375].Ensuite, il y a un second type d'abordage qui est l'abordage douteux. En effet, ce type d'abordage a été diversement défini de sorte qu'il est difficile de s'en tenir à une définition. Toutefois, un auteur a essayé de définir « l'abordage douteux » mais semble t-il en le rapprochant de l'abordage fortuit ou du cas de force majeure.[376]

Or, il ne faudrait pas, semble t-il entendre un rapport d'égalité entre ces notions mais plutôt une énumération telle que mentionnée par la Convention de 1910[377]. Ce n'est pas parce que ces trois types d'abordages peuvent être des causes d'exonération qu'on pourrait prétendre à leur identité, encore moins leur similitude. Il serait sans doute bon de rappeler que la position de M. MONTAS a été influencée par la doctrine[378], une succession de textes[379] mais aussi la jurisprudence[380].

128. Rappelons que si la distinction entre ces différents types d'abordages avait un sens sous le régime adopté par le code de commerce, elle est aujourd'hui inutile mais peut être source de difficulté. La voie est ouverte pour des confusions conduisant à des erreurs dans

---

[374] Art 5131-3 al 2 du code des transports

[375] **CHAUVEAU**, « *Rétrospectives d'actualité* », DMF 1963. 10

[376] **A. MONTAS**, op.cit,. Note de bas de page 519 «... Si l'abordage est fortuit, s'il est du à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident (on parlera alors d'un abordage « douteux »)

[377] Art 2 de la Conv. de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage « *Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a des doutes sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les sont éprouvés. »*. A notre avis, le législateur de 1910 n'entendait pas établir des rapports d'égalité mais avait plutôt une vision énumérative même si la conjonction de coordination « ou » peut soulever certaines confusions. Il serait souhaitable semble t-il, pour être un peu plus clair d'évoquer ce qui suit : « dans ce dernier cas, on parlera alors d'un abordage douteux »

[378] **DAHON**, Traité de Droit maritime : Abordage, assistance, assurances Recueil Sirey 1929, p.29

[379] La loi du 15 juin 1915 a supprimé l'abordage douteux en l'assimilant à l'abordage fortuit : « l'abordage douteux est celui dont la lumière n'est pas faite sur les causes et les circonstances ». / L'art 2 de la loi de 1967 (L.5131-3 al 2 CDT) tel qu'interprété par Mme **JAQUARD** semble rencontrer la volonté du législateur de 1967. Lorsqu'elle définit « l'abordage douteux » comme étant celui duquel il y a « *une absence de faute* ».La faute pouvant être perçue comme l'origine ou encore la cause du dommage. (Thèse précitée, p. 143. note 221).

[380] Cass.30 juin 1975, S.1875.1. 457, Rapport MASSE ; Civ, Cass.5 avril 1882, S. 1882. 1. 377. La haute juridiction en adoptant une position exclusive du cas de force majeure semble s'aligner sur la thèse de l'énumération fixée à l'art 2 de la loi de 1910 sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage. *« L'abordage était considéré comme douteux quant on ne faisait ni la preuve de la faute, ni celle du cas fortuit. »*

l'appréciation de la collision notamment en droit de l'abordage. Cette distinction conserve tout de même son intérêt, celui du même mode opératoire à la réparation, peu importe le type d'abordage[381]. Toutefois, des auteurs tenteraient de faire une distinction quant à l'abordage qui exonère le transporteur de marchandises et celui qui ne saurait être exonératoire pour ce dernier[382]. La qualité de la réflexion de nos Maîtres ne fait pas de doute, toutefois, qu'il nous soit permis de dire quelques mots. Il semblerait que la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 n'ait pas visé cette distinction. Il est strictement fait mention des « périls, danger, ou accidents de la mer… »[383]. De surcroît, l'accident de mer (abordage) tel qu'évoqué pourra même être étendu aux accidents survenus même dans les fleuves et parfois au cours d'une compétition.

La preuve de l'abordage exigé par la convention de 1910 et reprise par divers textes, visait semble t-il l'établissement de la responsabilité afin d'une réparation du dommage. Or, l'abordage douteux n'admet pas de responsabilité, ce qui revient à dire que le transporteur devra supporter ses dommages sans que la règle de l'exonération ne joue ici. L'abordage douteux recèle l'idée d'un dommage que le propriétaire du navire ou le transporteur a causé respectivement à son navire où à la marchandise qu'il transporte. Partant, la position des professeurs Bonassies et Scapel ne souffre d'aucune ambigüité. Il reste que la Convention soit davantage plus précise à ce niveau. C'est justement ces situations qui imposent que le transporteur souscrive une assurance responsabilité pour faire face à des éventualités de ce genre.

129. Il convient enfin de dire que l'admission de l'abordage douteux et le mode de réparation qui lui est assigné manque d'objectivité de notre point de vue. Si l'abordage est qualifié de douteux, c'est donc en raison de cela que la cause n'a pu être établie. Dans ces conditions, le fait que le législateur admette que les parties ayant éprouvé des dommages les supportent ne nous semble pas raisonnable. La technique de la réparation précédemment admise par le code de commerce de 1807 semble équitable[384]. C'est d'ailleurs ce qui démontre la nécessité d'un retour à cette technique. En plus, le navire ayant subi des dommages très importants, pour n'avoir pas connu les causes de son dommage, le propriétaire peut se convaincre d'une injustice qu'il subit, sinon une sanction pour un dommage dont il serait ou pourrait être la victime.

---

[381] « Les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés »

[382] MM. **P.BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, p. 332, n°392 " *Cette série de distinctions… garde un sens en matière de transport de marchandises, où l'abordage fautif est une cause d'exonération du transporteur, non l'abordage douteux"*

[383] Art 4 2.c) de la Conv de Bruxelles du 25 août 1924

[384] La masse des dommages subis par les deux navires supportée de moitié par chacun d'eux.

Il peut arriver que la cause de l'abordage soit un cas de force majeure ou une cause inconnue. Naturellement, le second doit nous inviter à des réflexions aiguillées par le mécanisme de la réparation qui est en cours. De notre point de vue, il manquerait d'objectivité, c'est d'ailleurs ce qui nous amène à envisager le retour au système classique de réparation qui repose sur le partage de la responsabilité par tête et égale portion entre les deux navires accidentés dont la cause ne peut être établie. Une telle appréhension de la responsabilité civile devrait faire l'unanimité. Si la responsabilité en matière d'abordage peut être établie sur la base d'une faute, d'un cas fortuit, ou encore d'une cause inconnue, indiquons que la responsabilité pénale pour les accidents des navires peut être retenue en cas d'inobservation des règles de prévention des abordages, mais aussi pour une certaine catégorie de dommages.

C- La responsabilité pénale en matière d'abordage

Il convient de retenir qu'il y a deux niveaux de responsabilité pénale en matière d'abordage. D'abord celle qui est relative aux infractions aux règles générales de prévention des abordages(**1**) et ensuite celle qui résulte des dommages dus à l'abordage(**2**).

1- Responsabilité pénale pour les infractions aux règles générales de prévention des abordages en mer

130. La responsabilité pénale engagée à ce niveau a pour cause une infraction aux règles générales de conduite en mer. Après l'observation de ces règles permettant d'éviter les abordages maritimes, nous avons fait le choix d'établir un rapprochement entre elles. Ainsi, selon qu'on est dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures d'une part ou dans les eaux internationales d'autre part, le législateur maritime a voulu fixer un régime de responsabilité pénale. (Voir ANNEXE 5).

Pour les eaux territoriales ou intérieures françaises, tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire, qui enfreint aux règles de circulation maritime édictées en application de la convention RIPAM de 1972 et les règles relatives aux dispositifs de séparation du trafic, ainsi que les instructions particulières des préfets maritimes et les ordres des agents des centres régionaux opérationnels de surveillances et de sauvetage et des agents chargés de la police de la navigation, édictées pour mettre en œuvre ces dispositifs de séparation du trafic est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30000 euros

d'amende.[385] Les mêmes sanctions sont applicables aux membres d'équipage sus-indiqués qui enfreignent certaines règles édictées par le ministre chargé de la mer et les préfets maritimes[386]. Ces sanctions sont également applicables à la violation des règles édictées par lesdites autorités dans les départements d'outre-mer.

Toujours dans les eaux intérieures ou territoriales, l'amende est portée à 150000 euros lorsque les membres d'équipages sus-mentionnés se rendent coupables des infractions sus-indiquées dans la conduite d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures ou d'autres substances dangereuses définies par voie réglementaire. Est également puni de six mois d'emprisonnement et de 15000 euros d'amende, le fait pour une personne embarquée sur un navire de ne pas se conformer dans les eaux intérieures ou territoriales françaises aux règlements pris par le ministre chargé de la mer et les préfets maritimes aux ordres des agents des CROSS et de la police de la navigation relatifs à la sécurité de la navigation maritime ou au maintien de l'ordre public en mer.[387] Ces sanctions indiquées aux articles 5242-1 et 5242-2 peuvent être portées au triple si les infractions ont été commises en temps de guerre dispose l'article L.5242-2-1 du CDT.

131. Si le cadre de la responsabilité pénale que nous venons de définir est relatif aux eaux territoriales et intérieures, il faut souligner que le législateur maritime a fixé également un cadre de responsabilité pénale pour les infractions qui auraient lieu dans les eaux internationales : Ainsi, est puni des mêmes peines le capitaine d'un navire battant pavillon français qui, en dehors des eaux territoriales, ne se conforme pas aux règles mentionnées au 1° du I de l'article L.5242-1 du CDT. Est également puni de six mois d'emprisonnement et 15000 euros d'amende, tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire battant pavillon français en dehors des eaux territoriales, qui ne se conforme pas aux décrets pris pour l'instauration d'un contrôle naval aux instructions particulières…[388]

---

[385] Art L.5242-1 1° du CDT

[386] Art L. 5242-1 2° du CDT (règles relatives aux distances minimales de passages le long des côtes françaises ; et celles relatives à la circulation dans les zones maritimes et fluviales de régulation définies à l'article 5331-1du CDT

[387] Art L.5242-2 du CDT « Il peut s'agir des mesures relatives aux zones ou périodes d'interdiction de la navigation… ; aux obligations de signalement ou d'information, de veille de fréquences et réponse aux appels ; aux restrictions ou prescriptions particulières des préfets maritimes… ; à la conduite à tenir en cas de découverte d'engins dangereux »

[388] Art L.5242-2 II du CDT « *Est puni des mêmes peines le fait , en dehors des eaux territoriales, pour tout capitaine, chef de quart ou toute personne exerçant la responsabilité ou la conduite d'un navire battant pavillon français, de ne pas se conformer aux décrets pris pour l'instauration d'un contrôle naval, aux instructions particulières émanant des CROSS, des commandants des bâtiments de l'État et des agents chargés de la police de la navigation, relatifs à la sécurité de la navigation maritime* »

Comme nous le voyons, très récemment certains textes[389] ont été pris pour raffermir la répression de l'inobservation des règles relatives à la conduite en mer. Il y a manifestement pour les autorités françaises une volonté de protéger leurs eaux contre les conséquences catastrophiques de pollution marine qui pourraient résulter d'abordage, de fortune de mer ou même du mauvais état des navires qui croisent dans les eaux françaises. En plus, cet engagement des autorités françaises vise une prévention des abordages impliquant des navires battant pavillon français, par l'exigence de l'observation scrupuleuse des indications du RIPAM. La pénalisation, ayant une double fonction (de répression et de dissuasion), elle semble l'une des solutions appropriées à l'égard des membres d'équipage négligents de la règlementation de la circulation maritime aussi bien dans les eaux sous juridiction nationale que dans les eaux internationales. Cela participera sans doute à un traitement efficace du risque d'abordage pourvu que leur mise en œuvre soit effective.

La responsabilité pénale que nous avons évoquée à ce niveau est prise sous l'angle de la prévention des abordages maritimes. Cependant, la responsabilité pénale des membres d'équipage peut également être mise en œuvre, une fois que le risque d'abordage se réalise et qu'il en résulte des dommages corporels ou matériels.

2- La responsabilité pénale pour les dommages résultant des abordages

Suite à une collision entre deux navires, des dommages importants peuvent en résulter. Certains dommages qui sont corporels peuvent engager la responsabilité pénale de son auteur(**a**) et dans d'autres cas, la responsabilité pénale de l'auteur pourra être engagée s'il en résulte des dommages matériels(**b**).

a- La responsabilité pénale pour les dommages corporels

132. La Convention de 1910, reprise par le code des transports dispose : « s'il y a faute commune, les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il doit définitivement supporter… »[390]. Si la responsabilité pénale est sans doute facile à mettre en œuvre pour les abordages fautifs, sa mise en œuvre pour faute commune résultant d'un abordage

[389] Ord. N° 2012-1218 du 2nov.2012, art 10/ L. n° 2013-431 du 28 mai 2013, art 33
[390] Art L.5131-4 al 3/ Art 4 de la loi du 7 juillet 1967 sur les événements de mer

présente une spécificité. Ainsi, le passager tiers blessé sur l'un des navires pourra obtenir réparation intégrale en poursuivant l'armateur du navire qui ne le transporte pas. Il devra faire ce choix pour ne pas être confronté à la limitation de responsabilité dont pourrait bénéficier le navire qui le transporte. L'armateur ayant payé, il dispose d'une action récursoire contre l'armateur du navire transportant le blessé et ce sur le fondement du principe de la solidarité des navires en faute à l'égard du tiers passager.

Par ailleurs, la Convention de 1910 semble n'avoir pas pris en compte le cas où la victime est un tiers étranger. Or, la règle de non solidarité telle qu'elle l'évoque est limitée aux cargaisons des navires en cause, et aux biens des passagers ou marins transportés par eux. En aucun cas, il serait question d'étendre cette règle spécifique à un cas qu'elle n'a pas prévu. Ce peut être le cas d'un tiers d'un navire qui subit des blessures suite à une collision de deux navires eux-mêmes fautifs[391]. La solution à une telle éventualité semble ne pas être très évidente. Toutefois, même si la convention n'a pas envisagé cette hypothèse, il serait souhaitable de leur appliquer le modèle de l'article 5131-4 al 3 du code des transports. Cela pour dire que les dommages causés au navire tiers étranger, à sa cargaison, aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes, par mort ou blessure et se trouvant à bord, doivent être supportés par les navires en fautes dans cette proportion solidairement.

133. Cela dit, certains comportements des capitaines de navires ont fait l'objet d'une incrimination. Il s'agit du fait, en cas d'abordage, de ne pas révéler l'identité du navire concerné ; le fait d'échouer[392] différent de l'échouement[393](Voir ANNEXE7) ; le fait d'abandonner son navire et plus précisément de négliger d'organiser le sauvetage ou de ne pas rester à bord le dernier[394]. La responsabilité du capitaine, du chef de quart ou du pilote d'un navire est également engagée pénalement aux termes de l'article L5242-4. III) du code des transports, si l'infraction résultant de l'abordage… a entrainé la mort d'une ou plusieurs personnes[395]. Les peines prévues aux I, II et III sont portées au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L.5523-2 CDT.

[391]MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, p.334, n°397

[392]L'échouage consiste en un acte volontaire qui produit un contact avec le fond ;

[393] L'échouement est un contact involontaire du navire avec le fond.

[394] Art 5263-1 du Code des Transports

[395] Art 5242-4. III) (Ord. n° 2011-635 du 9 juin 2011, art 5-II) du code des transports « Est puni de 3 ans d'emprisonnement et 75000 euros d'amende si l'infraction a entrainé la mort pour une ou plusieurs personnes »

b- La responsabilité pénale pour les dommages matériels

En droit civil, le dommage matériel est défini comme toutes les atteintes aux droits pécuniaires et plus généralement aux droits d'ordre patrimonial que subit la victime ; il représente comme en matière de responsabilité contractuelle, soit la perte éprouvée (damnum emergens), soit le gain manqué (lucrum cessans)[396]. Le dommage matériel, tel qu'appréhendé dans le droit civil est-il assimilable à ce qu'on doit entendre en droit maritime ?

134. Il semblerait que le législateur maritime a une autre vision du dommage matériel. Le code des transports dispose en son article L.5131-4 al 2 que : *« Les dommages causés soit aux navires , soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute,…* ». On peut, au regard de cette énumération avoir une idée non exhaustive du champ du dommage matériel précisément dans la mise en œuvre de la responsabilité pénale. Ainsi, aux termes de l'article 5242-4 du CDT, le capitaine, le chef de quart ou le pilote est puni d'un emprisonnement de six mois et de 15000 euros d'amende, le fait de commettre l'une des infractions définies par l'article L.5242-3 ou tout autre fait de négligence occasionnant, pour le navire ou un autre navire soit un abordage…, soit un échouement ou un choc contre un obstacle visible ou connu, soit une avarie grave du navire ou de sa cargaison.

La sanction est plus sévère dans la mesure où les peines sont portées à deux ans d'emprisonnement et à une amende de 30000 euros si l'infraction a entraîné soit la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ; soit la perte d'une cargaison[397]. En outre, en vertu de l'article L.5242-5 du CDT, est puni de huit mois d'emprisonnement et de 3750 euros d'amende le fait pour toute personne de l'équipage autre que le capitaine, le chef de quart ou le pilote, de se rendre coupable, pendant son service, d'un fait de négligence sans excuse, d'un défaut de vigilance ou de tout autre manquement aux obligations de service ayant soit occasionné la perte ou l'innavigabilité absolue d'un navire ou la perte de la cargaison…Ces sanctions restent applicables aux navires étrangers dans les eaux intérieures et territoriales françaises.

Les peines prévues aux I, II et III sont portées au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L.5523-2 CDT comme déjà indiqué. Ces dispositions sont applicables aux navires étrangers lorsque l'infraction a lieu dans les eaux intérieures ou territoriales françaises[398].

[396] MM**. Ph. DELEBECQUE et Fr- J PANSIER**, Responsabilité civile, délit et quasi-délit, op.cit, p 93, n°134
[397] Art L.5242-4 .II) du CDT
[398] Art L.5242-5 du CDT

135. Rappelons que l'**Ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes** est intervenue après le naufrage du navire Erika qui a permis d'adopter les paquets Erika 1, 2 et 3. En recourant à un cadre pénal aussi ferme, l'exécutif français contribue à la sécurité maritime en adaptant la législation française à celle de l'union européenne en ce qui concerne les principes régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes[399]. Le renforcement de la législation pénale en ce qui concerne la répression des dommages matériels est également la mise en œuvre du code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (code pour les enquêtes sur les accidents), adopté à Londres le 16 mai 2008.

Ces enquêtes en permettant de situer les responsabilités aussi bien pénales que civiles, participent à une gestion efficace des risques d'abordage dans la mesure où les sanctions qui devront être appliquées sont de plus en plus sévères comme nous le voyons en droit pénal français avec l'ordonnance du 9 juin 2011. On comprend aussi que le code des transports dispose : « 3° *Par " événement de mer ", on entend tout accident de mer et incident de mer tels que définis par le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (code pour les enquêtes sur les accidents), adopté à Londres le 16 mai 2008 ; 4° Les événements de mer pouvant donner lieu à une enquête technique, conduite dans le respect du code mentionné au 3° sont : b) Ceux, où qu'ils se soient produits, qui ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction. »*[400]

Le traitement des conséquences du risque d'abordage nous a amené à examiner les différentes responsabilités qu'il est possible de mettre en œuvre. La lumière ayant été faite sur ces responsabilités, il reste maintenant la réparation des dommages qui incombe aux auteurs qui ont manqué à l'observation des règles de conduite des navires. Cette réparation, lorsqu'elle est sainement assumée sous la vigilance du juge, elle atteint son objectif de punition, de dissuasion des armateurs négligents dans l'engagement d'équipage incompétent, des fonctions indispensables et de prévention du risque d'abordage, donc de garantie de la sécurité maritime.

[399] Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil

[400] Art L.1621-1 3° et 4° b) du CDT

§II- La réparation des dommages résultant des abordages maritimes

La réparation des dommages doit prendre en compte l'appréciation des dommages principaux réparables et ceux qui sont secondaires. A côté de ceux-là, il ne faudrait pas occulter certains éléments du préjudice réparable comme les dommages certains, certains dommages directs et enfin certains dommages indirects. Ainsi, si réparation il y a, nous ne nous limiterons dans le cadre de cette recherche qu'aux dommages principaux(**A**) dont l'examen sera suivi du paiement proprement dit des dommages et intérêts(**B**).

A- Appréciation des dommages principaux réparables

Après un abordage, il faut distinguer le préjudice principal du préjudice secondaire qui tous deux méritent d'être réparés. Dans le cadre de cette étude, nous nous limiterons à l'examen du préjudice principal. Les conséquences d'un abordage peuvent être graves. Ainsi, le navire abordé peut se retrouver totalement perdu (**1**) ou il peut résulter de l'abordage des dommages qui peuvent être réparés. (**2**)

1- La réparation pour la perte totale du navire

136. En droit civil, la réparation couvre les dommages matériels et moraux, les atteintes à la personne (à son honneur ou à sa considération…). Cette réparation repose sur une tripletique : la réparation intégrale[401] ; le principe indemnitaire[402] ; et enfin l'appréciation in concreto.

Comme nous le voyons, il semble y avoir des nuances entre l'indemnisation et la réparation. C'est sans doute ce qui est exprimé dans la Convention du 23 septembre 1910. Dans cette convention, le législateur fait usage de ces deux notions sans forcément vouloir les

[401] Cela signifie qu'elle doit replacer autant que faire ce peut la victime dans l'état où elle se serait trouvée en l'absence de dommage.

[402] L'indemnisation doit ainsi permettre une compensation du préjudice économique subi ; elle doit également permettre la couverture des préjudices d'ordres personnel et patrimoniaux, ce que l'on nomme indemnisation satisfactoire en ce que la réparation est ici un vain mot selon les Professeurs DELEBECQUE et PANSIER dans, droit des obligations, Op.cit, p. 277, n°405

distinguer[403]. Cette position du législateur maritime semble rejoindre celle adoptée par le vocabulaire juridique.[404]

137. Or, après un abordage, en principe la réparation n'est due en intégralité que lorsque les juges tiennent compte de la valeur réelle du navire perdu au moment de l'accident. Cette règle a été fixée par les règles de Lisbonne de 1987[405]. Il faut remarquer que le calcul de l'indemnité à verser à la victime est fonction de la valeur du navire à la date où il a été abordé. Cette règle, en reconnaissant le droit de la victime à une indemnisation intégrale en vue de l'acquisition d'un autre navire, a envisagé l'hypothèse où il ne serait plus possible à la victime de trouver un navire similaire sur le marché. Dans ce dernier cas, la victime aura droit à une indemnité tenant compte de son type, de son âge et de son état, ainsi que du mode d'exploitation et tous autres éléments déterminants.

Cela dit, il n'est pas rare de voir que le navire abordé ne coule pas mais qu'il soit réduit à l'état d'épave. La valeur de l'indemnisation de la victime sera égale à la valeur du navire avant l'abordage, déduction faite des frais d'épave[406]. En pratique, lorsque le navire abordé doit faire l'objet de réparation, la période qui court de l'accident à sa remise en l'état ou encore à l'acquisition d'un autre navire, le propriétaire est privé de l'exploitation de son navire lui causant ainsi un préjudice qualifié de « purement économique ». Ce préjudice est bien connu en matière de responsabilité civile. En le rapprochant du droit maritime, il convient de dire qu'il s'agit des pertes d'exploitation nées de la privation de l'armateur de son navire pendant la période que dure la réparation du jour où l'accident est survenu. Faut-il qu'il soit cumulable au préjudice matériel ?

138. Notons que l'appréciation connait aujourd'hui un changement important. Pour le Doyen RODIERE, il ne faut pas faire payer deux fois le même élément de préjudice[407]. Cette thèse du Doyen RODIERE manque de notre point de vue d'équité et de bon sens. La jurisprudence ayant certainement compris le bien fondé du manque à gagner longtemps subi par les propriétaires de navires abordés, est de plus en plus hostile à la position du Doyen RODIERE. Ainsi, la réparation due à l'armateur du navire perdu, doit prendre en compte la

---

[403] Art 1er de la Convention de 1910 « les indemnités dues à raisons des dommages… » et Art 3 « la réparation des dommages… »

[404] **G. CORNU**, Voc. Jurid, op.cit, p. 481 « Indemnité signifie somme d'argent destinée à dédommager une victime, à *réparer* le préjudice qu'elle a subi par attribution d'une valeur équivalente qui apparaît tout à la fois comme la *réparation* d'un dommage et la sanction d'une responsabilité. »

[405] Règle I 1 « *La victime aura droit à une indemnisation lui permettant d'acquérir sur le marché un navire similaire, à la date de l'abordage, si un tel navire n'existe pas sur le marché, la victime aura droit à une indemnisation correspondant à la valeur qu'il avait au moment de l'abordage, fixée en tenant compte de son type, de son âge et de son état ainsi que de son mode d'exploitation et de tous autres éléments déterminants* ».

[406] Voir Aix-en-Provence, 12 octobre 1984, DMF 1987.14, obs. **P. BONASSIES**

[407] Req.28 mars 1922, *Autran*, XXXIV, 547

valeur du navire perdu (le dommage matériel) mais aussi les pertes d'exploitation nées du fait que l'armateur a été privé de l'usage de son navire[408]. L'article 1231-2 du Code Civil ne peut trouver une meilleure application que dans ces conditions telles qu'exprimées par les juges[409]. La prise en compte des pertes d'exploitation nées du jour où le dommage a eu lieu jusqu'à la réparation dudit dommage font, de notre point de vue partie de la réparation intégrale et ce l'avant-projet de réforme du droit des obligations l'a évoqué distinctement de l'article 1231-2[410].

139. A notre avis, cette question semble définitivement réglée et le Professeur DELEBECQUE fait bien d'ailleurs de nous le faire constater[411]. Il ne faudrait pas cependant, omettre de noter que l'application de l'article 1231-2 se fait en tenant compte des articles 1231-3 du code civil [412](pour les dommages contractuels prévisibles dont doit répondre le navire abordeur fautif) et 1231-4 du code civil[413] qui met à la charge de la victime le dommage qui n'a pas été prévu sauf s'il est établi un lien direct, dans la mesure où il s'apparenterait à un cas de force majeure.

Ajoutons que malgré cette exigence de l'article 1231-2, il est pourtant admis que les juges du fond sont souverains pour constater que le préjudice existe et dans le même temps ces juridictions sont compétentes pour fixer le montant de la réparation. Telle est la position soutenue par la Cour de Cassation. Or, elle se déclare compétente pour vérifier le caractère prévisible du dommage sur le fondement de l'article 1231-3 du code civil et 1231-4 du C. civil quant au caractère direct. La date à laquelle le préjudice est évalué, le bien-fondé d'un éventuel partage de responsabilité prenant appui sur le fait ou la faute du créancier qui se dit victime de l'inexécution[414].

140. Comme nous pouvons le constater, si la responsabilité due à un abordage ressortit à un régime spécifique qui déroge au droit commun, il convient de noter que la réparation qui en résulte, elle s'appuie essentiellement sur le droit commun. Il serait sans doute possible de croire

---

[408] Voir affaire navire l'INGLAIS et François-Delphine, extrait de la Revue SCAPEL, 2002 p. 113

[409] L'Art 1231-2 du C. CIVIL dispose : « *Les dommages et intérêts dus au créancier sont, en général, de la perte qu'il a faite et du gain dont il a été privé, sauf les exceptions et modifications ci-après.* »

[410] Art 1370 : *« Sous réserve de dispositions ou de conventions contraires, l'allocation de dommages-intérêts doit avoir pour objet de replacer la victime autant qu'il est possible dans la situation où elle se serait trouvée si le fait dommageable n'avait pas eu lieu.* ***Il ne doit en résulter pour elle ni perte, ni profit ».*** La règle D des règles de Lisbonne serait en ce sens : « *…l'indemnisation devra replacer la victime dans une situation financière équivalente à celle qui aurait été la sienne si l'abordage n'avait pas eu lieu »*

[411] M. **Ph. DELEBECQUE**, Droit Maritime, *op.cit*, p. 685. n°931 « Il (le montant de la réparation) comprend le coût des réparations et doit compenser la perte due à l'immobilisation du navire pendant les expertises et les réparations. » : Voir en ce sens note en bas de page n°2 p. 685

[412] « *Le débiteur n'est tenu que des dommages et intérêts qui ont été prévus ou qui pouvaient être prévues lors de la conclusion du contrat, sauf lorsque l'inexécution est due à une faute lourde ou dolosive »*

[413] *« Dans le même cas où l'inexécution du contrat résulte d'une faute lourde ou dolosive, les dommages et intérêts ne comprennent que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution »*

[414] **G.VINEY et P. JOURDAIN**, *Les effets de la responsabilité*, *op.cit*, 2010. p.430, n°179-9

que c'est cette idée que le juge dans la décision du 24 janvier 2006 a voulu mettre en avant lorsqu'il indique en parlant de l'article 1er de la loi du 7 juillet 1967 que : *« Ce texte a pour objet l'identification du navire responsable d'un abordage. Il ne règle pas l'imputation de la dette de réparation. En d'autres termes, il tranche l'obligation à la dette, pas la contribution à cette dernière. Il n'exclut pas l'application des règles gouvernant la responsabilité des commettants du fait de leurs préposés, c'est-à-dire l'article 1242 al 5 du code civil pour la fixation de la contribution à la dette »*.

Le juge n'écarte certes pas l'application en priorité en cas d'abordage, le régime spécifique de l'abordage, mais tente de dire que son application peut se faire cumulativement avec le droit commun pour ce qui est de la réparation du dommage qui fonde la responsabilité et surtout lorsque les parties ont décidé de se placer sous un contrat qui en devient leur loi. On n'ignore cependant pas que les règles de Lisbonne subsistent pour fixer les indemnités après un abordage.

141. Il convient de noter qu'après un abordage, les règles de Lisbonne fixent une indemnité qu'on peut qualifier d' « indemnité principale », celle tenant à la valeur du navire endommagé. A côté de celle-là, il existe une autre indemnité assimilable à « une indemnité accessoire » telle que prévue par la règle I 2 (a- d) des règles de Lisbonne sur la fixation des dommages-intérêts après abordage du 11 avril 1987.

Par ailleurs, le versement de l'indemnité n'aura pas lieu si l'auteur du navire abordeur établit que la victime a manqué à son obligation de diligence raisonnable qui aurait pu concourir à éviter ou minimiser la perte ou le dommage. A notre avis, cette exclusion de l'indemnité par référence faite au manquement à la diligence raisonnable qu'on pouvait attendre du navire abordé peut être source de difficultés. On imagine bien ce que peut attendre le navire abordeur du navire abordé, lorsque le premier n'est plus contrôlable et qu'il dérive dangereusement dans toutes les directions avant de percuter ce dernier qui tente vaille que vaille de l'éviter. Qu'est-ce qui prouve que le navire abordé, même en restant immobile n'aurait pas été percuté par celui qui n'est plus contrôlable ?

142. Le moins qu'on puisse dire sur l'usage de la notion « d'exercice de diligence raisonnable » c'est qu'elle reste du domaine d'une appréciation aléatoire, donc emprunte d'incertitude. En tout état de cause, le recours à cette notion doit se faire avec beaucoup de prudence. Il suffira à notre avis de s'assurer que le navire abordé a observé les exigences du RIPAM, sans qu'il soit forcément besoin de recourir à un exercice quelconque de diligence raisonnable de sa part dans la détermination de la responsabilité, facteur essentielle de l'allocation de l'indemnité.

Lorsqu'après un abordage, le navire ne peut être récupéré parce que les coûts de la réparation surpassent le prix du neuf ou encore qu'il est réduit à l'état d'épave, on dit dans ce cas que le navire est perdu et le régime de l'indemnisation du propriétaire tel que nous venons de le décrire est applicable. Mais il existe des cas où le navire, malgré le dommage qu'il subit peut être remis en l'état où il se trouvait au moment de l'accident.

2- La réparation du navire en état d'avarie

143. La réparation du navire intervient lorsque suite au dommage qu'il subit, il est toujours récupérable ou encore lorsque le montant de la réparation n'excède pas l'acquisition d'un navire similaire y compris son équipement. « La perte éprouvée » (par le navire en l'espèce) encore qualifiée de « *damnum emergens* » doit être l'équivalent du chiffre des réparations que l'armateur doit exposer pour remettre son navire dans l'état où il était avant la collision.

Dans ce cas, une précision mérite d'être apportée. C'est que selon certaines exigences, le montant de la réparation pourra être minoré ou majoré. Ainsi, le montant de la réparation sera minoré en tenant compte de la relation du vieux navire du neuf, c'est-à-dire que le montant de la réparation ne peut excéder le coût d'un navire neuf du même type. La majoration n'intervient que lorsque malgré la réparation, la valeur numéraire du navire ne peut être l'équivalent de celle admise sur le marché. En pratique, la réparation du navire ne peut se limiter seulement aux travaux qui sont nécessaires sur le corps du navire. Il va falloir tenir compte des dépenses engagées nécessaires pour la remise en l'état du navire[415]. C'est le montant de ces réparations que la règle II 1 a) des règles de Lisbonne a qualifié de 'montant des réparations provisoires et définitives' et qui doit être remboursé.

144. Cela dit, il n'est pas rare que certains armateurs profitent de la réparation de leurs navires en compensation du dommage qu'il a subi pour préparer 'la visite entière dudit navire' procédant ainsi aux travaux qui n'auraient aucun lien avec les conséquences de l'abordage.[416]. Or, les dommages et intérêts que le débiteur doit verser en réparation du navire abordé ne doivent couvrir que le montant des réparations qui sont nécessités par les conséquences de l'abordage. Comme solution à cette éventualité, les Règles de Lisbonne claironnent : *« toutefois, lorsque les réparations résultant de l'abordage sont exécutées en même temps que des travaux personnels à l'armateur, essentiels à la navigabilité du navire ou en même temps que des*

[415] Il s'agira par exemple des opérations de mise en cale sèche, de dégazage ou nettoyage des citernes, des droits de port, de surveillance et d'expertise, de classification, pendant le temps passé à l'exécution des travaux de réparation.
[416] Cass., 2 janv 1967, DMF 1967.283 « *L'armateur ne peut pas se plaindre si, malgré les réparations effectuées, certaines défectuosités subsistent dans la mesure où celles-ci étaient déjà sensibles* »

réparations essentielles résultant d'un autre accident, ou différées et exécutées à l'occasion d'une mise à sec périodique, l'indemnisation comprendra les frais de cale sèche, de bassin et/ou d'autres frais calculés au temps passé, mais seulement dans la mesure où la période afférente à ces frais s'est trouvée augmentée du fait des réparations dues à l'abordage. »[417]

L'indemnisation doit prendre en compte le remboursement de la rémunération d'assistance, des avaries communes et autres frais mais aussi le remboursement des sommes légalement dues et payées à des tiers en raison des responsabilités nées de l'abordage, au remboursement de la valeur du fret perdu, des soutes et des apparaux ainsi que celle des objets perdus du fait de l'abordage. En plus de cela, l'indemnisation doit prendre en compte la perte de gain net résultant de l'abordage. Cependant, seul le gain brut pendant la période de chômage sera pris en compte. Il s'agit des frais d'exploitation et les dépenses réellement exposées pendant la période de chômage, autres que ceux prévus à la Règle II 1 des règles de Lisbonne.

Par ailleurs, l'indemnisation doit prendre en compte les pertes réalisées au cours de l'exécution d'une charte-partie au voyage dans les conditions prévues par la Règle II 3 a). L'indemnisation pour chômage doit être établie dans les conditions prévues à la Règle II 3 b) lorsque le chômage se produit alors que le navire est exploité sur une ligne régulière. En outre, l'indemnisation doit prendre en compte les pertes nettes du loyer pendant la période de chômage, lorsque le chômage du navire survient au cours d'une charte-partie à temps. Lorsque le chômage du navire entraîne la résiliation de la charte-partie, l'indemnisation doit comprendre le loyer qui aurait été payé durant la période non exécutée de la charte, déduction faite des gains nets effectivement réalisés pendant cette période.

145. Enfin, les règles de Lisbonne disposent que lorsque l'armateur du navire abordé profite des réparations pour une visite complète de son navire, l'indemnisation comprend le chômage, mais seulement dans la mesure où le temps d'immobilisation pour la réparation s'est trouvé augmenter du fait des réparations dues à l'abordage. Comme nous pouvons le constater, la réparation du navire accidenté fait entrer dans le champ d'indemnisation bien d'éléments qui rendent le montant de l'indemnisation très élevé.

C'est pour pouvoir faire face à ces montants aussi élevés en évitant par la même occasion la saisie du navire abordeur que la garantie des assureurs demeure indispensable. L'assurance ayant une fonction financière, elle permet à l'armateur souscripteur de garantir la poursuite de son activité en toute sérénité malgré les accidents et les conséquences qui peuvent en résulter. On dira même que le caractère obligatoire de l'assurance en matière de transport maritime trouve

[417] Règle II-1 des Règles de Lisbonne

tout son sens ici. La limitation également. Nous y reviendrons de manière plus approfondie sur la nécessité de souscrire des assurances facultés, corps et de responsabilité, dans les lignes à venir.

Certaines contestations peuvent avoir lieu sur la monnaie dans laquelle l'indemnité devra être versée. C'est ainsi que pour les Tribunaux français, il a été admis que l'indemnité devra être versée dans la monnaie du pays où les réparations sont faites[418]. Ce qui à notre avis prend tout son sens contrairement à ce que prévoient les règles de Lisbonne qui pourraient dans une certaine mesure octroyer un profit, élément contraire à la notion d'indemnité[419].L'appréciation des dommages réparables ayant été faite, il reste maintenant à procéder au paiement des dommages et intérêts.

B- Le paiement des dommages et intérêts

Le paiement des dommages et intérêts respecte un certain ordre de priorité qu'il est indispensable d'observer. C'est cet ordre de priorité qualifiable de garanties pour les créanciers qu'il sera nécessaire d'étudier (**1**) avant d'aborder la couverture assurantielle dans le règlement desdits dommages et intérêts(**2**).

1- Les garanties de paiement

Suite à l'abordage maritime, une fois que les responsabilités ont été situées, les auteurs des dommages identifiés, ces derniers devront se soumettre à l'obligation de réparation qui leur incombe. Or, les conséquences de l'abordage maritime peuvent mettre en jeu plusieurs intérêts, sinon diverses victimes qui soient des bénéficiaires en concours à la réparation. C'est pour répondre à cette situation qui peut soulever des incompréhensions que le droit maritime a institué un ordre de priorité régi par les privilèges maritimes résultant de la nature de la créance (**a**) afin d'éviter aux assureurs des mauvais paiements des dommages-intérêts (**b**).

[418] T.com Seine, 24 juin 1960, DMF 962.37

[419]Règles V de Lisbonne,: Pour toutes les indemnités, une option permettant à la victime d'obtenir une indemnité dans la monnaie de son choix, en utilisant comme monnaie de compte, soit les DTS, soit le dollar USA.

a- Les privilèges résultant de la nature de la créance

146. De manière générale, un privilège est un droit que la loi occorde à certains créanciers d'être préférés aux autres. Un privilège maritime quant à lui est un droit que la loi accorde à certains créanciers dont le titre est né de l'exploitation du navire, d'être payés avant les autres sur le prix de vente en justice[420]. Ainsi, la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 a décidé que les hypothèques, mortgages et gages établis sur un navire et qui ont reçu une publicité seront reconnus dans tous les pays et déterminent les seuls privilèges grevant les navires qui pourraient primer ces sûretés conventionnelles.

Quant au Code civil, il définit le privilège comme un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers, mêmes hypothécaires.[421] On peut donc déduire qu'aussi bien le code civil que le droit maritime définisse le privilège en se référant à la nature de la créance, selon qu'elle est maritime ou civil. A ce niveau de notre étude, ce sont les créances maritimes qui nous intéressent. Ainsi, la convention du 10 mai 1952 sur les saisies conservatoires, applicables en France depuis le 24 février 1956, fait une énumération des créances admises en qualité de créances maritimes[422]. En droit français, c'est le code des transports qui régit les privilèges maritimes[423].

Pour le Professeur DELEBECQUE, le privilège maritime présente une importance non ordinaire en termes de sûreté dans la mesure où il permet d'organiser l'ordre de payement des créanciers maritimes en fonction de la nature de leurs créances et du rang et essentiellement en lien avec un navire. C'est ce qu'il fait remarquer lorsqu'il affirme que : *« Il y a longtemps que l'on sait que le privilège maritime est un « jus ad rem ». C'est une véritable sûreté spéciale mobilière portant sur un navire et plus exactement sur le navire dont l'exploitation est à l'origine de la créance protégée. C'est un véritable droit réel accessoire conférant droit de préférence et droit de suite à son titulaire. Ce n'est donc pas une simple « garantie sur le navire », mais une sûreté au sens le plus technique du terme. »*[424]

---

[420] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, p. 466, n°564

[421] Art 2324 du C. Civil

[422] Art 1er de la Convention du 10 mai 1952 sur les saisies conservatoires « *Il s'agit en effet des droits ou des créances ayant leurs origines dans un dommage causé par un navire, les réparations, les débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs, ou les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;… »*

[423] Art L.4122-11à L.4122-21 du code des Transports

[424] M. **Ph. DELEBECQUE**, Privilège maritime : ne confondons pas l'assiette du privilège avec sa cause. COUR DE CASSATION (Ch. com.) – 8 JUIN 2010 – Navire *Le Sainte Barbe* N° 09-15009, DMF 717, Septembre 2010 p. 697 / M. **Ph. DELEBECQUE**, Droit maritime, op.cit, p.157, n°225 *« Il ne faut pas confondre l'assiette du privilège et sa source »*

147. Or, le décret d'application du 27 octobre 1967 qui régit les privilèges maritimes, n'opère aucune distinction dans la nature de la créance quand il s'agit de la saisie conservatoire du navire dès l'instant où le saisissant justifie d'une créance fondée en son principe[425]. C'est-à-dire qu'il importe peu que cette créance ait ou non un caractère maritime. Ce qui ne veut pas dire que le code des transports est resté muet sur une éventuelle distinction des privilèges. Ainsi, on peut lire : « Jouissent d'un privilège qui prime celui des créances mentionnées aux articles 2331 et 2332 du code civil… »[426]. Ces dispositions du code civil renvoient aux privilèges de droit commun qui prennent rang après les privilèges maritimes à la condition que les exigences de l'article L.4122-15 du CDT ne soient pas réunies. La date de l'inscription de l'hypothèque maritime reste déterminante en pareille circonstance pour apprécier le rang du privilège maritime ou de droit commun.

Comme on peut le constater, les divergences entre le droit interne et le droit international sont notoires, pourtant, la France est belle et bien partie à la Convention de 1952 comme nous l'avons souligné. La France a-t-elle voulu se doter d'un cadre législatif spécifique en matière de saisie conservatoire des navires, naturellement qui ne tiendrait pas compte de ses engagements internationaux en cette matière ? Nous ne le pensons pas. Ce cas ne semble pas isolé dans la mesure où il est difficile de trouver un accord sur les privilèges maritimes, disons sur leur nombre. Ce qui était dû à la diversité de législations en matière de privilèges maritimes et cela des auteurs ont su le résumer malgré la contribution de la Convention de 1993[427].

148. Les privilèges maritimes, en plus des difficultés qu'ils peuvent soulever quant au règlement des créances maritimes, il n'est pas rare de voir que leurs causes soient confondues à leurs assiettes[428]. Pourtant, il ne faut pas.

Dans une décision du 9 avril 2009, la Cour d'Appel de Pau rejette la demande du fréteur de navire qui avait pour objet de se faire restituer le paiement indu[429] qu'il avait versé en lieu et place de l'affréteur au bénéfice de l'ENIM au titre des cotisations sociales restées impayées par

---

[425] **J-P REMERY**, "le droit français ignore ainsi la notion de créance maritime, qui seule permettrait la saisie d'un navire", in J.P. REMERY, La saisie des navires dans la jurisprudence actuelle de la Cour de cassation, Rapport de la Cour de Cassation pour l'année 1995

[426] Art .L. 4122-16 du CDT

[427] MM**. P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, *op.cit*, p. 467, n°565 « La diversité des législations existant en matière de privilège maritime était plus gênante que dans tout autre domaine. » Il faudrait voir entre autres textes, la Convention de Bruxelles de 1926 ; la Convention de New York de 1967 ; la Convention de 1993

[428] M. **Ph. DELEBECQUE**, *Privilège maritime*, op.cit, DMF 717, Septembre 2010 p. 699

[429] MM**. TERRE, SIMLER ET LEQUETTE**, Droit civil, *Les obligations,* 10e éd. Précis Dalloz, n° 1054. (La répétition de l'indu est subordonnée à la condition que le paiement ne correspond à aucune dette, soit qu'elle n'ait jamais existé, soit encore qu'elle n'existe plus, parce qu'elle a déjà été payée ou encore parce que le titre qui lui servait de fondement a été annulé ou résolu.)

le dit affréteur en se fondant sur l'article 31.3° de la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires et autres bâtiments de mer (article L.5114-8 3° du CDT)[430].

S'il convient d'admettre que le motif avancé par la Cour d'Appel ne souffre d'aucune contestation, il n'est pas moins évident de noter que le problème posé à ladite Cour semble ne pas être la réalisation de la sûreté mais plutôt de savoir s'il existe au visa des faits un lien d'obligation entre le fréteur, M. Aguire et l'ENIM ou au contraire si ce lien n'existait qu'entre l'affréteur M. Dieu. Voici justement la question essentielle dont la clairvoyance des juges de la Cour de Cassation[431] a pu déceler et qui les a déterminés à censurer l'arrêt de la Cour d'Appel de Pau du 9 avril 2009.

Nous adhérons à la position de la Cour de Cassation[432], position qui d'ailleurs ne contrarie en rien celle soutenue par le Professeur DELEBECQUE[433] en cette espèce. Comme nous le voyons, la Cour d'Appel de Pau a succombé à la confusion de la cause[434] du privilège maritime avec son assiette[435]. C'est donc à dessein que le Professeur DELEBECQUE met en garde contre de telles pratiques, d'où l'intitulé interpellateur de son article : (Privilège maritime : Ne confondons pas l'assiette du privilège avec sa cause)- DMF 717.p 697.

149. L'énumération des privilèges est un principe issu de la Convention de 1926. A partir de cette Convention, on peut dresser la liste des privilèges du 1er rang. Toutefois, cette Convention laisse libre choix aux législations nationales de classer dans le 2nd rang les privilèges qu'il leur conviendra. Cela dit, ces privilèges du 2nd rang prennent place après l'hypothèque maritime[436]. Or, la loi française et cela nous l'avons souligné en amont, n'identifie pas de manière spécifique les privilèges entrant dans le 2nd rang. Il convient donc de dire que ce sont les privilèges de droit commun et de droit fiscal qui ont la qualité de privilèges de 2nd rang en droit

---

[430] Art L. 5114-8 3° du CDT (L. n°2013-619 du 16 juillet 2013, art. 22): *« Sont privilégiées sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :…Les créances nées du contrat des gens de mer et de toutes personnes employées à bord ;… »*

[431] C. Cassation (Ch. Com) du 8 juin 2010, Navire Sainte Barbe

[432] « Attendu que pour rejeter la demande de M. X…, l'arrêt retient que c'est volontairement et sans qu'il démontre l'existence d'un quelconque vice de consentement que M. X…, propriétaire du navire, qui voulait bénéficier des mesures de sortie de flotte, a acquitté en lieu et place de M. Y…, défaillant, la dette envers l'ENIM ;**Attendu qu'en statuant ainsi, alors que, sa dette n'étant pas établie, M. X… était en droit, sans être tenu à aucune autre preuve, d'obtenir la restitution du paiement qu' il avait fait à l'ENIM, la cour d'appel a violé les textes susvisés** (1235 et 1376 du code civil). ». Cass.Com, 8 juin 2010

[433] M**. Ph. DELEBECQUE**, Privilèges maritimes : …, op.cit, « *…dans la mesure où la location consentie par M. Aguire à M. Dieu avait été faite sans équipage, le règlement des cotisations sociales ne pouvait incomber qu'à M. Dieu, **sauf à admettre que M. Aguire en était le garant***. »

[434] La cause d'un privilège maritime est la créance qui au surplus doit être établie dans les rapports entre un créancier et un débiteur souligne le Professeur **DELEBECQUE**, DMF 717. P. 699

[435] **G. CORNU**, *op.cit*, p. 79: L'assiette est la base matérielle sur laquelle porte un droit et qui concourt à déterminer concrètement celui-ci. Ce sont les biens sur lesquels porte la sûreté. Base économique, valeur de référence qui sert au calcul d'un droit ou d'une obligation.

[436] Art 3 de la Convention de 1926

maritime[437]. La Convention de 1926 a institué 5 privilèges maritimes de premier rang repris dans la loi française du 3 janvier 1967 qui a procédé à un éclatement en deux du premier. Il s'agit comme le fondent certaines dispositions de les rappeler par ordre d'importance comme a bien voulu le faire le législateur. Il détermine en effet le rang de paiement des créanciers[438].

150. En ce qui concerne les créances découlant de l'abordage maritime, puisse que c'est cela qui nous intéresse à ce niveau de notre étude, il convient de noter qu'il figure dans la quatrième catégorie de créances privilégiées sous le couvert des indemnités pour abordage et autres événements de mer. Il faut signaler que les indemnités dues en réparation des dommages résultant d'un tel accident maritime, sont garanties par un privilège de premier rang[439].

Il s'agit des indemnités pour abordage et autres accidents de la navigation, ainsi que pour les dommages causés par le navire aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables. Rappelons que si le mot heurt est exact pour l'énumération concernant les dommages causés par le navire aux ouvrages d'art et ports et voies navigables, le mot abordage pour le moins semble inapproprié à notre avis. A celles-là s'ajoutent les indemnités pour lésions corporelles aux passagers ou aux équipages et les indemnités pour perte et avaries de cargaison ou de bagages.

151. Il est intéressant de noter qu'en droit français, le paiement de l'indemnité qui doit être versée à une victime au titre de la réparation d'un dommage causé par un navire ne répond pas à un privilège, sauf une action directe contre l'assureur responsabilité lui est reconnue[440]. Or, les anglais en ont fait un des privilèges dont l'assiette est la chose qui a causé le dommage à la victime. Le droit français s'est montré sans doute réticent à cette méthode parce que l'idée de crédit est exclut de la réparation du préjudice souligne le Professeur DELEBECQUE. On ne douterait pas que l'idée de lien implique un rapport entre la victime et la chose, c'est ce qui d'ailleurs semble non admise par le droit français. Autrement dit, l'idée de « responsabilité du

[437] Art 5114-14 du CDT vise les privilèges de droit commun « Les créanciers peuvent en outre invoquer les privilèges de droit commun, mais les créances ainsi privilégiés ne prennent rang qu'après les hypothèques, quel que soit le rang d'inscription de celles-ci » au moment où l'article 5114-8 .1 et 2 du CDT lui vise les privilèges de droit fiscal : « *Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage : 1° Les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire et à la distribution de son prix ; 2°Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port…* »

[438] Art 37 de la loi du 3 janvier 1967 et Art 5114-8 CDT. Il s'agit des frais judiciaires et des frais encourues dans le dernier port ; des salaires et cotisations sociales ; des Créances d'assistance et d'avaries communes ; des indemnités pour abordage et autres événements de mer et enfin des dépenses engagées par le capitaine pour les besoins réels du navire.

[439] Art 31-5° de la loi n° 5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires : Voir également L.4122-16 5° CDT

[440] Cass. 9 mars 1966, Bull. civ, III, n° 137, DMF 1966. 408 ; RTD com, 1966. 406, obs. M. DE JUGLART

fait strictement des choses ». Or, c'est sur ce point que la conception du droit anglais semble préférable au droit français souligne le Professeur DELEBECQUE[441].

Les privilèges maritimes sont, de notre point de vue importants dans la mesure où ils instituent un ordre de priorité dans le remboursement des créances maritimes. Toutefois, le législateur doit s'inviter dans la correction des incohérences qui règnent entre le droit interne et le droit international pour faciliter aux assureurs le respect de l'ordre des bénéficiaires de la créance maritime.

b- Les couvertures assurantielles

152. L'assurance est l'une des caractéristiques fondamentales du droit maritime. C'est ainsi que de manière générale, un homme politique a pu affirmer : « *Si cela était possible, j'écrirais le mot assurance dans chaque foyer et sur chaque front de chaque homme, tant je suis convaincu que l'assurance peut, à un prix modéré, libérer les familles de catastrophes irréparables.»*[442] En parlant d'un domaine spécifique, c'est-à dire de l'assurance maritime, elle est depuis plusieurs siècles une institution au service du commerce par mer. Elle a pour but de permettre aux propriétaires de navires ou à l'acheteur ou au vendeur de marchandises de mener leurs opérations en étant dégagés de tout ou partiellement, des conséquences financières de la perte éventuelle de leurs biens ou des dommages que ceux-ci pourraient causer suite à des risques de mer[443]. Si nous avons une idée du but visé par l'assurance maritime, il serait utile de nous interroger sur la nécessité de recourir à une telle institution.

En effet, les parties à une opération commerciale internationale ont besoin de se prémunir contre les risques financiers auxquels elles pourraient être exposées en cas d'accident ou d'incident. Le propriétaire d'un navire de commerce mais encore plus pour celui d'un navire de croisière qui coûte excessivement cher (plus de 5 cents millions d'euros), pour prévenir les dommages ou encore la perte totale de son navire trouve un intérêt à recourir à une assurance maritime. Idem pour les compagnies financières qui accordent des prêts aux compagnies maritimes, elles ont intérêt à exiger de l'emprunteur une assurance des biens acquis par l'entreprise maritime.

La raison qui explique cela c'est qu'en cas de faillite ou de procédure collective internationale contre les navires de cette compagnie, les risques d'impayé des dettes financières

[441] M**. Ph. DELEBECQUE**, *Droit maritime*, *Op.cit*, p. 154, n° 220
[442] **W.CHURCHILL**, Ex-Président des États-Unis d'Amérique
[443] Voir rapport de la CNUCED sur les aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime, Genève, 1982.p. 7.para 19

peuvent se révéler extrêmement catastrophiques pour la survie de cette entreprise financière[444]. C'est en raison de cela qu'elles gagnent à veiller, disons à exercer un contrôle élargi sur les risques que la compagnie maritime choisit de faire couvrir dans ses activités par une compagnie d'assurance maritime. Souvent, le chargeur peut assurer sa marchandise et cela se voit dans les pays développés. Mais il peut arriver que le destinataire d'une marchandise l'assure. C'est bien le cas souvent lorsque le chargeur se trouve dans un pays sous développés où les compagnies d'assurance ne sont pas répandues ou dans des cas où la vente est à crédit.

153. Ainsi, parler de rôle économique de l'assurance maritime, c'est clairement faire respecter ces exigences que nous venons de citer plus haut. On peut déduire de cette analyse qui précède, que l'assurance maritime devient une institution de sécurité financière solide qui empêche que les opérations de commerce par voie maritime ne s'interrompent par les coûts insupportables de la réalisation de certains risques. On voit bien que l'assurance maritime répond désormais favorablement aux soucis que pourraient avoir un armateur imprudent et même de celui qui est soigneux, dans la mesure où un des risques tant redoutés finit toujours par se réaliser dans l'exploitation du navire. Partant, on peut affirmer sans nous tromper que l'assurance maritime contribue à assurer le bon fonctionnement de l'activité maritime. Il est même plausible de dire qu'elle garantie la continuation de cette activité vitale pour l'économie mondiale.

154. Pour la doctrine, l'assurance de responsabilité est un contrat par lequel l'assureur garantit l'assuré contre les recours en responsabilité dont il peut faire l'objet de la part des tiers. Comme tel, l'on peut observer que l'assurance présente une originalité dans la mesure où elle constitue une garantie pour l'assuré, mais également une garantie incontestable pour la victime éventuelle de dommage[445]. En effet, lors de la passation du contrat, l'assuré n'entendait que se prémunir lui-seul contre la réalisation d'éventuels risques auxquels il pourrait être confronté. Mais sur ce point, la jurisprudence a évolué dans la mesure où elle reconnaît à la victime le bénéfice d'une action directe contre l'assureur avec qui elle n'a jamais eu un rapport contractuel[446]. Progressivement, le droit de l'assuré et de la victime à l'égard de la victime est concrétisé mais cette fois par une autonomisation véritable de chacun d'eux même si l'un est calqué sur l'autre[447].

---

[444] **J-PH MASLIN**, *La place du navire dans la faillite internationale*, Mémoire de M2, 2009-2010, sous la direction de M**. Ch. SCAPEL**, Université Paul Cézanne III. p.6

[445] **G. VINEY et P. JOURDAIN**, *Les effets de la responsabilité civile*, op.cit, p. 769. n° 356

[446] Civ., 14 juin 1926, DP 1927, 57, note **L. JOSSERAND** ; S. 1927, p. 25, note **P. ESMEIN**.

[447] **G.VINEY et P. JOURDAIN**, *op. cit*, p. 915. N° 425 « Le droit de la victime contre l'assureur de l'auteur du dommage puise sa source et trouve sa mesure dans le contrat d'assurance et ne peut porter que sur l'indemnité d'assurance telle qu'elle a été stipulée, définie et limitée par cette convention ».

Si l'assurance responsabilité civile en matière maritime est beaucoup inspirée de l'assurance responsabilité civile de droit commun, il faut souligner que la doctrine civiliste ne manque pas une seule occasion de rappeler le traitement particulier qui est réservé à la première[448]. Déjà en 1906, les anglais adoptèrent une loi sur les assurances maritimes bien avant diverses polices d'assurance sur le marché de nos jours[449].

155. Aujourd'hui, l'assurance est exigée pour presque toutes les activités maritimes[450]. C'est ainsi que cette généralité de l'assurance prend en compte la prévention des conséquences des risques d'accidents maritimes. D'une manière objective, on peut souligner qu'il existe deux types d'assurance : il s'agit de l'assurance sur corps[451] et l'assurance sur facultés[452]. Pour tenter de résumer l'idée de l'assurance sur corps de navire, certains auteurs ont estimé que cette assurance est considérée comme une entité juridique[453].

Revenons à la réparation telle qu'elle doit être prise en compte par l'assurance sur les corps de navire concernant les avaries particulières subies par le navire[454]. Indiquons d'abord que l'indemnité versée est fonction d'un calcul qui tient compte du coût des opérations. Toutefois, il peut arriver que ces réparations fassent objet de fraude. C'est pour prévenir ces situations parfois gênantes que les assureurs se proposent dans bien des cas de suivre l'exécution des réparations ou encore n'hésitent pas à l'adjudication[455].

Qu'advient-il de la possibilité de dépréciation du navire remis en état ? En pratique, les obligations de l'assureur se limitent à la remise en état du navire abordé. Toutefois, ils (assureur)

---

[448] **G.VINEY et P. JOURDAIN**, *op.cit*, p. 769, note 356 « Les assurances responsabilité forment en effet, dans le livre I consacré au contrat d'assurance, l'objet du chapitre IV du titre II qui traite des « assurances de dommages non maritimes. »/ C'est dans ce même ordre d'idée que les dispositions de la loi sur la sécurité financière du 1er août 2003 excluent des assurances concernées l'assurance maritime, fluviale, lacustre. Extrait de « Les grands principes de l'assurance : les fondamentaux »

[449] **A. BOSE**, « *La loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes* », Thèse pour le Doctorat, Paris, Ed ARTHUR ROUSSEAU, 1910

[450] Voir art L.5123-1 du CDT qui fixe le cadre générale de l'obligation d'assurance excluant les navires de jauge brute égale ou inférieure à 300.

[451] La " Police française d'assurance maritime a pour objet essentiel de garantir les pertes et dommages que subit le navire assuré. Ainsi la police française d'assurance sur les corps de tous navires : tous risques du 1er janvier 2012 fixe en son article 1.1.1 l'étendue de l'assurance sur les corps de navire. Ainsi l'art 1.1.2 a) de cette police d'assurance sur corps des navires *« le recours des tiers exercés contre le navire assuré pour abordage de celui-ci avec un navire de mer…»*

[452] La police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises) garanties ''tous risques'' du 1er juillet 2009 dispose en son article 5 de l'étendue de la garantie offerte. Ainsi, l'article 5.2 de cette police prend en compte l'abordage comme événement devant justifier la garantie offerte. *« Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures…ne sont garanties que si les dommages…. sont causés par un des événements figurant dans l'énumération figurant limitative ci-après :…abordage… »*

[453] **RODIERE** & **DU PONTAVICE**, *Droit maritime*, Dalloz, 1997

[454] Il s'agit des pertes et dommages qui atteignent le navire et qui résultent du fait du péril de la mer et des fautes de la navigation.

[455] **G. CORNU**, Voc. Juri, op.cit, p. 28 Déclaration par laquelle le juge ou un officier public qui procède, à la mise aux enchères d'un meuble ou d'un immeuble, attribue ce bien à celui qui porte l'enchère la plus élevée

sont réticents en ce que la dépréciation est subie par le navire après les travaux[456]. Comme tel, le contraire par contre est possible. S'il arrive que la valeur du navire réparé surpasse celle du neuf, alors l'assuré devra restituer la différence au risque d'être poursuivi pour enrichissement sans cause.

156. Parfois, l'assurance sur corps de navire peut se présenter comme une assurance de responsabilité[457]. C'est ainsi qu'après un abordage entre des navires, les juges opèrent un choix entre l'assurance sur corps et l'assurance responsabilité.[458] Par ailleurs, une fois que le risque d'abordage survient, l'assuré devra faire valoir les droits dont il dispose à l'égard de l'assureur, mais également l'assuré doit répondre par une assurance clairement distincte qui est celle de la responsabilité civile couvrant les dommages matériels et corporels que les tiers auront subis.

Avec la réforme de 1967, les assurances responsabilités ont été prévues et réglementées. Si le système de limitation de responsabilité du propriétaire du navire a changé, il faudrait observer qu'un transporteur peut être responsable de dommages non couverts par un fonds de limitation.

L'hypothèse dans laquelle l'assurance sur corps couvre automatiquement une assurance de responsabilité ne concerne que les dommages causés par n'importe quel abordage à l'exception des dommages aux personnes. L'assureur dans ce cas doit réparer ces dommages dont l'assuré sera tenu[459]. C'est justement pour cette raison que le Doyen Ripert n'a pas eu tort d'affirmer au visa de l'article L.173-8 du code des assurances, que, même si elle avait été limitée dans son jeu, abordage et collision de tout ordre, et dans ses applications, exclusion des dommages corporels, cette prétendue assurance de chose dissimulait ou recelait dans ses flancs une véritable assurance de responsabilité[460].

157. Ce serait donc dire que la police de responsabilité civile joue cumulativement avec l'assurance sur corps. C'est le cas lorsqu'elle couvre la responsabilité de l'armateur pour abordage. Il est donc prévu dans la responsabilité de l'armateur pour abordage, comme le

---

[456] Voir art 46 de la loi du 3 juillet 1967 portant statut des navires

[457] M. **Ph. DELEBECQUE**, Droit maritime, op.cit, p. 777, n°1050 « Elle couvre également certains dommages causés aux tiers (dommages matériels occasionnés par les accessoires du navire) par conséquent, c'est une assurance de responsabilité. »

[458] Cass. 3 octobre 1995, DMF 1996.560, Voiliers Camafra, Voyou et Xerus. A ce propos, **Y. TASSEL**, n'a pas eu tort d'affirmer que : « On rejoint la règle maritime traditionnelle qui veut que l'assurance corps soit également une assurance responsabilité ». Obs de Y. TASSEL sur le dit arrêt.

[459] Voir Art L.173-8 du Code français des assurances « à l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant. »

[460] **RIPERT**, *Droit maritime*, t III, 4è ed Rousseau 1953

souligne à juste titre des auteurs, qu'elle joue que comme assurance de complément[461]. Le principal étant à notre avis l'assurance sur corps.

Rappelons que si l'armateur a intérêt à garantir la responsabilité qu'il encourt envers des tiers, le chargeur peut avoir intérêt à couvrir sa responsabilité résultant de ce qu'il a chargé une marchandises dangereuses pour le navire ou pour des marchandises voisines[462]. C'est semble t-il normal que les assureurs des marchandises des chargeurs soient inquiets dans la mesure où le consensus sur une éventuelle limitation de leur responsabilité n'est pas encore trouvée même lors des discussions des Règles de Rotterdam[463]. Ce peut être également un commissionnaire qui a un intérêt à couvrir la responsabilité qu'il encourt en cas de mauvaise exécution de ses obligations[464].

Or, les conséquences, source d'une telle responsabilité peuvent s'avérer catastrophiques pour son assureur en termes de réparation des dommages causés. Mais on peut même craindre le pire : c'est l'hypothèse où le chargeur n'a pas envisagé de couvrir sa marchandise et que son insolvabilité est opposée aux tiers victimes. Il y a même pire à craindre, c'est que l'assurance couvrant la responsabilité n'offre pas une garantie illimitée, c'est-à-dire qu'autant qu'il survient de dommages entrant dans le champ de couverture de l'assurance responsabilité, pendant un même voyage, l'assureur sera tenu de les indemniser distinctement. En toute évidence, le risque semble très significatif pour l'économie de l'assureur même s'il doit indemniser dans la limite des sommes assurées.

158. Les conditions pour que l'assureur sur corps accorde sa garantie aux tiers victimes qui se prévalent de dommages résultant de l'abordage ou d'un heurt: sont les dommages matériels directs du fait de l'abordage et des heurts. Ainsi, la garantie est due toutefois que le navire assuré entre en collision avec un navire de mer ; un bateau de navigation intérieure ou heurt du navire assuré contre tout objet ou structure fixe. Dans un autre cas, pour que le recours du tiers puisse prospérer, il faudrait que ce recours soit exercé contre le navire assuré en raison des dommages occasionnés par ses aussières, ancres, chaînes ou par ses embarcations annexes en tant qu'elles sont reliées au navire assuré ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service. Cependant, la réunion de ces exigences ne saurait suffire. Encore faut-il que le tiers apporte la

[461] MM. **P.BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, p.1024, n° 1329

[462]**Ch. H PENG**, « La responsabilité du chargeur dans les opérations de transports maritimes », Thèse Paris I, 31 octobre 2016. S/D du Professeur DELEBECQUE PHILIPPE

[463]M**. Ph. DELEBECQUE**, Droit maritime, op.cit, p.497, n° 717 (Responsabilité du chargeur), note en bas de page n°4

[464] **A. KIOUGOU**, « La faute du commissionnaire de transport », thèse, Paris I, 18 décembre 2015

preuve que le dommage est du à la faute du navire assuré démontrant ainsi que la responsabilité pour abordage ne se présume pas, par conséquent devra être démontrée par la victime[465].

159. Maintenant énonçons que la responsabilité du propriétaire armateur résultant d'un abordage peut être également couverte par l'assurance Protection and Indemnity. Les P & I ne délivre pas de police d'assurance mais plutôt un certificat d'entrée à ses membres. Les termes des garanties, l'appartenance au club, les règles tenant au régime des exclusions et des limitations de la garantie accordée, sont le champ de ses obligations en sa qualité d'assuré dans le Club Book. Ces règles à caractère contraignantes[466] sont considérées comme de véritables conditions générales du contrat d'assurance entre le membre et le Club même[467]. Avant d'aller plus loin, disons quelques mots sur la nature juridique des P&I aussi bien dans le système anglais que dans le système français.

Il faudrait observer qu'une assimilation est possible entre les P & I anglais et les sociétés coopératives d'assurance régies par le code civil italien (società cooperativa d'assicurazione) et en particulier à une société coopérative d'assurance à responsabilité limitée (Società cooperativa a responsabilità limitata)[468]. Malgré ces correspondances, il convient de noter qu'une correspondance plus importante bien que partielle existe entre la P&I Club anglais et l'assurance de personne régie par le code civil italien en tant qu'organisme mutuel avec un but non lucratif. Contrairement aux P&I Clubs, l'association ne peut pas exercer l'activité d'assurance et de réassurance.

160. En ce qui concerne la nature juridique des P&I Clubs dans le système français, la jurisprudence et la doctrine en ont été saisies. On dira que les juges français du fond ont qualifié les P& I. Clubs, en tant que mutuelles à caractère civil conformément au code des assurances[469]. Ajoutons que leur but non lucratif a également été admis par la jurisprudence française. Il convient de dire que l'admission des P&I en tant que société d'assurances mutuelles à caractère civil ayant un but non lucratif ne fait pas l'objet d'unanimité au sein de la doctrine française.

L'opposition de certains auteurs a été justifiée par le caractère inapproprié de l'application d'une loi étrangère (loi française) aux P&I Clubs en tant qu'organismes constitués à

[465]Art 2 et 3 de la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer (Art L .5131-3 du CDT)

[466]**S. VERNIZZI**, *Le assicurazioni P. & I.*, *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), III, Milano,2010, 89, 96

[467]*Volkswagenwerk A.G. and Wolfsburger Transport Gesellschaft m.b.H. v. International Mutual Strike Assurance Co. (Bermuda) Ltd.* [1977] 2 Lloyd's Rep. 503, 514.

[468]**A. MANZITTI**, *Natura giuridica degli istituti per l'assicurazione dei rischi marittimi complementari*, cit., 258.

[469] Art L.322-26 C. Ass / Voir en ce sens (32) App. Paris 26 janvier 2000, *DMF* 2001, 668, 672, obs. **J.-F. TANTIN.**

l'étranger et soumis à la loi anglaise[470]. La position de cet auteur peut, de notre point de vue être soutenue dans la mesure où, nous le verrons, le droit interne, communautaire et international peuvent s'appliquer aux P&I Clubs à l'exception de ceux constitués et établis au Royaume-Uni pour lesquels seule la loi anglaise est applicable. Pour un autre auteur, qui également s'oppose à l'idée de P&I en tant que sociétés d'assurance mutuelles à caractère civil, soutient que les P&I ont un caractère commercial tandis qu'aux termes de la loi française[471], ils ne l'ont pas.

Comme nous pouvons le constater, le Professeur Bonassies n'a pas eu tort de constater qu'il est difficile d'envisager une correspondance entre les P&I. Clubs et les sociétés d'assurance mutuelles françaises[472]. A notre avis, ce débat ne présente pas un intérêt important dans la mesure où la forme juridique des sociétés d'assurance mutuelles ne semblerait pourtant pas incompatible avec celle des P&I.Clubs.

Notons que pour la nature juridique des P&I, un consensus ne semble pas encore être trouvé véritablement aussi bien dans le système anglais que dans le droit continental même s'il y a une propension à les rapprocher des sociétés d'assurance mutuelles. Il conviendrait pour le moins de noter que les sociétés d'assurance mutuelles qui exercent dans le domaine des assurances maritimes revêtiraient un caractère commercial[473]. En raison de la référence dans les textes législatifs à caractère non commercial des sociétés d'assurance mutuelles, il a aussi été retenu qu'elles sont qualifiées comme sociétés civiles indépendamment du caractère commercial de leurs activités[474].

161. En général, l'assurance P&I couvre les risques de responsabilité civile du propriétaire armateur liés à l'exploitation du navire inscrit au Club. Mais pour qu'il en soit ainsi, il faut que le navire soit assuré par une police d'assurance sur corps approuvée par le Club. A notre avis, cette condition peut mettre en mal l'intérêt de l'éventuel assuré même si la garantie accordée par le Club doit veiller à ce que l'assureur corps assume effectivement ses obligations par le contrat qu'il délivre à son assuré dans le but de faire éviter toute confusion. Les assureurs pourraient se retrouver à se renvoyer réciproquement les risques à couvrir au cas où ils ne sont pas clairement identifiés selon le type d'assurance.

---

[470] **J.-F. TANTIN**, obs. App. Paris 26 janvier 2000, *DMF* 2001, 673, 676.
[471] Art. L 322-26-1 c. ass. (Les sociétés d'assurance mutuelles sont des personnes morales de droit privé ayant un objet non commercial)
[472] M**. P. BONASSIES**, *Le droit positif français en 2001*, *DMF* 2002, H.S. n. 6, 86.
[473]**SMET**, *Les assurances maritimes*, Paris, 1934, 8/ **RIPERT**, *Droit maritime*, III, IV ed., Paris, 1953, 376 et 378.
[474]**RODIERE**, *Assurances maritimes*, Op.cit., 50.

162. La garantie du Club est donc complémentaire et cela mérite d'être rappelé[475]. C'est d'ailleurs en cela qu'il se limite à couvrir la « net liability » de ses membres[476]. L'une des spécificités de l'assurance P & I est qu'elle peut accorder sa couverture pour des responsabilités non prévues par les Club's Rules en vertu d'une règle dite « Omnibus Rule » et cela bien que la P & I est une assurance à risques désignés[477]. Les P & I ont été admises par la doctrine comme une indemnity insurance en vertu de la règle « pay and to be paid » selon laquelle le Club n'accorde sa garantie au membre qu'une fois qu'il est déclaré responsable et qu'il a dédommagé la victime. La question évidente serait de savoir l'intérêt de souscrire une telle assurance dans ces conditions. Toutefois, cette règle ne saurait être d'ordre public pour des raisons pratiques ou d'opportunité comme le souligne un auteur[478].

Si la protection par le Club est illimitée, le montant de l'indemnisation à reverser au membre peut être soumis à un régime légal de limitation de responsabilité du propriétaire armateur selon la nature du sinistre où le navire inscrit a été impliqué[479]. Le membre, à l'aide des managers établit les risques pour lesquels il demande la couverture, les franchises[480] aussi. La couverture dure 1 an à partir du 20 février de chaque année. Il semblerait donc qu'une assurance P & I souscrite après cette date pourra expirer avant la durée d'une année civile (365 jours, soit du 1er jan au 31 déc).

163. Comme telle, la P &I est organisée par la loi qui la régit à l'exception de celles établies au Royaume-Uni qui ne sont régies que par la loi anglaise[481]. A l'origine, la couverture de P & I était accordée sous deux différentes branches d'assurance (Protection Class et L'Indemnity Class). De nos jours, l'on a admis l'assurance P & I regroupant en son sein ces deux branches[482].Nous ne saurions achever notre réflexion à ce niveau sans rappeler les risques couverts par les Clubs[483].

---

[475] **M. COSTANTINI**, *« Complémentarité entre les conditions de police d'assurance corps et la couverture du P&I de l'armateur »*, M2 Droit Maritime Aix-Marseille III, 2005

[476] **S. FERRARINI**, *L'assicurazione della* charterers' liability, *Dir. trasp.* I/1988, 11, 13.

[477] **D. CASCIANO**, *L'assicurazione P. & I.*, Milano, 2013, 18.

[478] **H. BENNETT**, *The Law of Marine Insurance*, II ed., Oxford, 2006, 484 e 621.

[479] Ce régime peut être prévu par le droit interne, européen ou international applicable ainsi que par le club même.

[480] **G. CORNU**, op.cit, p.429 « En matière d'assurance-dommages, dommage ou part du dommage, exprimé en somme ou en pourcentage, que l'assurance ne garantit pas ; souvent confondue avec le découvert obligatoire, mais à tort, car à la différence de ce dernier, la franchise est rachetable ou assurable. »

[481] **S.M. CARBONE-P. CELLE-M. LOPEZ DE GONZALO**, *Il diritto marittimo*, IV ed., Torino, 2011, 450 e 451.

[482] **A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO**, *Manuale di diritto della navigazione*, XIII ed., Milano, 2013, 671.

[483] Parmi les risques généralement couverts selon les *Club's Rules* il y a: la responsabilité pour abordage; la responsabilité pour la perte et les dommages causés aux marchandises; la responsabilité envers les passagers, les tiers et les marins pour les blessures ou accidents mortels; les amendes; les frais de justice; les frais de quarantaine; les indemnités d'assistance; les *sue and labour expenses*; les contributions aux avaries communes; la responsabilité

164. En ce qui concerne l'intervention des P&I pour les recours des tiers pour dommages matériels, notons qu'elles ne prennent en charge que la couverture de l'excédent de la valeur agrée[484] par l'assurance corps. « Aux termes du présent contrat, pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1.1, l'engagement des assureurs est limité par événement à un montant égal à trois fois la valeur agréée du navire »[485].

Quant aux P&I et dommages aux objets fixes ou flottants par heurts du navire assuré : la police française couvre le heurt direct (quai, bouée, défense…). Toutefois, les dommages qui seront causés aux bras de déchargement dus à un mauvais arrimage du navire ainsi que le préjudice commercial qu'un port subit suite à un heurt de quai seront pris en compte par les P&I. Enfin, si l'assurance corps ne couvre que les heurts ou contacts directs, il faut faire observer que ceux qui sont indirects, tels que les remous par exemple qui causent des dommages à d'autres navires devront être mis à la charge des P&I.

L'assurance sur corps de navire est une institution originale qui au surplus représente un excellent mécanisme de garantie financière à l'assuré. Toutefois, il est nécessaire de faire remarquer que suite à un abordage, il n'y a pas seulement que les navires qui sont exposés aux risques de dommages. Ces navires transportant des marchandises, les dommages qui atteignent ces biens devront être réparés, bien entendu comme cela est le cas en ce qui concerne le rôle de l'assurance corps que nous venons d'examiner. Qu'en est-il des garanties souscrites dans le but des réparations pour les dommages susceptibles d'atteindre les marchandises transportées ?

165. C'est en cela que les assurances facultés retrouvent toutes leur importance dans le transport maritime. Les assurances facultés sont essentiellement des assurances de dommages concernant les marchandises transportées. Comme dans l'assurance corps, il existe également deux types de contrats : la garantie « tous risques » et la garantie « FAP sauf… ». Ainsi, la garantie « tous risques » offre une couverture pour tous les risques[486] sauf pour les événements exclus par la police[487]. Quant à la garantie « FAP sauf… », les dommages matériels ne sont garantis que dans la mesure où ils sont la conséquence d'un risque majeur, tel que l'abordage, l'incendie etc… Ce type d'assurance signifie que les assureurs sont affranchis de toutes les

---

en cas de pollution; la responsabilité en cas de remorquage; les frais de sauvetage de vies humaines; et les frais de destruction ou refoulement du navire devenu épave.

[484] Art 1.3.1 para 2 de la police d'assurance sur les corps de tous navires : tous risques du 1er janvier 2012 : « La valeur agréée du navire comprend indivisément le navire assuré et les équipements en location visés aux articles 1.1.1.A et 1.1.1.B, quels qu'ils soient. »

[485] Art 1.3.2 de la police française d'assurance sur les corps de tous navires : tous risques du 1er janvier 2012.

[486] Art 5 et 6 de la police française d'assurance maritime sur les facultés (marchandises), garantie « tous risques » du 1er juillet 2009.

[487] Art 7 de la police française d'assurance maritime sur les facultés (marchandises), garantie « tous risques » du 1er juillet 2009.

avaries particulières[488], sauf celles qui proviennent d'un événement caractérisé et limitativement énuméré[489]. On peut ajouter que pour la garantie FAP sauf… certaines conditions fixées à l'article 3.1 excluent l'application de cette police d'assurance quand l'article 3.2, lui fixe quelques unes des conditions nécessaires pour que l'assuré bénéficie de la garantie. Ces exigences que nous venons de rappeler sont reprises presque dans les mêmes termes notamment dans les mêmes dispositions et cette fois dans la police d'assurance sur facultés « tous risques » du 1er Juillet 2009.

166. Les assurances sur corps présentent un double aspect : (assurance de chose pour l'assuré et une assurance de sa responsabilité). Or, les assurances sur facultés par police particulière ne présentent pas cette particularité. Cependant, lorsqu'il est souscrit une assurance flottante[490] pour le compte de qui il appartiendra, l'assureur garantit pour le compte du client ou du chargeur la perte ou l'avarie. C'est en cela que se traduit son aspect d'assurance de choses. Lorsque l'assurance flottante est souscrite pour le compte du souscripteur, le recours des tiers (clients chargeurs), il s'agit de son aspect assurance de responsabilité[491].

Si la pratique a montré que les tiers ont un droit de recours contre l'assureur, il ne faudrait cependant pas omettre que l'inverse est possible. Lorsque, suite à un abordage qui survient, la faute de l'assuré est prouvée, mais qu'il est possible d'établir qu'en l'absence de la participation du tiers l'abordage n'aurait pas eu lieu, l'assureur par une action récursoire se fera rembourser par le tiers après avoir indemnisé la victime. Cela répond à la nécessité de la célérité dans le commerce maritime. Il ne fait pas de doute que la subrogation légale retrouve sa pleine expression ici[492]. Suite à l'accident entre deux navires, la conséquence qui suit en cas de dommage, c'est la réparation qui doit être supportée par le navire fautif. Toutefois, au regard d'une certaine solidarité en mer, le législateur maritime a institué la limitation des dommages et intérêts à verser à la condition qu'il ne soit pas établie une faute inexcusable et que certaines exigences soient respectées.

---

[488] Art 7 de la police française d'assurance maritime sur les facultés (marchandises), garantie « FAP sauf… » du 1er juillet 2009 qui fixe 7 points essentiels d'exclusion de la garantie FAP sauf… des assureurs sur facultés

[489] Art 5 et 6 de la police française d'assurance maritime sur les facultés (marchandises), garantie « FAP sauf… » du 1er juillet 2009.

[490] Par la terminologie « *police de fonctionnement par déclaration d'aliments* », la réforme de 2011 a substitué la « *police flottante* ». Ce changement n'est que de forme qui n'a en rien influencé le fond du terme. Voir en ce sens l'article de **P-Y NICOLAS**, De la fortune de mer au risque maritime et transport, DMF 2011.789. La police flottante, outre sa simplicité et sa commodité, permet par la combinaison avec l'assurance pour compte, de couvrir automatiquement toutes les marchandises qui entreront dans un cadre prédéterminé.

[491] Art L.171-4 du code des assurances : « *Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir : 1° Les risques maritimes ; … ;…; 4° Les risques relatifs au transport de marchandises par voie maritime,… »*

[492] Art L 172-29 du code français des assurances « L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance acquiert, à concurrence de son paiement, tous les droits nés des dommages qui ont donné lieu à garantie »

2- La limitation des dommages et intérêts

La limitation de responsabilité en matière d'abordage maritime est une vielle institution. Pour que l'auteur du dommage puisse en bénéficier, le respect de certaines exigences s'impose (**a**). Cela dit, la mise en œuvre de ces exigences doit être soumise à un processus qui mérite d'être rappelé (**b**).

a- Les exigences en matière de limitation des dommages et intérêts

167. La limitation de responsabilité est une institution non seulement classique mais qui domine également le transport maritime. Cette institution a pour but de permettre au transporteur maritime de pouvoir faire face à l'ampleur, en l'espèce aux conséquences de l'abordage.

168. La limitation de responsabilité est soumise à des conditions tenant à la créance. Pour la première condition de cette catégorie, il faudrait que la créance concerne un navire. En principe, seuls les propriétaires de navires de mer, auteur d'un accident peuvent bénéficier de la limitation. Mais jadis, ce droit n'était reconnu qu'aux navires de mer, aujourd'hui, cette règle vaut pour les navires de plaisance également. La jurisprudence à la suite des textes ne distinguant pas, il n'y a plus de raison de refuser la limitation aux navires de plaisance. On peut affirmer sans se tromper que les navires d'État, y compris les bâtiments de guerre n'en sont pas exclus.

Il est même possible d'élargir la qualification de « l'abordage » à un accident qui survient entre des scooters de mer du moment où ils sont assimilables aux navires. Les conséquences d'une telle assimilation, nous les avons sans doute soulignées plus haut, peuvent être inattendues. Cela dit, il serait sans doute possible au propriétaire du scooteur abordeur d'invoquer la limitation de responsabilité. Même l'épave qui n'est plus un navire peut donner l'occasion à son propriétaire de limiter sa responsabilité. C'est dans l'hypothèse où cette épave cause un accident dans les heures qui suivent le naufrage d'un navire. L'exemple généralement cité est celui mis en évidence dans l'arrêt Tojo Maru. En l'espèce, un incendie a été provoqué par les plongeurs d'un remorqueur venu réparer un navire en état d'avarie. Les juges ont refusé à l'armateur du remorqueur la limitation de responsabilité dans la mesure où l'incendie n'est pas survenu à bord du remorqueur, mais qu'il n'était pas en relation avec l'administration et la navigation dudit remorqueur[493].

[493] Chambre des Lords, 16 mars 1971, 1971 Lloyd's Law Reports 1.341

169. Autre condition pour avoir droit à la limitation : il faudrait que la dette soit une dette de responsabilité. Il s'agit des dettes résultant de la responsabilité extra contractuelle ou de responsabilité contractuelle de l'armateur. En outre, les frais pour dommages causés à un port par un navire sont également soumis à limitation (Voir ANNEXE 8). Mais l'inverse n'est pas admis et cela ne peut être du goût des autorités portuaires notamment en France[494].

Si le législateur n'a pas voulu étendre la limitation de responsabilité aux dommages causés par les ports aux navires, c'est peut-être pour éviter d'encourager au laxisme. L'impossibilité de limitation de responsabilité étant un moyen de renforcement de la qualité du service portuaire, domaine sensible dont la sécurité et la sûreté méritent d'être assurées à tous les prix. La limitation des responsabilités est également possible pour les créances nées de l'exploitation du navire. Ces créances consistent en des créances pour dommage « survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci. L'affaire Tojo Maru est d'une illustration parfaite. Cela dit, la responsabilité pour les dommages nés des opérations d'assistance est soumise à limitation.

170. Encore une autre condition : celle-ci tient aux personnes pouvant invoquer la limitation. Anciennement, le code du commerce reconnaissait seulement aux propriétaires de navires la limitation. Par la suite, la convention de 1957 avait étendu le bénéfice de la limitation à tous ceux qui, sous la qualification d'armateur-gérant, d'armateur non propriétaire, voire d'affréteur, ont la responsabilité de l'exploitation d'un navire. Ainsi, les personnes dont les faits, les négligences et fautes entrainent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant peuvent se prévaloir de la limitation. On y voit la faute du capitaine ou celle du préposé entraînant la responsabilité du propriétaire aux termes de l'article I.4 de la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

Dans certains cas, il peut avoir une pluralité de bénéficiaires de la limitation. Il a été admis qu'en pareille circonstance, l'unicité de la limitation, laquelle unicité qui exprime l'idée que le fonds constitué par l'un des bénéficiaires est réputé constitué par les autres[495]. Mais, il n'est pas expressément fait mention d'une possibilité de recours ayant pour but de se faire rembourser par ses paires, celui qui a constitué le fonds.

171. Comme indiqué, ces conditions sont très essentielles pour la personne qui invoque la limitation de responsabilité. Cependant, il convient de noter que le droit à la limitation de responsabilité est un droit non absolu. La constitution de fonds de limitation est une institution qui permet à l'armateur de pouvoir faire face dans une certaine proportion aux conséquences

[494] **L. FEDI**, Le cadre juridique de l'exploitation des terminaux, Thèse, Aix-en-Provence, 2006
[495] Art 11-3 Conv .1976 ; Art L.5121-6 et L.5121-7 du CDT

d'un abordage dans lequel son navire est fautif. Nous reviendrons certainement sur la constitution de fonds de limitation. Toutefois, ce droit lui sera refusé s'il est établi que le dommage dont se plaint la victime résulte de son dol ou de sa faute inexcusable ou encore de ceux de son préposé[496]. Or, avant cette loi, la Convention de 1957, elle, considérait la faute simple de l'armateur comme pouvant justifier la déchéance du droit à la limitation.

Quant à la Convention de 1976, elle retient pour qu'il y ait déchéance du droit à limitation que le fait ou l'omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement[497]. La description que fait la Convention des actes qui peuvent déchoir du droit à la limitation rejoint la notion de la faute inexcusable telle que saisie par les maritimistes français[498].

172. Que signifie en effet, la notion de faute inexcusable ? Certains estiment que cette notion tient ses origines de la législation du travail[499], d'autres par contre, affirment qu'elle résulte du droit du transport aérien[500]. Que disent les civilistes de cette notion pas moins importante notamment en matière de responsabilité ? Si la Convention de Varsovie a également évoqué la faute inexcusable, il faudrait signaler que les civilistes sont rattachés à l'idée que la faute inexcusable trouve ses origines en droit du travail[501]. Les Professeurs DELEBECQUE et PANSIER, ont choisi en définissant la faute inexcusable d'établir un ordre entre cette faute et deux autres. Ainsi, ils écrivent : « *Entre le quasi-délit et la faute intentionnelle, se glisse un troisième type de faute : la faute inexcusable* »[502]. Il appert que la faute inexcusable n'est pas un quasi-délit encore moins une faute intentionnelle telle que ces auteurs ont voulu structurer cette

---

[496] Loi n°66-420, 18 juin 1966, art 40 al. 2.

[497] Art 4 de la Convention de 1976 : *« une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. »*

[498] L.5121-3 al 3 du CDT

[499] Loi du 9 avril 1898, JO 10 avril 1898. Cass.ch réunies, 15 juillet 1941, JCP G 1941, II 1705, note **J. MIHURA.**(La faute inexcusable de l'employeur ou celui qu'il s'est substitué dans la direction permettait à la victime d'obtenir une indemnisation majorée)/M. **P. BONASSIES**, « La faute inexcusable de l'armateur en droit français », Liber Amicorum Roger Roland, Bruxelles, 2003, p.75 et s ; **I. CORBIER**, « La notion de faute inexcusable et le principe de limitation de responsabilité », Mélange P. BONASSIES, 2001, p.103 et s

[500] Convention de Varsovie, 12 octobre 1929

[501]MM. **G. VINEY** et **P. JOURDAIN**, *Les conditions de la responsabilité*, *op.cit*, p.622. n° 600 « Il faut en effet rappeler que, depuis un arrêt du 19 mai 1958, le salarié n'est jugé responsable vis-à-vis de son employeur du résultat défectueux de son travail que si celui-ci est imputable à une faute lourde équipollente au dol ». Soc., 19 mai 1958, Bull. civ., VI, n° 612., p. 454, D., 1959, p. 20, note **LINDON** ; JCP, 1959, II, 11143, note **J . BRETHE DE LA GRESSAYE**

[502] MM **Ph. DELEBECQUE et Fr. J. PANSIER**, Droit des obligations : responsabilité civile ; délit et quasi-délit, Op.cit, p. 77. n° 118 (« faute d'une gravité exceptionnelle dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devait en avoir son auteur et de l'absence de toute cause justificative ») : chambres réunies, 15 juill. 1941 : *Gaz Pal*, 2, 254 et D. 1941, p.117

phrase qui n'est pas anodine. Cependant, bien avant ces derniers, une loi française a essayé de définir ce concept[503].

173. Le mode d'appréciation de la faute inexcusable mérite d'être rappelé surtout dans le domaine qui est le nôtre. En droit maritime, la faute inexcusable s'apprécie *in abstracto*, c'est-à-dire objectivement par rapport à une personne normalement avisée et prudente, qu'il faut apprécier si l'auteur de l'acte ou de l'omission téméraire, cause de l'accident, a eu conscience qu'un dommage en résulterait probablement ».[504] Il convient également de rappeler que ce concept a été repris par la jurisprudence maritime récemment[505]. Or, dans une jurisprudence aussi récente, cette faute a été appréciée *in concreto* (sur les circonstances de l'espèce) pour établir que le transporteur ignorer que l'absence de mesures de protection rendait probable le dommage[506].

Cela dit, son rôle dans la jurisprudence maritime est de priver le propriétaire du navire fautif en matière d'abordage de son droit à limitation de sa responsabilité. Partant, on peut constater que la recherche de la faute inexcusable est devenue « *un leitmotiv pour le juge de relever et retenir, que celui-ci (l'armateur) ne pouvait pas ne pas avoir conscience, ou ne pouvait qu'avoir conscience du danger de sa conduite* »[507]. En outre, la recherche d'une telle faute, permet sans le dire, de mettre les armateurs en demeure contre l'engagement d'équipages incompétents qui deviennent de véritables canaux d'accomplissement des risques maritimes. Si l'on peut affirmer que la limitation de responsabilité en matière d'abordage est un privilège pour les armateurs, ils ont en contre partie intérêt à le garantir par leurs comportements exemplaires dans l'exercice des activités maritimes. Cela peut leur éviter la faute inexcusable, seule apte à pouvoir les déchoir du bénéfice de la limitation des dommages et intérêts dont le procédé va maintenant être présenté.

---

[503] Art L.133 code de commerce (Loi n° 2009-1505 du 8 décembre 2009) : *« Seule est équipollente au dol la faute inexcusable du voiturier ou du commissionnaire de transport. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. Toute clause contraire est réputée non écrite ».*

[504] Cass. 20 février 2001, navire Moheli, RGDA 2001.407 ; DMF 2002. 144, note **P-Y NICOLAS**

[505] Cass. 1ère Civ., 2 oct 2007, n° 04-13.003: JCP G 2007, II ; Rev. dr. transp. 2007, 1

[506] CA Basse-Terre 23 mai 2016, BTL 2016,368, DMF 2016 n° 786,p.727, obs. C. Humann : (imputant au transporteur une faute inexcusable qui, averti d'un cyclone sur la route du navire, n'avait pris aucune mesure particulière pour l'éviter ou en atténuer les conséquences.)

[507] MM. **P. BONASSIES et C. SCAPEL**, op.cit, n°435/ Voir aussi Montpellier, 18 novembre 2003, navire l'Inglais, DMF 2005. 708, obs. **I. CORBIER**

b- Le processus de la limitation des dommages et intérêts

174. La limitation de responsabilité ou de dommages et intérêts se conçoit par un mécanisme original qu'est la constitution d'un fonds[508]. Notons cependant que la limitation peut avoir lieu sans qu'il soit besoin de recours à une limitation de fonds. Voici donc successivement ces deux cas que nous présenterons avec leurs implications.

La limitation de responsabilité par la constitution d'un fonds de limitation répond à un principe et à certaines conditions. Ainsi, ce principe trouverait son fondement aux dires d'un auteur, dans la présomption que les conséquences d'un fait de l'homme sont aggravées par le milieu marin dans lequel il se déroule[509]. La constitution de fonds présente de nombreux avantages pour l'armateur. Il se libère de ses multiples créanciers. Il libère également son navire de la saisie éventuelle exercée contre lui. L'assureur aussi en tire profit une fois le fonds constitué. En un mot, un fois le fonds constitué, c'est contre lui que les créanciers pourront agir.

175. Pour le premier, la convention de 1976 a consacré un chapitre entier sans toutefois, définir au fond les règles applicables. C'est dans ce cadre qu'elle permet aux lois de l'État dans lequel le fonds est constitué d'être appliquées. En France, c'est le décret du 27 octobre 1967 qui est applicable notamment en ses articles 59 à 87. Le décret mentionne que toute personne qui entend bénéficier de la limitation de responsabilité doit présenter une requête au président du tribunal de commerce. Ainsi, une répartition des compétences des tribunaux et l'indication que cette demande soit faite par une requête sont claires[510].

Dans ce contexte, la Cour de Cassation a admis que l'armateur (défendeur) à l'action en responsabilité pouvait être celui qui désigne le for qui lui convient à la condition de fournir une sûreté auprès de la juridiction choisie[511]. Partant, la Cour de Cassation serait-elle tentée de bouleverser l'une des règles les plus classiques du procès ? On peut l'affirmer. A notre avis, même si cela peut paraître incontestable, il semblerait que la jurisprudence tente de répondre à une des nombreuses critiques à son égard, notamment la lenteur judiciaire. Ce modèle de saisine serait un facteur de célérité toujours indispensable dans les rapports de droit maritime.

Cela dit, la requête à adresser au président du Tribunal, n'est soumise à aucun délai. Elle peut être présentée tant que la décision définitive prononçant les dommages et intérêts n'est pas

[508] Cette institution a été d'abord admise par la Convention de BRUXELLES du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et protocole, qui a été suivie par celle de LONDRES de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Ces limitations de responsabilité sont reprises de nos jours par le code des Transport en son article 5121-3 et suivants.
[509] **DU PONTAVICE***, Le statut du navire,* Litec, Paris 1976
[510] Art 11 du décret de 1967
[511] Arrêt du 5 juillet 2013

exécutée. Sa forme quant à elle est très simple. Elle doit faire référence à l'événement, en l'espèce l'abordage[512] et indiquer le montant du fonds de limitation. Par la suite, le Président du tribunal saisi, vérifie les modalités de la constitution du fonds, désigne un juge-commissaire et un liquidateur. Seul le refus du président d'autoriser la constitution du fonds ouvre un droit de faire appel de la décision par la requérant. Une fois le fonds versé, le président du tribunal constate la constitution après avoir vérifié l'exactitude du montant. Ce constat a des effets non moins importants qu'il convient de rappeler.

Comme premier effet, le fonds doit effectivement être affecté aux créanciers dont les droits sont sujets à limitation. Le fonds ayant été constitué, aucun autre bien du débiteur (propriétaire-armateur du navire abordeur) ne peut continuer d'être sous la saisie[513]. Autre effet, la mainlevée qui en principe doit être automatiquement ordonnée[514]. Signalons que ce principe admet des limites consacrées par la Cour de Cassation[515]. On peut sans risque de nous tromper affirmer que la Cour de Cassation en permettant à l'armateur de saisir le tribunal de son choix ne lui garantie en rien la mainlevée du navire par ledit tribunal sauf s'il rencontre l'un des lieux indiqués[516].

En ce qui concerne la mainlevée, le législateur s'est montré plus souple. Ainsi, le législateur a admis que là où le propriétaire est autorisé par la loi à limiter sa responsabilité, il peut obtenir la mainlevée de la saisie en faisant la preuve de la constitution d'un fonds ou de la fourniture de garantie.[517] Toutefois, le caractère obligatoire de la mainlevée ne peut être opposable aux marins et assistants dans la mesure où ils ne participent pas au fonds, leurs créances étant exclues de la limitation[518].

176. Pour le second, si tel est que par la constitution du fonds, les créanciers voient leurs droits fortement affectés, l'on ne saurait admettre qu'ils ne puissent pas contester cette constitution. Il est regrettable que la loi de 1967 n'ait rien prévu à cet effet. Il ne restera plus qu'à se servir du droit commun pour préciser leurs droits en la matière.

---

[512] Loi n°86-1272, du 15 décembre 1986, complétant la loi n°67-5, du 3 janvier 1967 en son article 61. *« En cas d'abordage, puisse que c'est bien de cela que nous traitons, il faut seulement s'en tenir au fait que le fonds de limitation suive les règles particulières pour les bâtiments de moins de 300 tonneaux* »

[513] Art 13 al.1 de la Conv. 1976/ Art 62 de la loi de 1967/ Art L.5121-6 CDT.

[514] Art 13 de la Conv. 1976

[515] Arrêt du 5 janvier 1999(navire Maiden, DMF 1999.130, rapport Rémery et obs. **A. VIALARD**, cité par les Profs **Bonassies et Scapel**, op.cit, p. 378, n°445) . La règle posée par l'article 13 ne joue que dans les conditions strictement prévues par le texte, à savoir si un fonds a été constitué dans l'un des quatre lieux : port de l'événement ou port d'escale suivant ; port de débarquement des passagers et port de la saisie)

[516] Navire CMA CGM Maghreb, DMF 2013.795, rapport **J-P Rémery** et obs **P. BONASSIES**

[517] Art 67 de la loi de 1967/ L. 5121-9 du CDT

[518] MM. **P. BONASSIES et CH. SCAPEL**, op.cit, n°417 et n°450

Dans un premier cas, tout créancier pourra demander par une action au principal au juge qui va reconnaître sa créance de déclarer par avance que l'armateur n'a droit à la limitation et ce bien avant que ce dernier n'entame la procédure de constitution d'un fonds. Dans un second cas, les créanciers pourront intervenir par une action en référé avant que le président du tribunal de commerce n'ait constaté la constitution de fonds conformément à l'article 64 du décret du 27 octobre 1967. Cette intervention vise le blocage de la mainlevée.

Ajoutons qu'en plus du droit de contestation reconnu aux créanciers, la jurisprudence admet que les créanciers puissent contester également l'ordonnance du juge qui est rendue sur « simple requête » constatant la constitution du fonds. Dans ces circonstances, l'action du créancier semble possible jusqu'à l'achèvement de la procédure par la distribution des derniers deniers aux créanciers. L'explication est que l'écoulement du temps n'a rien enlevé à l'ordonnance de constitution du fonds son caractère non contradictoire ; elle ne l'a pas purgée de son vice procédural originaire[519]. C'est en ce sens que la Cour de Cassation a statué.

Comme nous le voyons, le droit a beaucoup évolué sur la constitution de fonds dont le premier avantage est qu'il libère l'armateur, permet la mainlevée de saisie du navire, mais aussi libère l'assureur. En effet, il peut arriver qu'en dépit d'un fonds de limitation constitué, le créancier peut encore faire valoir son droit de contester ce fonds constitué notamment devant le tribunal saisi au principal. Cependant, c'est le droit communautaire européen[520] qui sert de fondement en s'appuyant sur la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 en son article 6 bis qui énonce que le tribunal compétent pour connaître des actions en responsabilité du fait de l'exploitation d'un navire connaît aussi des demandes relatives à la limitation de cette responsabilité. La jurisprudence adhère parfaitement à l'application de ce texte[521]. Si le procédé de limitation de la responsabilité se fait par la constitution d'un fonds, il n'est pas non plus écarté que l'armateur limite sa responsabilité sans avoir à constituer un fonds.

177. La convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ne rend pas la constitution de fonds obligatoire. Ainsi, les termes de la Convention disposent : *« Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'art. 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation*

[519] Arrêt de la Cour de Cassation du 3 avril 2002 (navire Stella Prima, DMF 2002.460, obs. **I. Corbier**, et obs. **P. BONASSIES**, DMF 2003, hors-serie n°7, au n°47)
[520] L'Art 7 du Règlement communautaire du 22 décembre 2000/ Art 9 du règlement du 12 décembre 2012.
[521] Rouen, 26 juill.2000, navire Darfur, DMF 2001.109, obs. **P. BONASSIES**, DMF 2002, hors-série n°6 au n°45. En l'espèce, les tribunaux britanniques avaient décliné leur compétence, sur le fondement de l'article 6 bis de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire.

unique. »[522] La jurisprudence est même allée dans ce sens dans une espèce en indiquant que c'est seulement quant l'ensemble des créances dépasse les limites de la responsabilité que le montant des sommes dues par le propriétaire « *est constitué en un fonds de limitation unique ».*[523]

Il conviendrait de constater que, la question ne devait en principe plus se poser dans la mesure où le législateur a lui-même établi un barème aux termes de l'article 3 qui sert de référent pour mettre en évidence le droit à constitution de fonds où pas. Notons que la Convention de 1976 semble plus précise quant à l'affirmation du caractère non obligatoire de la limitation de responsabilité avec constitution de fonds[524]. En droit français, le législateur a prévu la constitution d'un fonds que si le montant des créances susceptibles d'être invoqué contre le propriétaire de navire dépasse la limitation.

Retenons qu'aussi bien dans la convention de 1976 que dans le droit français, la constitution d'un fonds de limitation n'est pas imposée au propriétaire de navire ou armateur. L'armateur intéressé peut sans constituer un fonds faire valoir son droit à limitation. En pratique, l'armateur n'invoquera son droit à limitation sans constituer de fonds que s'il est en présence d'un créancier unique, qui peut être un autre armateur ou un chargeur dont le navire ou la marchandise à été endommagé. Il pourra le faire par le mécanisme d'une exception subsidiaire de limitation qu'il soulèvera devant le juge saisi au principal. En appel, il pourra soulever la limitation au cas où il est condamné en 1ère instance[525].

178. Ajoutons qu'invoquer la limitation sans constituer de fonds peut s'avérer comme une méthode à risque, sinon dangereuse. En admettant que la décision reconnaissant le droit à la limitation n'a que l'autorité relative de la chose jugée[526], les créanciers peuvent saisir un autre juge et l'armateur qui a déjà indemnisé sans constituer un fonds, un créancier sera à nouveau tenu de le faire pour un second qui s'assurerait que l'armateur a intérêt à constituer un fonds de limitation. De toutes les manières, le droit à limitation peut être invoqué par l'armateur « tant que la décision liquidant le préjudice n'a pas été exécutée »[527].

---

[522] Art 2.2 de la Convention du 10 octobre 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navire

[523] Rennes, 15 mars 1983, DMF 1983, n. **P. GODIN**

[524] Art 10 de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes intitulé: « limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation »

[525] Rennes, 15 mars 1983

[526]Le principe de l'autorité de la chose jugée interdit de remettre en cause un jugement en dehors des voies de recours prévues à cet effet. Ce principe est édicté dans le code de procédure civil (arts 122 480 et 482) et du code civil (arts 1350 et 1351). On dit que l'autorité de la chose jugée est relative car elle concerne que les parties au procès : il n'y a pas d'effets à l'égard des tiers. Le tiers selon l'article 1351 du code civil est celui qui n'a pas figuré à l'instance précédente ou qui a agit en une qualité différente de celle qui était la sienne lors de l'instance précédente.

[527] Arrêt La Licorne Cass.16 nov. 2010, DMF 2011.212

179. Par ailleurs, nous venons de le voir, l'armateur peut invoquer son droit à limitation sans constituer un fonds de limitation. Mais est-il également possible pour ce dernier de procéder à une renonciation contractuelle anticipée à son droit à la limitation ? Rien ne fait obstacle à ce que l'armateur renonce à ce droit à limitation. Même si la question ne s'est jamais posée, ce n'est pas pour autant que cette hypothèse est exclue. Ce peut être un exploitant d'un terminal de marchandises dangereuses qui exigerait des armateurs avec lesquels il contracte de s'engager par avance, à ne pas invoquer son droit éventuel à la limitation. L'explication d'un tel agissement de l'armateur serait la suivante : si tel est que le droit à limitation est un droit qui n'intéresse pas l'ordre public et les bonnes mœurs, il n'est pas moins vrai que c'est un droit disponible, observent des auteurs[528].

La gestion du risque d'abordage maritime nécessite en ce qui nous concerne des regards nouveaux, parfois nombreux de la prévention au règlement de ses conséquences. Il nous est utile d'indiquer que la réduction du risque d'abordage repose essentiellement sur une parfaite observation par les gens de mer, déjà bien formés des règles de conduite en mer. A défaut de telles exigences, les conséquences pour la sécurité maritime peuvent être catastrophiques. On ne citera que les marées noires qui peuvent faire partie des conséquences d'un abordage impliquant un navire transportant un produit polluant. Il peut arriver que les conséquences, mais aussi la capacité de la gestion d'une pollution marine ne soient pas envisageables à l'avance par le transporteur. Toutefois, des mécanismes sont prévus et sont même perfectibles pour répondre aux déversements par les navires de produits polluants, toujours risqué pour la biodiversité.

CHAPITRE II : UNE GESTION EFFICACE DES RISQUES MARITIMES ENVIRONNEMENTAUX

Il est établi, même si cela est regrettable, que les efforts des États dans le domaine de la protection de l'environnement marin, sont souvent déclenchés par des événements catastrophiques. Cette tendance est perceptible dans les régimes internationaux destinés à répondre la responsabilité civile en cas de pollution marine ; les régimes existants ont été développés à travers les réponses fournies à un bon nombre d'accidents désastreux[529]. Avant la Convention MARPOL 73/78, c'était la Convention OILPOL de 1954 qui obligeait les États parties à soumettre les infractions contre les standards internationaux en matière de protection de

[528] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, *op.cit*, p.368 et 369, n°435-1

[529] **COLIN M. DE LA RUE** et **CHARLES B. ANDERSON**, Shipping and the Environnement : Law and Practice, 2è éd., Informa Law, 2009, p. 7 ss.

l'environnement marin à des sanctions appropriées. Mais si la Convention MARPOL joue un rôle important en matière de lutte contre la pollution marine, elle ne saurait être le seul texte ayant une portée internationale en la matière[530]. Des dispositions importantes ont été prises au niveau européen en matière à cet effet et il convient de les rappeler. Si certains auteurs ont observé que la criminalisation des acteurs maritimes pour la pollution de l'environnement marin est un phénomène plutôt récent, il semble que cette tendance est due à un changement de mentalité des États côtiers en ce qui concerne la mise en application renforcée des normes existantes. Ajoutons que vu l'ampleur des marées noires, le législateur français à suivi la jurisprudence de la consécration d'un préjudice nouveau mais non moins essentiel pour le traitement efficace du risque de pollution marine. Observons que l'amélioration des mesures de prévention des risques de pollution marine reste une étape essentielle dans le traitement des risques maritimes environnementaux (**SECTION I**). Toutefois, il peut arriver que l'objectif de la protection du milieu marin contre les souillures dues aux rejets de substances polluantes peut ne pas être atteint par le régime de prévention mis en place. Des dommages importants peuvent être constatés suite à une marée noire de grande ampleur. C'est dans cette hypothèse qu'il sera nécessaire d'envisager la réparation des dommages résultant de la pollution marine (**SECTION II**).

SECTION I : Les mesures de prévention des pollutions marines

Les mers et mêmes les eaux territoriales, sont un domaine où les intérêts des États côtiers se heurtent aux intérêts du transport maritime. Outre les autres intérêts qui peuvent rapprocher États côtiers et transporteurs maritimes de produits polluants, la pollution marine est souvent la cause. L'anticipation est encore à la traine dans ce domaine. Or, il n'est pas toujours évident que les décisions qui se prennent dans la précipitation soient les meilleures. Toutefois, cela n'empêche que cet arsenal juridique joue un rôle indispensable en matière de prévention de la pollution marine. Ainsi, au niveau international comme communautaire, des dispositions importantes ont été élaborées à cet effet **(§I**) sans exclusion des mesures internes **(§II**).

[530] La CMB, certaines résolutions de l'OMI, la Convention pour la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures(OPRC)… servent également comme le fondement du régime préventif des pollutions marines.

§I- Les dispositions internationales et communautaires

Des catastrophes spectaculaires viennent régulièrement rappeler les insuffisances des mécanismes de prévention. La persistance de ces accidents a donné lieu à une abondante littérature et expliquent en partie la complexité et la densité des réglementations actuelles. Lesquelles réglementations afférentes à la prévention du risque de pollution marine se déclinent en dispositions internationales essentiellement négociées au sein de l'OMI (**A**). Pour renforcer la prévention de la pollution marine par les navires, des textes à caractère davantage contraignants ont été adoptés au niveau communautaire, disons européen, donnant ainsi une vision nouvelle au traitement de ce risque (**B**).

A- Les dispositions à caractère international : normes essentiellement négociées au sein de l'OMI

Le 10 mars 1967, l'échouement du ''Torrey-Conyon'' en haute mer sur les écueils des Seven Stones au large du cap Land's est à l'origine de la première marée noire de grande importance, et laisse le Royaume-Uni puis la France face à un vide juridique aux conséquences importantes. En effet, la convention de Londres de 1954 écarte expressément les cas de pollution accidentelle. Au regard du droit international, seul l'État du pavillon pouvait intervenir sur ce pétrolier de 120000 tonnes de port en lourd. Le cadre juridique en vigueur et les règles du droit maritime paralysaient l'État côtier et assuraient une quasi-impunité aux responsables de pollutions accidentelles[531].

180. Ce contexte de pollution marine de grande ampleur a nécessité pour la mise en place d'un cadre juridique de son éradication la 23è session de l'Assemblée Générale des Nations-Unies qui a adopté la résolution 2467 (XXIII) en date du 21 décembre 1968. Ce fut donc la première occasion où le problème de la pollution accidentelle a été abordé. Les négociations ont abouti à la signature à Bruxelles le 29 novembre 1969 d'une convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures. L'apport considérable de cette convention est que les parties peuvent prendre en haute mer, sur des navires ne battant pas leur pavillon, les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer la pollution. L'État riverain peut intervenir pour faire face à un danger grave et

[531] **J-P BEURIER**, « *La protection de l'environnement marin*, extrait de « Droits maritimes » par J-P BEURIER, P.CHAUMETTE et G. Proutière maulion, Ed. JURIS SERVICE.1998, p. 230

imminent menaçant ses côtes. Ce droit d'intervention est exorbitant par rapport au droit international classique, observe un auteur[532]. On y voit une mise en berne sinon, une extinction du droit autrefois « absolu » de l'État du pavillon sur ses navires une fois en haute mer.

181. Face à l'augmentation considérable du transport de marchandises dangereuses par mer, l'environnement des États côtiers était davantage exposé à la menace de pollution. Ainsi, le droit d'intervention, sinon l'établissement du droit d'auto protection devenait insuffisant. C'est en raison de cela que le 2 novembre 1973, un Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de danger de pollution par des substances autres que les hydrocarbures a été adopté (entré en vigueur le 3 mars 1983). Toutefois, le cadre juridique, mieux la mauvaise application des textes ne parviendra pas à protéger l'environnement des États avec une illustration de gravité successive et sans précédent.

182. Le cadre international de lutte contre la pollution marine est régi par un ensemble de textes dont la Convention de Montégo Bay et la Convention MARPOL. Ces textes dont la contribution en matière de prévention et de lutte contre les accidents de pétroliers n'est plus à démontrer, n'ont tout de même pas permis de parvenir à une parfaite protection de l'environnement contre les marées noires. Toutefois, de très nombreuses mesures ont été prises et sont en cours d'étude ou ont été adoptées pour éviter les pollutions du fait des hydrocarbures transportées par les navires. Celles prises après le naufrage du navire Erika nous semblent encore plus déterminantes pour la sécurité maritime.

L'une des mesures importantes est le retrait des pétroliers à simple coque. Par une Résolution du 27 avril 2001, un plan de retrait progressif des pétroliers à simple coque a été mis en place. Après la catastrophe de l'Erika, il a été procédé à la révision de la règle « 13G » de l'annexe I de MARPOL 73/78 pour établir une accélération de l'abandon progressif des navires à simple coque, qui est entrée en vigueur le 1er septembre 2002. En décembre 2003, par une résolution, l'OMI a amendé une 2nd fois la Convention MARPOL visant l'accélération du programme de retrait des navires à simple coque.

Dans le même temps, le système d'évaluation de l'état du navire (CAS) est entré en vigueur. Il s'agit d'une procédure d'inspection renforcée spécialement élaborée pour détecter les faiblesses structurelles des pétroliers à simple coque. Cette évaluation est du ressort de l'État du pavillon qui l'exerce par intervalle de 2 ans et demi par le biais des sociétés de classification. Le but recherché est de vérifier l'intégralité structurelle du pétrolier et d'évaluer la qualité des travaux d'entretien qui ont été faits sur ces pétroliers. Notons qu'en 2003, ce système

[532] **L. LUCCHINI**, « La pollution des mers par les hydrocarbures : les conventions de Bruxelles de 1969, ou les fissures du droit international classique », JDI, 1970, p. 795

d'évaluation a été étendu à tous les pétroliers de plus de 15ans et d'un port en lourd supérieur à 5000 tonnes. Une autre mesure adoptée qui consiste en la protection des soutes à combustible. Elle est applicable à tout navire transportant une capacité globale de combustible de 600 m3 livré après le 1er août 2010. Cela dit, il ne faudrait pas omettre que les pétroliers et les navires de moins de 50000 tonnes brutes, autres que les navires de transport de passagers doivent obligatoirement être équipés d'un système d'identification automatique(AIS) depuis le 31 décembre 2004 suite aux amendements adoptés à la conférence SOLAS. Les avantages de l'AIS ont été rappelés en amont. Comme nous pouvons le constater, l'implication de l'OMI en matière de prévention et de lutte contre les risques de pollution marine est manifeste. Cela contribue à la sécurité maritime.

183. Par ailleurs, notons que pour la protection des eaux bordant la côte occidentale de l'UE, certains États[533] au sein de l'OMI ont créé une Zone Maritime particulièrement Vulnérable(ZMPV). Cette initiative a été officiellement institutionnalisée par l'Assemblée Générale de l'OMI en Décembre 2004[534]. Par la suite, elle a entériné la première mesure à mettre en œuvre consistant en une obligation de signalement 48 h avant le passage par tous les navires transportant du fuel lourd.

Ajoutons que l'initiative de la communauté internationale d'instaurer le principe des navires à double coque ne s'est pas seulement limitée aux pétroliers, elle a été élargie aux autres navires. C'est dans ce cadre que depuis le 1er août 2007, l'annexe I de la Convention MARPOL[535] rend obligatoire le principe des navires à double coque pour les soutes à combustible de tous les navires à partir de 2500 m3 de volume transporté. Cet amendement vise la protection des soutes à combustible des navires autres que les pétroliers pour les hydrocarbures en quantité importante qu'ils transportent et destinée à leur moteur de propulsion supérieure à celle transportée par les petits pétroliers.

184. En appui à la modification de la convention MARPOL, Annexe I, la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute dite « Convention hydrocarbures de soute » est entrée en vigueur le 21 novembre 2008. Cette convention est relative aux questions de responsabilité et la réparation des dommages occasionnés par les hydrocarbures de soute destinés à l'exploitation et à la propulsion du navire.

---

[533] Il s'agit de la France, du Royaume-Uni, de la Belgique, de l'Espagne, du Portugal et de l'Irlande)
[534] Depuis le 1 er juillet 2005 ce système est applicable
[535] Amendement à l'Annexe I de la Convention MARPOL, adopté par l'OMI le 24 mars 2006 et entré en vigueur le 1er août 2007

La Convention MARPOL a connu une autre révision importante en son Annexe VI. En avril 2008[536], le MEPC de l'OMI a approuvé d'importantes évolutions en matière de réduction des émissions polluantes des navires[537]. L'OMI, Organisation Maritime Internationale, joue à ce niveau un rôle crucial en matière de protection de l'atmosphère, ce qui n'est pas surprenant dans la mesure où cette mission a un lien étroit avec les navires. Les efforts de l'OMI ont également concerné la limitation des émissions des gaz à effets de serres par les navires. Cette démarche qu'elle a réalisée dans le cadre de la conférence des Nations-Unies sur les changements climatiques de 2015 a reçu le soutien de la France.

185. Le traitement du risque de pollution marine est pris au sérieux par la communauté internationale notamment par le renforcement des mesures à mettre en œuvre par les États. L'OMI, agence spécialisée de l'ONU, classe les eaux de ballast transportées par les navires parmi les menaces majeures pesant sur les océans[538]. Ces espèces causent des dégâts et l'on rencontre parfois des difficultés pour les éradiquer. Il arrive que certaines de ces espèces présentent des risques de santé publique. L'adoption de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires le 13 février 2004 a été un tournant décisif pour la prévention, voire la suppression des invasions d'espèces causées par le transport des eaux de ballast par les navires et résultant des opérations de ballastage et de déballastage.

C'est en reconnaissance du mérite de l'OMI pour l'adoption et la ratification de cette convention que la France par le biais de Mme Ségolène Royal, a remercié le Secrétaire général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), Monsieur Kitack Lim, pour les efforts qu'il a déployés en vue de la ratification de cette convention par de nouveaux pays[539]. Ajoutons que les exigences pour l'entrée en vigueur de cette convention sont atteintes depuis le 8 septembre 2016, grâce au dépôt par la Finlande de ses instruments de ratification[540].

---

[536] Lors de la 57 session en avril 2008

[537] Ces évolutions concernent en particulier les polluants suivants : oxyde d'azote (NOx), oxyde de soufre (SOx), composés organiques volatils (COV), substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

[538] Les eaux de ballast sont destinées à contribuer, avec la cargaison, à équilibrer les navires. Lors des opérations commerciales de chargement et de déchargement des navires, l'eau des ballasts peut être rejetée, partiellement ou non. Cette eau de mer, utilisée comme lest, se situe généralement dans les doubles fonds des navires et n'a pas de contact avec la cargaison en exploitation normale. En 2004, l'OMI estimait à 10 milliards de mètres cube la quantité d'eau ainsi déplacée par la flotte mondiale et à 7000 le nombre d'espèces différentes transportées dans les eaux de ballast chaque jour dans le monde.

[539] http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2016-09-09_Convention_eaux_de_ballast , Paris 9 septembre 2016 : *« Bonne nouvelle, la Convention sur les eaux de ballast va pouvoir rentrer en vigueur et permettre de traiter les pollutions par les eaux de ballast »*

[540] Il avait été indique que « **Elle entrera en vigueur 12 mois après que 30 États représentant 35% du tonnage brut de la flotte mondiale y aient adhéré**. », mais avec la ratification par la Finlande, on a atteint 52 États représentant plus de 35 % de la flotte mondiale.

186. La protection de l'environnement marin par la communauté internationale est également remarquable en ce qui concerne la Convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses(HNS) malgré le fait qu'elle n'est pas encore de droit positif. Pour faciliter sa ratification par les États, un groupe de travail international est à l'œuvre en ce moment pour la préparation d'un protocole modifiant ladite convention. A cela s'ajoute le protocole du 15 mars 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses qui est entré en vigueur le 14 juin 2007. Il vise l'extension aux substances nocives et potentiellement dangereuses les dispositions de la convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, dite convention OPRC entrée en vigueur le 13 mai 1995.

187. La contribution de l'OMI en matière de prévention et de lutte contre le risque de pollution marine est remarquable. Il reste, pour que ces aménagements normatifs produisent les effets escomptés que les États signataires se comportent en bons élèves, c'est-à-dire veillent à l'application effective du cadre juridique mis en place. C'est à ce prix qu'il sera possible de parvenir à une réduction significative du risque accidentel de pollution marine résultant du transport maritime.

La prévention et la lutte contre la pollution marine par les États ont connu une évolution importante depuis le naufrage du navire Torrey Canyon en 1967 qui fut la première grande marée noire en Europe. Les anglais arguant à l'époque des faits du principe de la liberté de la haute mer, ont tardé à intervenir sur le navire qui dérivait dangereusement vers leurs côtes. C'est donc dans l'intention d'éviter une telle inertie mais aussi légitimer rétroactivement l'action des britanniques, qui ont bombardé ce pétrolier que fut adoptée le 29 novembre 1969, la Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures[541].

Par la suite, le naufrage du M/T « AMOCO CADIZ » a permis de comprendre davantage la nécessité détendre le droit d'intervention des États en haute mer en leur permettant de prendre des mesures, non seulement à la suite d'un accident de mer, mais aussi à l'égard d'un navire en difficulté.

[541] Art 5 de la Convention de 1969

Pour certaines nations, l'État côtier devait même imposer les mesures d'assistance appropriées dès lors que cet État est menacé par le risque de pollution. Cette imposition serait valable pour le navire en avarie et ses assistants dans le but d'assurer la protection de ses côtes. C'est cet élargissement du droit d'intervention qui a crée en quelque sorte une tentative de reconnaissance de la notion d'assistance imposée. Ce qui a encouragé les États à élaborer la convention de Londres du 28 avril 1989. Ainsi, en son article 9, elle consacre le pouvoir d'intervention des États côtiers, afin de mieux préserver leur littoral. Quant à son article 11, lui instaure une véritable coopération entre État côtier et assistant privé. (Voir ANNEXE 6)

Malheureusement, certains États comme l'Espagne ont manqué de rigueur dans l'application de ces dispositions (Arts 9 et 11) face à la dérive du pétrolier «Prestige » le 13 novembre 2000 et ses conséquences catastrophiques. Cette situation pose la question du traitement efficace des risques maritimes environnementaux dans le transport maritime, dont l'intérêt est saisi par notre sujet.

La communauté internationale, par le biais de l'OMI joue un rôle essentiel en matière de prévention et de lutte contre la pollution marine. L'ensemble du cadre juridique qu'elle a mis en place dont l'adaptation est constante, constitue non seulement son implication mais aussi son apport pour un traitement efficace du risque de pollution marine. Signalons que dans ce même élan de prévention du risque de pollution marine, des initiatives au niveau communautaire, disons au niveau européen sont déterminantes.

B- Le cadre juridique européen

La sécurité maritime constitue un enjeu capital au niveau européen. C'est un thème qui intéresse particulièrement l'ensemble des États européens parce qu'il est évident qu'une action efficace ne peut se faire uniquement au niveau national et qu'une collaboration au niveau communautaire est nécessaire. En 1999, la France a été particulièrement touchée par la pollution marine due au naufrage du navire Erika. C'est d'ailleurs ce qui a poussé la commission européenne à s'investir rapidement en matière de sécurité maritime. Cet investissement s'est traduit par les paquets Erika confirmant le durcissement des mesures de prévention de la pollution marine accidentelle (**1**). Pour montrer sa fermeté, l'Union européenne, a accentué son action pénale afin de renforcer la responsabilité environnementale (**2**).

1- Le durcissement des mesures de prévention de la pollution marine accidentelle

188. Les paquets Erika I et II sont les mesures envisagées en application des directives adoptées à la suite de l'accident du navire Erika en décembre 1999[542]. La commission européenne en tenant compte du naufrage du navire Prestige a voulu accélérer et renforcer les mesures déjà prévues dans les paquets « Erika I et II ». C'est d'ailleurs cette volonté qui s'est traduite par l'adoption d'un troisième paquet dit paquet « Erika III ».L'adoption de ces mesures démontre la volonté et le dynamisme de l'Union européenne de renforcer la sécurité maritime par une meilleure protection des eaux et littoraux européens.

189. Le paquet Erika I porte sur trois points essentiels dont le contrôle par l'État du port des navires, les mesures relatives aux sociétés de classification et enfin, le calendrier relatif à l'enlèvement des navires à coque simple. Il est constitué d'une directive qui vise le renforcement des contrôles exercés par les États du port au sein de l'UE[543]. Cette Directive apparaît comme une alternative qui permet de régler l'insuffisance des contrôles effectués par les États du pavillon sur leurs navires. Pour y parvenir, les États côtiers se sont fondés sur un principe de droit maritime selon lequel les navires de commerce étrangers sont soumis à la juridiction de tout État côtier lorsqu'ils se trouvent dans ses eaux territoriales et dans ses ports[544].

La particularité de la directive 2001/106/CE est qu'elle prévoit l'obligation pour les États membres d'inspecter certaines catégories de navires présentant des risques importants[545]. En outre, elle impose aux États concernés de refuser l'accès à leurs ports aux navires ayant été immobilisés dans un port à deux reprises, au cours des deux années précédentes pour mauvaises conditions et battant pavillon de complaisance[546]. Ces navires sont inscrits sur une liste noire tel que l'exige le Mémorandum de Paris.

Evoquons les mesures relatives aux sociétés de classification. Il est important de le noter, les paquets Erika traduisent une volonté de correction des failles qui ont conduit au naufrage dudit navire. Ainsi, comme nous l'avons souligné plus haut, la question des sociétés de classification défaillantes a retenu l'attention des acteurs européens qui ont bien voulu apporté certaines améliorations par la Directive 2001/106/CE. Ainsi, cette Directive exige un encadrement

[542]Elles sont entrées en vigueur le 22 juillet 2003 pour ce qui est des dispositions relatives au contrôle par l'État du port et les sociétés de classification, et du 5 février 2004 pour ce qui est du suivi du trafic maritime

[543] Directive (2001/106/CE du 19 décembre 2001) qui modifie la directive 95/21/CE

[544] Art 21.1 f de la CMB : « *L'État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur les questions suivantes : ...préservation de l'environnement de l'État côtier et prévention, réduction et la maîtrise de sa pollution, »*

[545] Art 7 de la Directive 2001/106/CE

[546] Art 7 ter de la Directive 2001/106/CE

rigoureux des activités desdites sociétés. Ceci est une innovation importante dans la mesure où les contrôleurs seront désormais eux-mêmes contrôlés. Cela participe évidemment à améliorer le climat de la protection des eaux européennes contre les marées noires.

La Directive 2001/106/CE par sa refonte en un règlement[547] et une autre Directive[548], a permis de réviser le système communautaire d'agrément des sociétés de classification en y prévoyant des sanctions financières en cas de manquement par ces sociétés aux règles communautaires. A cela, s'ajoute le fait que les sociétés de classification sont tenues à partir de l'entrée en vigueur du paquet Erika I de se mettre aux normes des critères qualitatifs plus stricts sur certains points et harmoniser certains de leurs textes.

Par ailleurs, le Règlement n° 417/2002[549] du parlement européen et du conseil du 18 février 2002 a instauré un calendrier spécifique d'élimination des navires à simple coque entrant dans les ports des États membres de l'UE ou battant pavillon de ces mêmes États. Il s'agit de l'interdiction du transport de fioul lourd dans des pétroliers à simple coque à destination ou au départ de l'Union européenne. L'une des spécificités de ce règlement est qu'il met en place un mécanisme plus accéléré de retrait et procède par la même occasion à un durcissement des dernières évolutions de la règlementation de l'OMI. Il n'est plus possible de maintenir les pétroliers à simple coque[550].

190. Les leçons tirées du naufrage du navire Erika ont été également mis en évidence dans un second train de mesures appelé « Paquet Erika II ». Notons que si les paquets Erika ont été adoptés pour répondre efficacement mais aussi prévenir d'éventuels cas de pollution des eaux européennes, il convient de dire que ces mesures ont été étendues à l'ensemble des navires sans distinction, notamment ceux qui entrent dans les ports européens. A l'échéance 2003, la commission européenne après évaluation des mesures ayant trait à l'environnement a jugé de la nécessité de leur adoption pour minimiser à la fois le risque de voir se reproduire de tels

[547] Règlement 391/2009/CE

[548] Directive 2009/15/CE du 23 avril 2009

[549] Le règlement (CE) n° 417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil. Ce Règlement prévoit l'introduction accélérée de prescriptions en matière de double coque, ou de normes de conceptions équivalentes pour les pétroliers à simple coque, afin de réduire le risque de pollution accidentelle par les hydrocarbures dans les eaux européennes. Ledit règlement a introduit des dispositions interdisant le transport des produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque au départ et à destination des ports de l'Union européenne. De plus, les autres pétroliers munis d'une quelconque protection pourront être exploités jusqu'à ce qu'ils atteignent l'âge de 25 ans ou jusqu'en 2017 (selon la date la plus rapprochée), sous réserve de l'approbation de l'administration compétente.

[550] Le retrait des gros pétroliers plus âgés a commencé en 1995 et celui de tous les gros pétroliers à coque simple devrait s'achever en 2026. Les gros pétroliers à coque simple doivent être retirés dès qu'ils atteignent l'âge de 25 ans, s'ils ne sont pas munis de citernes à ballast séparé, ou l'âge de 30 ans, s'ils sont munis de citernes à ballast séparé.

accidents et dommages occasionnés immédiatement ou à plus long terme, du fait de ces accidents.

C'est dans ce cadre que des actions complémentaires, sinon des initiatives nouvelles ont été prises pour renforcer certaines déjà existantes : Il s'agit des dispositions relatives au suivi du trafic maritime (safeseanet) mais également d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.[551]

En outre, le dispositif européen impose à tous les navires qui font escale dans les ports européens d'être équipés d'un transpondeur(AIS), d'un (Voyage Data Recorder) mais également fait obligation de signalement des accidents, des événements de mer auprès des autorités côtières. Il convient aussi de dire que par une résolution du Conseil des ministres des transports du 2 octobre 2007, l'AESM joue un rôle de Centre européen des données d'identification à longue distance du trafic maritime. (LRIT, OMI. 19 mai 2006).

Le 27 juin 2002, un Règlement a été adopté dans le cadre du renforcement de la coordination de l'action des États membres par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime(AESM), avec une double fonction. Tout d'abord, au titre de sa mission de conseil et d'expertise, l'agence doit fournir à la Commission des avis scientifiques et techniques en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution, afin de l'assister dans l'élaboration de la législation, le contrôle de sa mise en œuvre, et dans l'évaluation de l'efficacité des mesures en vigueur. L'AESM a un rôle également en matière de lutte contre la pollution. En particulier, elle a été chargée de créer un réseau de navires, d'équipements et de ressources diverses afin d'aider les États membres à faire face à la pollution provoquée par les navires.

Rappelons maintenant l'importance du réexamen de certains aspects du régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. En raison des difficultés pour les victimes de catastrophes marines à être indemnisées de manière satisfaisante dans le cadre du fonds international FIPOL, la Commission européenne a proposé, par le biais du paquet Erika II, un projet de règlement portant création d'un fonds communautaire d'indemnisation. Ce projet n'a pas eu de suite du fait de la mise en place d'un régime d'indemnisation dans le cadre de l'OMI, conduisant à un fonds FIPOL supplémentaire de 3ème niveau.

Par ailleurs, certaines dispositions du MOU de Paris concernant l'obligation des pilotes de signaler les navires dont l'état est douteux ont été réexaminées en vue d'étendre la procédure de transmission d'informations[552] relatives aux contrôles par l'État du port aux navires en transit

[551] Directive n°2002/59/CE du 27 juin 2002 ; JOCE 5 août, L 208, p.10
[552] Directive CE no 95/21 du 19 juin 1995, JOCE 7 juillet, no L 157

dans les eaux de l'UE, y compris les détroits[553]. Le renforcement de la protection des eaux côtières de l'Union européenne par la prise de mesures par les États est la preuve de sa forte implication dans le nouveau ton qu'elle donne au traitement des risques marins environnementaux.

On peut observer que l'adoption des paquets Erika I et II met en évidence un cadre juridique plus contraignant et davantage harmonisé. Toutefois, cette fermeté des autorités européennes est allée plus loin et s'est traduite par un troisième dispositif de mesures contraignantes.

191. Le paquet Erika III est un ensemble de mesures qui fait suite aux Paquet Erika I et II. Il vise des procédures à l'encontre des États membres pour mauvaises ou non transposition des dispositions en vigueur. Ajoutons que le paquet Erika III est articulé sur deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions d'une part et le traitement de la suite des accidents d'autre part. Il convient donc de dire qu'à l'instar des paquets Erika I et II, le paquet Erika III constitue un nouvel ordre de durcissement des mesures tenant à la sécurité maritime, notamment la protection de l'environnement marin de l'UE. Ainsi, il repose sur 6 mesures essentiellement évoquées dans les mesures précédentes (paquet Erika I et paquet Erika II)[554].

Ces mesures visent à réformer en profondeur les pratiques actuelles dans le transport maritime et répondent au besoin d'une « politique européenne de la mer, globale et cohérente, destinée à la création d'un espace européen de sécurité maritime »[555]. Il rejoint en cela les propositions formulées par le Conseil européen et le Conseil Transport ainsi que par la seconde conférence ministérielle conjointe des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port « Renforcer le cercle de responsabilité »[556].

Ce nouveau paquet législatif, à l'instar des précédents, satisfait aux objectifs de la stratégie thématique pour la protection de l'environnement marin, requise par le sixième programme d'action pour l'environnement[557]. Il répond également, en ce qui concerne la directive sur le contrôle par l'État du port et la directive sur les sociétés de classification, maintes fois amendées, aux objectifs de la stratégie de Lisbonne concernant l'amélioration et la simplification de textes

[553]Directive CE no 2008/106 du 19 novembre 2008, JOUE 3 décembre, no L 323), aux navires en transit dans les eaux de l'Union européenne, y compris les détroits.

[554] Il s'agit du suivi du trafic maritime (La directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifie la directive 2002/59/CE.) ; le contrôle de l'État du port (La directive 2009/16/CE modifie la directive 95/21/CE relative au contrôle par l'État du port.) ; la règlementation européenne sur les enquêtes après accidents (en prévoyant des lignes directrices claires à l'échelle communautaire concernant l'exécution d'enquêtes techniques après événement de mer.) , les sociétés de classification (Le règlement 391/2009/CE et la directive 2009/15/CE) ; la responsabilité de l'État du pavillon (Directive 2009/21/CE) et enfin la responsabilité des propriétaires de navires (Directive 2009/20).

[555] Termes utilisés par le Parlement européen dans sa résolution du 27 avril 2004

[556] Conférence ministérielle tenue à Vancouver les 2 et 3 novembre 2004.

[557] Décision CE no 1600/2002 du 22 juillet 2002, JOCE 10 septembre, no L 242.

législatifs existants. L'objectif recherché étant en particulier d'accroître la lisibilité et l'efficacité de l'environnement réglementaire communautaire toujours indispensable à un traitement efficace des risques environnementaux.

192. A terme, l'ensemble des dispositions arrêtées devrait contribuer à renforcer le volet sécurité de la politique maritime européenne intégrée, dont les perspectives ont fait l'objet, le 7 juin 2006, d'une présentation de la Commission européenne dans le Livre Vert intitulé « Politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers »[558].

En réponse à la persistance des accidents de pétroliers ces dernières années, la politique européenne de protection de ses eaux et de ses côtes a consisté en un durcissement des mesures à cet effet. Mais cela n'a pas suffit, l'Union européenne est allée plus loin en faisant de son action pénale un moyen de renforcer la responsabilité environnementale.

2- L'action pénale en droit communautaire : un complément à la responsabilité environnementale

La pénalisation de la pollution marine n'est pas un phénomène nouveau. La loi française du 5 juillet 1983 transposant la Convention MARPOL avait opté pour des sanctions pénales. En droit communautaire, la pénalisation de la pollution marine est marquée par deux directives[559]. Ceci étant, la politique européenne ne consiste pas à œuvrer en lieu et place des États membres mais à inciter ces États à l'action pénale (**a**). Pour que la communauté ne dépasse son rôle d'incitation des États à l'action pénale en matière de pénalisation de la pollution marine, la CJCE exerce un contrôle de son action. (**b**).

a - Une politique européenne d'incitation des États à l'action pénale

193. La politique européenne de lutte contre les atteintes à l'environnement, notamment à l'environnement marin ne s'est pas seulement limitée à la prise des mesures préventives. L'Europe, en visant le même objectif, s'est lancée sur la voie d'une incitation de ses membres à l'action pénale. L'action pénale européenne apparaît depuis bien longtemps comme un outil de

[558] (COM(2006) 275 final)

[559] Directive 2004/35/CE du parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, et la Directive 2005/35/CE du parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, JOCE L 255, 7 septembre 2005, p.11-21

lutte contre les atteintes à l'environnement. C'est dans ce cadre qu'en 1998, le Conseil de l'Europe a adopté la Convention n°172 STE même si elle n'est pas encore entrée en vigueur.[560] Si 13 États ont signé cette Convention, seul l'Estonie a procédé jusqu'ici à sa ratification, état de la ratification qui est contraire à l'exigence de l'article 13.3 de la dite Convention[561].

A notre avis, le manque d'engouement des États à ratifier la Convention STE 172 tire sa source des nombreuses disparités contenues dans les textes en matière pénale d'un État à un autre. C'est cela-même qui marque le caractère un peu spécifique du droit pénal de chaque État. On a pu observer que la Convention STE 172 a identifié des infractions que tous les États, éventuels signataires devront sanctionner la commission[562]. Or, certains de ces actes qualifiés d'infractions par ladite convention, peuvent ne pas être réputés comme tel dans certains États. Une uniformisation, disons une harmonisation dans ces conditions semble inespérée et trouvera difficilement la bénédiction des États comme cela se traduit par leur réticence à la ratifier. Ce qui n'exclut tout de même pas son entrée en vigueur éventuelle dans la mesure où il ne reste plus que la ratification par deux autres États.

L'expérience en matière de droit OHADA démontre que l'uniformisation en matière pénale n'est pas aisée. C'est en raison de cela que l'aspect de la répression pénal, sanctionnant la violation de certaines règles prévues par les Actes Uniformes est laissé à l'appréciation souveraine des États membres de l'OHADA[563].

194. Rappelons également que le préambule de la Convention STE 172 a clairement mentionné les rôles importants que peut jouer le droit pénal en matière de protection de l'environnement[564]. Cela n'a pas exclu qu'un an après l'adoption de la Convention STE 172, le

---

[560] Convention sur la protection de l'environnement par le droit pénal, n°172 STE ouverte à la signature le 4 nov.1998.

[561] Art 13.3 de la Convention STE 172 «… La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois après la date à laquelle **trois États** auront exprimé leur consentement à être liés par la Convention conformément aux dispositions du paragraphe 1. »

[562] Art 6 de la Convention STE (Sanctions réprimant les atteintes à l'environnement) « *Chaque Partie adopte, conformément aux textes internationaux pertinents, les mesures appropriées qui pourraient être nécessaires pour rendre les infractions, établies conformément aux articles 2 et 3, passibles de sanctions pénales qui tiennent compte de leur degré de gravité. Ces sanctions doivent permettre l'emprisonnement et les sanctions pécuniaires, et peuvent inclure la remise en l'état de l'environnement.* »/ Voir Art 8.b du même texte. Le Préambule de la Convention STE en ses paragraphes 8, 9, 10 mentionne la nécessité du recours à la sanction.

[563] **K. E. YAO**, *« Uniformisation et droit pénal : esquisse d'un droit pénal des affaires dans l'espace OHADA»*. Revue internationale de Droit comparé, 2011, p.661-696. Cet auteur souligne que les obstacles à l'uniformisation du droit pénal des affaires dans l'espace OHADA sont : le problème de la détermination des infractions et des modalités de la répression d'une part et d'autre part, le problème de la détermination de la responsabilité pénale. P.685 et p.689.

[564] « Convaincus de la nécessité de poursuivre une politique pénale commune tendant à la protection de l'environnement; Conscients que, si la prévention des atteintes à l'environnement doit être recherchée en premier lieu par d'autres moyens, le droit pénal a un rôle important à jouer dans la protection de l'environnement; Rappelant que les atteintes à l'environnement entraînant des conséquences graves doivent être érigées en infractions pénales passibles de sanctions appropriées; Souhaitant que des mesures efficaces soient prises pour que les auteurs de telles

Conseil européen de Tampere demande aux États de renforcer l'adoption en vue de définition, d'incriminations et de sanctions communes dans les domaines de délinquances particulières y compris la criminalité environnementale[565].

A ces textes et initiatives importants en matière pénale visant la protection de l'environnement, il existe un des plus récents : la décision-cadre, relative à la protection de l'environnement par le droit pénal[566]. Si ces textes sont intervenus dans un cadre général, il convient de faire remarquer que le domaine maritime s'est encore illustré par son particularisme. Des textes spécifiques ayant été adoptés pour la protection pénale de l'environnement marin.

195. L'Union européenne a adopté en 2005[567] une directive et une décision-cadre[568] visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires. Ce qu'il est important de noter, c'est que la Communauté européenne ne dispose pas de compétence en matière pénale[569]. Elle n'a jusqu'ici qu'inciter l'action pénale de ses États. Il n'est pas rare de voir qu'elle leur impose parfois d'agir en matière pénale. L'objectif visé par ces textes est d'inciter les États à infliger des sanctions pénales à toutes personnes (physiques et morales) qui par leur négligence, se rendent responsables, délibérément ou accidentellement, d'une pollution marine.

196. Cela dit, observons que la conformité du droit pénal national au droit communautaire est une exigence. Autrement dit, le droit pénal national ne peut s'affranchir du respect du droit communautaire. A cet effet négatif, s'ajoute un effet positif qui résulte de l'imposition qu'elle fait aux États membres de légiférer ou mener des actions pénales[570]. Cet effet positif du droit communautaire sur le droit pénal national trouve son fondement dans le

---

infractions n'échappent pas aux poursuites et à leurs sanctions, et désireux de renforcer la coopération internationale à cet effet; »

[565] Conseil européen de Tampere, 15-16 oct 1999 concernant la conclusion de la Présidence de l'EU « Le Conseil européen estime que, en ce qui concerne le droit pénal national, les efforts visant à trouver un accord sur des définitions, des incriminations et des sanctions communes doivent porter essentiellement, dans un premier temps, sur un nombre limité de secteurs revêtant une importance particulière, tels que la…criminalité au détriment de l'environnement », Bull. UE 10-99, pt 1.14

[566] Décision-cadre 2003/80/JAI du Conseil du 27 janv. 2003. Ce texte a été annulé par l'arrêt de la CJCE du 13 septembre 2005, Commission c. Conseil, aff. C-176/03, Rec; CJCE I-7879

[567] Dir.2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanction en cas d'informations, JOUE L.255 du 30 sept.2005, p.11

[568] Décision-cadre 2005/667/JAI du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires, JOUE L.255 du 30 septembre 2005, p.164. Texte annulé par l'arrêt de la CJCE du 23 octobre 2007, Commission c. Conseil, aff. C-440/05, Rec. CJCE I-9097

[569] La communauté a instauré en 1992 une coopération dans le domaine de la justice et des affaires intérieures. En 1997, il n'est plus question de cette appellation mais plutôt de « coopération policière et judiciaire en matière pénale » dans le cadre du troisième pilier intergouvernemental. On voit bien qu'il n'est pas question de reconnaître une compétence pénale à la communauté.

[570] **J. PRADEL et G. CORSTENS**, Droit pénal européen, 3è éd D. 21 avril 2009, p.483 s sur les notions d'effet positif et négatif du droit communautaire sur le droit pénal national

traité CE[571]. Si tel est que le droit communautaire exerce une influence sur le droit national, comment établir que les sanctions, telles qu'admises dans l'esprit de l'article 10 du traité CE, présentent un caractère pénal ?

A ce niveau, la contribution de la jurisprudence est très remarquable. La réponse à la question sus-indiquée a été donnée dans deux arrêts importants en matière de protection de l'environnement. La CJCE se prononce dans un arrêt du 13 septembre 2005 suite à un recours visant à annuler la décision-cadre 2003/80/JAI du Conseil du 27 janvier 2003 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal. En effet, cette décision-cadre a été annulée par la Cour pour le motif que la compétence pour la communauté est d'imposer aux États d'agir au plan pénal pour garantir la bonne application de la règle communautaire environnementale[572]. Or, la décision-cadre de 2003 rivalise cette compétence avec la Communauté.

Dans une seconde espèce, cette fois le domaine maritime, disons le transport maritime est saisi.[573] En effet, la Cour statue sur la demande d'annulation de la décision-cadre 2005/667/JAI du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires. Il faut souligner que ce texte est un complément de la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires[574]. Cette annulation a été obtenue avec les motifs presque identiques à celles évoquées pour l'annulation de la décision-cadre 2003/80/JAI[575].

Par la suite, il a été nécessaire de procéder le 25 février 2009 à une proposition de modification dont la teneur est la suivant « les *États membres veillent à ce que les rejets par des navires de substances polluantes…soient considérés comme des infractions pénales s'ils ont été commis intentionnellement, témérairement ou à la suite d'une négligence grave* ».[576]

157. L'incitation des États à l'action pénale démontre la fermeté dans les initiatives nouvelles en matière de prévention et de lutte contre le risque de pollution environnementale

---

[571] Art 10 du Traité CE « Les États membres prennent toutes les mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations découlant du présent traité ou résultant des actes des institutions de la communauté. » Ce texte exige que les violations du droit communautaire soient sanctionnées dans des conditions analogues à celles applicables aux violations du droit national d'une nature et d'une importance similaire et qui, en tout état de cause, confère à la sanction un caractère effectif, proportionné et dissuasif. (CJCE 21 septembre 1989, Commission c. Grèce, aff.68/88, Rec. CJCE 2979.)

[572] Art 175 CE. Suite à cette annulation de la décision-cadre, le 19 novembre 2008, l'impair est corriger et le texte a désormais pour objet d'établir des mesures « en relation avec le droit pénal afin de protéger l'environnement de manière plus efficace ». (Art 1er)

[573] CJCE 23 oct.2007, Commission c. Conseil, aff. C-440/05

[574] Dir.2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 sept. 2005, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction.

[575] **A. CUDENNEC**, « Commentaire de l'arrêt du 23 octobre 2007 », DMF mars 2008, n° 690, p.224-232 (Le juge communautaire souligne qu'en principe, la législation pénale tout comme les règles de procédure pénale ne relèvent pas de la compétence de la communauté, toutefois, elle rappelle sa compétence pour exiger des États membres qu'ils adoptent des sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives si cela s'avère indispensable pour garantir l'effectivité du droit communautaire.)

[576] Art 4 nouveau de la Directive 2005/35/CE

dans les eaux européennes. Ces alternatives adoptées dans le cadre européen visant le traitement de ce risque sont remarquables de notre point de vue mais aussi méritent d'être vulgarisées. Reste maintenant à voir si les États seront à la hauteur de cet engagement sans faire semblant de coupler l'action pénale dont ils sont investis avec le caractère compensatoire découlant de la responsabilité civile. A notre avis, l'appréciation du caractère téméraire, ou encore intentionnel, on parlerait peut-être d'inexcusable, des infractions commises par le personnel naviguant, peut parfois se révéler moins convaincante.

La communauté européenne ne fait qu'inciter ses États à l'action pénale pour une meilleure protection de l'environnement. C'est en cela que se définit son action pénale qui se différencie de celle de ces États membres. Elle veille par son organe juridictionnel (CJCE), à la saine mise en œuvre du pouvoir dont elle investit ses États.

b- Le contrôle juridictionnel de l'action pénale de la communauté par la CJCE

158. L'action pénale en droit communautaire apparaît comme un complément à la responsabilité environnementale. Un auteur écrit : « Toute loi pénale, de manière générale, s'efforce de prévenir l'action socialement dangereuse qu'elle définit… »[577] Cette fonction d' « intimidation » selon les termes de M. BOULOC, est particulièrement utile pour prévenir le dommage à l'environnement.

Avant d'aller plus loin, il convient de souligner que le dommage environnemental résultant de la pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il n'était pas encore pris en compte par le système de la responsabilité environnementale, il est important d'examiner s'il était possible de le prévenir par le biais de la responsabilité pénale. Il faut rappeler que la proposition de modification de la directive 2005/35/CE insiste sur l'importance de la sanction pénale qui, reflétant « une désapprobation de la société qualitativement différente de celle manifestée par le biais des sanctions administratives », contribue à renforcer l'efficacité de la réglementation.

159. Cette directive souligne également l'élément moral de l'infraction quant au comportement de l'opérateur dans la commission de l'infraction[578]. Cela signifie que les États membres devront veiller à ce que les rejets en mer de substances polluantes soient considérés comme des infractions pénales s'ils ont été commis « intentionnellement, témérairement ou à la suite d'une négligence grave »[579].

[577] **B. BOULOC**, Droit pénal général, D, coll. « Précis », 2006, 730 p., note p. 402
[578] COM(2008) 134 final, p 3. Le dispositif de sanction : *« à réprimer les rares cas de pollution où le comportement de l'opérateur est jugé intolérable et doit être puni des sanctions pénales »*
[579] Art 4 nouveau de la Directive 2005/35/CE

La négligence grave doit s'entendre comme impliquant une action ou une omission involontaire par laquelle la personne responsable viole, d'une manière caractérisée, l'obligation de diligence qu'elle aurait dû et aurait pu respecter compte tenu de ses qualités, de ses connaissances, de ses aptitudes et de sa situation individuelle, observe la jurisprudence [580]» Toutefois, certaines associations de propriétaires de navires ont vu en la notion de « négligence grave », telle que précisée par la Cour, une violation du principe du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale au sens de la Convention de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer[581]. A cela s'est ajoutée une autre critique qui fait état de ce que la sécurité juridique est mise en mal par l'expression « négligence grave » dans la mesure où, nullement elle n'est définie par la Directive et par conséquent, elle manque de clarté[582].

Sur les critiques tenant à la violation de la sécurité juridique et la clarté de l'article 4, la Cour après avoir rappelé ce qu'il faut entendre par sécurité juridique[583], fait remarquer que la notion de sécurité juridique est pleinement intégrée et utilisée dans les systèmes juridiques nationaux et que la définition des infractions et sanctions visées à l'article 4 de la Directive résulteront en réalité des règles nationales.

160. En réalité, la Communauté n'invente pas le fait de reconnaître aux États la compétence de définir les infractions et sanctions applicables et de limiter sa compétence à la politique de répression. Le traité OHADA[584] par exemple reconnaît des compétences pénales à ses États en matière de répression des infractions aux règles dictées par les Actes Uniformes, même si on peut s'inquiéter des disparités que peut soulever cette répression[585] .

Comme nous pouvons le constater, exiger un régime de responsabilité pénale afin de lutter contre la pollution causée par les navires, peut constituer un élément fondamental de lutte contre la criminalité environnementale. Ainsi, il est évident que la modification de la directive 2005/35/CE sera d'un apport indispensable du fait de son caractère dissuasif tenant aux sanctions

[580] Pt 77 de l'arrêt de la CJCE 3 juin 2008, Intertanko, Intercargo c. Secretary State for Transport, aff.C-308/06, non encore publié.
[581] Art 17 CMB : sous réserve de la convention, les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.
[582] CJCE 3 juin 2008, Intertanko, Intercargo c. Secretary State for Transport, aff.C-308/06, préc..
[583] Le principe général de La sécurité juridique est un principe communautaire et exige que « La réglementation soit claire et précise afin que les justiciables puissent connaître sans ambigüité leurs droits et obligations. »
[584] Organisation Pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA)
[585] **K. E KONAN,** Le rôle de la Cour Commune de Justice et d'arbitrage dans l'espace OHADA, Mémoire de MASTER II, 2012-2013, FUPA (Côte d'Ivoire) /

prévues en ce qui concerne la prévention du dommage environnemental issu de la pollution causée par les navires.[586]

Il convient de noter que le système communautaire de la responsabilité pénale doit prendre en compte les autres régimes de responsabilité, telles que la responsabilité environnementale, mais aussi la responsabilité du fait des déchets. A cet effet, la CJCE a affirmé que le producteur d'hydrocarbures devenus des déchets suite à leur déversement accidentel en mer résultant d'un naufrage doit supporter les coûts liés à l'élimination des déchets[587].

Les mesures internationales et communautaires dans la prévention du risque de pollution marine sont dans bien des cas déclenchées par des accidents de pétroliers et leurs conséquences sur l'environnement. On retiendra que ces mesures sont de plus en plus draconiennes. Toutefois, l'anticipation qui permet de mieux affiner toute réflexion, reste à la traîne dans ce domaine. Cela dit, les mesures prises au niveau international et communautaire ne trouvent application que dans les États parties, qui eux-mêmes ne manquent pas d'initiatives dans la prévention du risque de pollution marine.

§II- Les mesures internes de prévention des risques maritimes environnementaux

L'environnement comme les pollutions ne connaissent pas les frontières administratives ou politiques. Toutefois, le succès de l'action communautaire est fonction de la bonne marche de la politique interne des États en matière de prévention des pollutions marines. Pour assurer cette mission parmi tant d'autres, la France a adopté le concept de l'action de l'État en mer. Ainsi, protéger l'environnement, c'est d'abord assurer une forte action de prévention à l'égard de tous les risques potentiels pouvant toucher le milieu marin : pollution provenant des navires, donc mettre en place des mesures de sécurité maritime. Lesquelles mesures de sécurité maritime sont d'ordre civil et administratif (**A**). Pour renforcer la protection du milieu marin contre les souillures provenant des rejets de produits polluants par les navires, le législateur français ne s'est pas limité aux mesures civiles et administratives de prévention. Il a envisagé un cadre de responsabilité pénale pour dissuader davantage les éventuels pollueurs (**B**).

---

[586] **A. CUDENNEC**, L'apport du cadre pénal communautaire à la prévention et à la réparation du dommage à l'environnement, extrait du colloque sur « la responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation », S/Dir CHANTAL CANS, préf G. VINEY .D. 2009.p. 407

[587] CJCE 24 juin 2008, Commune de Mesquer, aff. C-188/07, non encore publié. (La CJCE répondait à une question préjudicielle posée par la Cour de Cassation à propos d'un litige opposant la commune de Mesquer, dont le littoral avait été souillé par le fuel échappé de l'Erika, à différentes sociétés Total.)

A- Les mesures civiles et administratives

Les mesures que les autorités étatiques peuvent appliquer dans la protection du milieu marin diffèrent. Parfois, ces mesures tirent leurs sources de textes internationaux ou encore de leur droit interne. Ainsi, elles se déclinent en mesures civiles(**1**), mais aussi en mesures administratives (**2**).

1- Les mesures civiles de prévention des risques environnementaux

161. L'un des risques majeurs dans le transport maritime est la pollution marine. Les naufrages du Torrey Canyon, de l'Olympic Bravey et de l'Amoco Cadiz ont attiré l'attention de la communauté internationale sur les grands pétroliers quant à leur problème de manœuvrabilité[588]. Si ces navires naufragés que nous venons de citer ont marqué l'histoire par l'ampleur des marées noires dont ils sont à l'origine, il n'est pas moins vrai que récemment les pétroliers Erika et Prestige ont fait revivre à la biodiversité ces périodes sombres.

Le type de pollution qui nous intéresse est de nature accidentelle[589] par rejet[590] telle qu'appréhendée par la convention MARPOL. Les efforts aussi bien législatifs qu'opérationnels sont nombreux, mais les cas de pollution marine ne manquent pas. C'est dans l'intention de proposer une démarche pouvant permettre un traitement efficace de ce risque qu'il est nécessaire de mettre en évidence les mesures civiles après avoir invoqué la Convention de Montégo Bay quant à la prise en compte de ce risque.

162. La convention de Montégo Bay, convention fondamentale en matière de sécurité maritime a posé les bases essentielles de la lutte contre la pollution à la suite d'un accident de mer. Ainsi, la surveillance continue des risques de pollution et des effets de la pollution, l'évaluation par les États des effets potentiels des activités sont visés. L'incitation des États à prendre des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et s'attachant à favoriser l'adoption de dispositifs de circulation des navires visant à réduire au minimum le risque dont les conséquences sont susceptibles de polluer

[588] Cdt **LESIMPLE**, « La sécurité des grands pétroliers ». La revue maritime, n°342, déc.1978, 2588-2589

[589] Art 2. 6 de la Convention MARPOL : « " Evénement " désigne un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance. » / **X. LARROUY-CASTERA et J-P OURLIAC**, Op.cit, p. 53

[590] Art 2. 3 a) de la Convention MARPOL : « " Rejet ", lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange. »

le milieu marin sont ciblés par cette Convention. La Convention de Montégo Bay donne également le droit aux États de prendre des mesures visant à empêcher la pollution à la suite d'un accident de mer[591]. Ce sont donc ces mesures qui nous intéressent à ce niveau notamment en leur nature civile.

Le principe de la prévention impose aux décideurs de prendre des mesures préventives pour empêcher que le dommage survienne, à condition que celui-ci soit bien connu. Or, à côté du principe dit de prévention, il existe le principe de précaution qui prône quant à lui une prévention des risques de dommages malgré leur incertitude scientifique et invite à intervenir avant tout commencement de risque[592]. Pourtant, de nos jours, il est constant de voir que c'est la fonction préventive de la responsabilité civile qui est saisie essentiellement par la doctrine[593]. Notons ensuite que la prévention de la pollution environnementale passe également par la gestion et le contrôle des eaux de ballast et des sédiments des navires et ce, les États doivent en faire une priorité[594].

163. Il faut également rappeler que le juge du fond contribue à la prévention des dommages en faisant cesser un fait illicite ou encore en l'empêchant de se réaliser. C'est ainsi qu'il peut ordonner certains travaux ou suspendre une activité jusqu'à nouvel ordre. Contrairement à ce que développe un auteur qui a souligné semble t-il que le juge ne peut anticiper la prévention des risques eu égard au principe de précaution[595], nous estimons que toutes les décisions mettent en évidence implicitement une interpellation de tous ceux qui sont tentés de passer à l'acte. En un mot, il y a manifestement, une finalité de dissuasion qui est attachée aux décisions de justice[596].

164. Nous ne saurions omettre d'indiquer que le principe pollueur-payeur intégré au droit de la responsabilité civile peut être illustré par l'article L 160-1 du code de l'environnement

---

[591] Art 221 de la CMB

[592] **M. BOUTONNET**, *L'accueil des principes environnementaux en droit de la responsabilité civile*, Extrait du Colloque sur « la responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation » sous la Direction de **CHANTAL CANS**, Préface de **G.VINEY**, D. 2009. p. 75 et 79

[593]**G. VINEY**, Introduction au droit de la responsabilité, n°66 s.C/ **C. BLOCH**, La cessation de l'illicite, Recherche sur une fonction méconnue de la responsabilité civile extracontractuelle, préf. R. Bout, 2008, Dalloz, coll. » Nouvelle Bibliothèque de Thèses ».

[594] Art L 228-82 et s du code de l'environnement : « *Les dispositions de la présente section ont pour objectif de prévenir, réduire et finalement éliminer le déplacement d'organismes aquatiques nuisibles et pathogènes au moyen du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires.* »

[595] **C. BLOCH**, *Op.cit*, n° 390

[596] **Fr. G TREBULLE**, *Les fonctions de la responsabilité environnementale : réparer, prévenir, punir*, extrait du colloque sur la Responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation, S/Dir **CHANTAL CANS**, préface de **G. VINEY**, D. 2009, p. 19. A propos de la fonction préventive de la responsabilité : « *A vrai dire un assez large consensus se fait, même si cette dimension est parfois minimisée, pour admettre que le droit de la responsabilité comprend une fonction* ***dissuasive*** *par le seul effet de la menace d'un engagement de responsabilité* ».

(fondement *du nouveau régime fondé sur le principe pollueur-payeur*). L'admission du principe pollueur-payeur est essentielle. Ce principe provient de la théorie économique des externalités développée par l'économiste anglais Pigou en 1924[597]. Le rapport entre la responsabilité environnementale et la responsabilité civile a été rappelé par le biais d'une proposition relative à la modification de l'article 1240 du code civil[598]. Les mesures civiles dans la prévention des risques de pollution marine occupent une place importante. Toutefois, les États ne sauraient limiter leurs efforts à elles-seules. C'est en raison de cela qu'ils ont jugé nécessaire de leur adjoindre des mesures administratives afin de mieux prévenir les risques de pollution marine.

2- Les mesures administratives de prévention des risques maritimes environnementaux

La prévention des risques maritimes environnementaux a nécessité la prise par les autorités françaises de mesures administratives (**a**). Parmi ces mesures administratives, certaines sont des mesures de police maritime d'urgence (**b**).

a- Les mesures administratives

165. La présentation des mesures administratives de prévention des risques environnementaux sera axée sur le cas de la France. Ce choix résulte de ce que nous considérons le système français de protection de l'environnement comme un modèle, même s'il n'est pas exclu de lui apporter des corrections en certains points. Mais avant, essayons de présenter le contexte juridique international duquel la France tire ces mesures administratives de prévention et de lutte contre les pollutions marines.

166. Il est préférable de chercher à prévenir les accidents par des mesures de sécurité à bord des navires tout en empêchant les pollutions opérationnelles causées par le déballastage des navires citernes. C'est en raison de cela que la Convention Marpol a été adoptée à Londres le 2 novembre 1973. Les acteurs du domaine maritime visaient par l'adoption de ce texte un traitement efficace des risques de pollutions marines. Cela a conduit au remplacement de la Convention OILPOL, jugée dépassée et trop peu contraignante. Il fallait également renforcer la sécurité à bord des navires, imposer aux États un renforcement des contrôles sur les navires

[597] **A. PIGOU**, *Op.cit*, 2è éd 1924

[598] **M. BOUTONNET et L. NEYRET**, « commentaire des propositions du rapport Lepage relatif à la responsabilité civile, Vers une adaptation du droit commun au domaine de l'environnement », Envir. Mars 2008, dossier spécial, p.28 (Un nouvel article disposerait « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à l'environnement un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.* »)

battant leur pavillon, et interdire tout déversement volontaire en mer provenant aussi bien de la cargaison que des soutes.

Indiquons que le principal dispositif a été axé sur l'obligation pour les États parties d'inspecter les navires battant leur pavillon. Ainsi, il est instauré un certificat international prouvant que le navire a été inspecté et qu'il est conforme aux normes de prévention de la pollution. Au cas où le navire ne possède pas ce certificat en cours de validité ou que l'équipement ne correspond pas à ceux portés sur le document, l'État se livrant à l'inspection peut empêcher le navire d'appareiller et prévient l'autorité compétente de l'État du pavillon.

167. L'un des aspects innovants de cette convention, c'est qu'elle est également applicable aux États non signataires afin de ne pas faire bénéficier à leurs navires des conditions plus favorables que ceux des États parties[599]. La Convention Marpol engage les États dans la coopération pour la recherche d'infractions et sa mise en œuvre. Ainsi, les États parties s'engagent à mener des enquêtes à bord de leurs navires à la suite d'un accident. Ajoutons que les sanctions prévues par les États parties doivent être par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'un niveau de sévérité comparable. Ces mesures au ton fortement administratif ont influencé la politique française de lutte contre les pollutions marines.

L'inspection des navires par des autorités administratives est une opération importante dans la mesure où elle permet de vérifier si le navire a rejeté des substances nuisibles[600]. A cet effet, la loi sur la responsabilité environnementale, adoptée le 1er août 2008 et son décret d'application du 23 avril 2009 transposent en droit français la Directive 2004/35/CE (DRE). Elle établit un nouveau régime de responsabilité environnementale fondé sur le principe du pollueur-payeur. Ainsi, un exploitant responsable pour un dommage concerné par la LRE doit réparer les dégâts occasionnés en nature, c'est-à-dire en menant lui-même sur le terrain les opérations de réparation, toute compensation financière étant explicitement exclue.

Cette loi applicable depuis le 23 avril 2009 a pour objectif de prévenir et réparer les dommages environnementaux. Elle fait l'objet d'une prescription si le fait générateur du dommage remonte à plus de 30 ans ou s'il résulte d'une activité ayant définitivement cessé avant le 30 avril 2007. Avant d'aborder les mesures que doivent prendre les autorités administratives pour prévenir les dommages environnementaux, essayons de cerner la notion de dommages environnementaux.

168. Les dommages environnementaux sont spécifiquement définis par référence à trois catégories de dommages. Il s'agit d'abord des dommages aux espèces et habitats naturels

[599] Art 5, al 4 de la Conv. Marpol
[600] Art 6 par 2 de la Convention MARPOL

protégés. Précisément, ce sont les dommages qui affectent gravement la constitution ou le maintien d'un état de conservation favorable des espèces et habitats naturels protégés par la législation européenne[601]. Dans le cadre de la législation nationale, il s'agit de l'atteinte aux espèces et aux habitats que ne prennent pas en compte les Directives européennes et que chaque État décide de protéger[602].

Ensuite, les dommages environnementaux prennent en compte les dommages affectant *les eaux* : il s'agit de tout dommage qui affecte de manière grave et négative l'état écologique, chimique ou quantitatif ou le potentiel écologique des eaux de surface, souveraines ou côtières.

Enfin, les dommages affectant les sols : Ces dommages concernent la contamination des sols qui engendre un risque d'incidence grave sur la santé humaine du fait de l'introduction directe ou indirecte en surface ou dans le sol, de substances, préparation, organismes ou micro-organisme.

169. L'autorité administrative compétente pour la protection de l'environnement est le Préfet du département du lieu de la réalisation du dommage ou du lieu dans lequel se manifeste la menace. Toutefois, le code de l'environnement fait mention de certaines exceptions[603].Quant au préfet maritime, il est un organe indispensable en matière de lutte contre les pollutions marines[604]. Ainsi, il est le dépositaire de l'autorité d'État. En matière de sécurité maritime : notamment en ce qui concerne la prévention des pollutions, il peut prendre certaines mesures règlementaires et opérationnelles telles que les arrêtés relatifs au transit à proximité des côtes de certaines cargaisons dangereuses, la surveillance des dispositifs de séparation du trafic, le déploiement de remorqueurs d'alerte, et le cas échéant intervenir d'office.

Comme on le voit, le préfet maritime dispose de pouvoirs de police administrative générale en mer[605] de sorte même qu'il lui est reconnu le pouvoir et la responsabilité de l'emploi de la coercition et de la force en mer. Par ailleurs, il peut même dans l'exercice de ses pouvoirs imposer à un port l'accueil des navires en difficulté. A ce niveau, il serait utile de trouver un

[601] Directive « oiseaux » de 1979 et la Directive « habitats naturels » (1992) qui crée les zones natura 2000.
[602] Art. L.161-1. I, 4° de la LRE, : rentrent également dans le champ d'application de la LRE les dommages qui « affectent les services écologiques, c'est-à-dire les fonctions assurées par les sols, les eaux et les espèces et habitats mentionnés au 3° au bénéfice d'une de ces ressources naturelles ou au bénéfice du public, à l'exclusion des services rendus au public par des aménagements réalisés par l'exploitant ou le propriétaire ».
[603] Art R. 162-2 du code l'environnement
[604] Décret n°72-302 du 19 avril 1972 et son arrêté d'application/ Décret n°78-272 du 9 mars 1978
[605] Art 1er du décret du 9 mars 1978 précise que « le préfet maritime…a autorité de police administrative générale en mer »

équilibre entre les pouvoirs qui lui sont reconnus et ceux dont disposent les autorités portuaires en vertu du règlement de police portuaire[606].

170. Cela dit, il est important de noter que l'autorité administrative joue un rôle essentiel tenant au régime de la prévention mais aussi de la réparation des conséquences de rejet de substances polluantes sur laquelle nous reviendrons. Au titre des mesures ou missions que l'autorité administrative peut prendre, il faudrait noter sa mission consistant en la démonstration du lien de causalité entre le dommage et la (ou les) activité(s) d'un (ou plusieurs) exploitant(s)[607] et de rassembler les éléments qui prouvent la négligence ou la faute de l'exploitant dans le cas d'une responsabilité « pour faute ». La précision que nous faisons a un sens important dans la mesure où la responsabilité environnementale s'apprécie selon deux régimes distincts en fonction de l'activité exercée[608]. En un mot, c'est à lui qu'il revient de définir la part de responsabilité de chacun des exploitants[609].

L'évaluation de la nature et les conséquences du dommage incombent également à l'autorité administrative. Toutefois, à ce niveau, il peut demander à l'exploitant à l'origine du dommage, d'effectuer sa propre évaluation aux termes de l'article L.162-6 du code de l'environnement. En pratique, pour éviter les contestations, l'évaluation des dommages se fera le plus souvent en concertation entre l'autorité administrative, (le) ou (les) exploitants responsables et les autres acteurs concernés par le dommage. Etudier les demandes de mise en œuvre de mesures de prévention ou de réparation émanant d'une association de protection de l'environnement ou d'une personne directement concernée ou risquant de l'être par un dommage ou une menace imminente de dommage fait partie également des obligations de l'autorité compétente[610]. A cela s'ajoute le fait qu'il est chargé d'élaborer l'arrêté de prescription de mesures de réparation[611] suite aux propositions émises par l'exploitant dans le dossier dont il a la charge (et après avoir demandé l'avis des collectivités territoriales, des établissements publics et des associations de protection de l'environnement).

---

[606] L'art 3 indique que la capitainerie du port peut interdire l'accès du port aux bâtiments dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sécurité ; la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires… / L'art 4 dispose qu'aucun bâtiment ne peut entrer dans le port ou y faire mouvement s'il n'y a été autorisé au préalable par les officiers et surveillants de port.

[607] Art L. 162-I 2° de la LRE

[608] Lamy assurances 2016, 2154 - *La directive sur la responsabilité environnementale en vue de la prévention et de la réparation des dommages environnementaux*. p. 1 et 2 .Un régime de la responsabilité sans faute qui vise les activités dangereuses répertoriés dans plus de dix-huit Directives dont le transport par route, chemin de fer, voie de navigation intérieure, mer ou air, de marchandises dangereuses ou polluantes… et un régime de responsabilité pour faute pour les activités non répertoriées. Pour l'établissement de cette seconde catégorie de responsabilité, l'autorité compétente doit rapporter la preuve des dommages qui incombent à l'exploitant.

[609] Art L.162-18 du code l'environnement

[610] Art R.162-3 et R.162-4 du code de l'environnement

[611] Art L.162-11 du code de l'environnement

171. Par ailleurs, l'autorité administrative, par les prérogatives relevant de la police administrative qui lui sont dévolues, a la possibilité : d'établir des prescriptions et de prendre des sanctions. La première des mesures que peut prendre l'autorité administrative est un arrêté de mise en demeure (AMD) conformément à l'article L.162-14. Le recueil des observations de l'exploitant par le préfet est un préalable indispensable à cet AMD. Cette procédure peut par exemple s'appliquer si un exploitant n'a pas mis en œuvre les mesures de réparation qui lui ont été prescrites. S'il arrive que l'exploitant ne met pas en œuvre les mesures prescrites à l'expiration du délai fixé lors de la mise en demeure, d'autres possibilités de sanctions administratives s'offrent à l'autorité administrative. Ainsi, l'autorité peut l'obliger à consigner entre les mains d'un comptable public une somme répondant du montant des mesures de prévention ou réparation prescrites. Il peut également faire procéder d'office aux frais de l'exploitant à l'exécution des mesures.

Cela dit, en cas de menace imminente ou lorsqu'un tel dommage est survenu, l'autorité compétente peut à tout moment demander à l'exploitant tenu de prévenir ou de réparer les dommages de lui fournir toutes les informations utiles relatives à cette menace ou à ce dommage[612]. Ajoutons que si en cas de menace imminente de dommage, l'exploitant ne prend pas les mesures de prévention qui s'impose sans délai et à ses frais afin de prévenir la réalisation ou d'en limiter les effets, ou encore s'il n'informe pas l'autorité administrative compétente sans délai, ou même s'il ne prend pas les mesures nécessaires pour minimiser l'aggravation du dommage, l'autorité administrative compétente, peut mettre en œuvre, l'ensemble des mesures mentionnées à l'article L.171-8 du code de l'environnement. La mise en œuvre de ces pouvoirs de police ne porte pas atteinte à l'exercice des poursuites pénales.

172. En cas de menace imminente pour laquelle l'exploitant ne peut être immédiatement identifié, l'autorité administrative compétente peut apprécier les propositions de réaliser eux-mêmes des mesures de prévention ou de réparation, des collectivités territoriales ou leurs groupements, des établissements publics, des groupements d'intérêt public, des associations de protection de l'environnement, des syndicats professionnels, des fondations, des propriétaires de biens affectés par les dommages ou de leurs associations visées au 2° de l'article L. 165-2.[613]

A ce niveau, le législateur aurait fait œuvre davantage utile s'il avait donné des précisions sur les questions de responsabilités qui pouvaient se poser pendant la prévention du risque de pollution au nom et pour le compte de l'exploitant non immédiatement identifié. Serions-nous sans doute en présence d'un rapport de commettant (l'exploitant non encore identifié) et de

[612] Art 162-13 du code de l'environnement
[613] Art L.162-15 du code de l'environnement

préposé(les collectivités). Il peut même arriver que cet exploitant ne soit jamais identifié. Les associations et collectivités pourront se fonder sur le rapport « prestataire sujet à rémunération » pour revendiquer les frais engagés dans la prévention du risque de pollution à l'autorité compétente qui n'a fait qu'accepter leur proposition ? Il sera sans doute nécessaire en cas de litige de prouver le lien de subordination qui pour le moins peut constituer un faisceau pouvant obliger l'autorité compétente, disons l'État à prendre en charge les frais engagés qui en réalité devait incomber à un exploitant qu'on n'identifiera peut-être jamais.

Il semble cependant que le législateur français a voulu répondre à cette question et ce, dans le code l'environnement[614]. Encore qu'il faut pouvoir identifier tous les acteurs comme nous l'avons signalé utilement. Il semble que sur ce point, le législateur avait son mot à dire. Ce qui devait constituer l'un des aspects perfectibles de la LRE. Dans l'hypothèse où l'exploitant est défaillant, il revient à l'autorité compétente de prendre les mesures ou de faire prendre les mesures de prévention nécessaires aux frais dudit exploitant[615].

173. Il convient de noter que la prévention de la pollution accidentelle passe également par l'exercice de contrôles administratifs par les agents et fonctionnaires visés à l'article 170-1 du code l'environnement. Ainsi, ils peuvent avoir accès aux véhicules, navires, bateaux, embarcations et aéronefs utilisés à titre professionnel pour la détention, le transport, la conservation ou la commercialisation des animaux, des végétaux ou de tout autre produit susceptible de constituer un manquement aux prescriptions du code de l'environnement[616]. Les contrôles administratifs semblent les moyens les plus efficaces en matière de prévention de la pollution marine accidentelle. Comme tel, en cas de refus d'accès aux agents et fonctionnaires aux lieux prévus 1° et 2° de l'article L. 171-1 I, les visites peuvent être autorisées par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les lieux ou les locaux à visiter[617].

Il semble évident de nous interroger sur les raisons qui expliquent le fait que le législateur n'ait pas étendu l'ordonnance du juge des libertés et de la détention aux navires pour permettre leur contrôle.

Il serait intéressant de distinguer selon qu'on se trouve en face d'un navire battant pavillon français ou non. Il semble logique que les agents ou fonctionnaires aient besoin

[614] Art L 218-72 para II du code de l'environnement : « *Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'État peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire ou de l'exploitant ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers.* »
[615] Art L. 162-16 du code de l'environnement
[616] Art L.171-1. I. 3 du code l'environnement
[617] Art L.171-2 I du code l'environnement

d'ordonnance autorisant l'accès aux navires français en cas de refus. Mais la situation peut être la même, dès lors que les agents se trouvent en face d'un navire battant pavillon étranger dans les eaux sous juridiction nationale où l'État côtier exerce ses pouvoirs de contrôle sur les navires étranger. Toutefois, une fois dans les eaux internationales, l'autorisation de le faire ne peut provenir que d'une autorité du pays dont le navire à visiter bat pavillon.

174. Il est important de faire remarquer que le législateur français ne fait pas que mettre en place un mécanisme de prévention de la pollution des eaux françaises pour les cas auxquels nous sommes confrontés. Il a envisagé pour le futur, un plan d'action pour un bon état écologique du milieu marin en 2020 qui s'inscrit dans la mise en œuvre de la Directive-cadre « stratégie pour le milieu marin »[618]. Elle présente les objectifs suivants : conduire les États membres de l'UE à prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire les impacts des activités sur le milieu marin afin de réaliser ou de maintenir un bon état écologique de ce milieu au plus tard en 2020. En plus de cela, elle vise également un bon fonctionnement des écosystèmes marins[619] tout en permettant l'exercice des usages en mer pour les générations futures dans une perspective de développement durable.

Ainsi, le code l'environnement rappelle que « *L'autorité administrative prend toutes les mesures nécessaires pour réaliser ou maintenir un bon état écologique du milieu marin au plus tard en 2020… »*[620]. La mise en œuvre de ce plan d'action est la preuve que les autorités françaises accordent une importance capitale à la protection de l'environnement marin qui a subi les assauts successifs des marées noires aux conséquences catastrophiques. Cette projection dans le futur traduit la vision nouvelle dans laquelle doit s'inscrire l'autorité administrative pour protéger la consistance écologique. Cela participe à un traitement efficace et anticipée des risques de pollution marine. Pour ce faire, il est mis en place un calendrier repris par le code de l'environnement et qui mérite à notre avis d'être rappelé.[621]

Pour une protection efficace des côtes contre les cas de pollution, il doit être mis en place un système de surveillance performant comme le font les américains en faisant des prélèvements sur les nappes de pétrole pour les analyser en laboratoire afin d'identifier le pétrolier responsable

---

[618] Directive 2008/56/CE du parlement européen et du conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin

[619] Diversité biologique conservée et interaction correctes entre les espèces et leurs habitats, océans dynamiques et productifs

[620] Art L. 219.9 du code l'environnement

[621] Art 219-10 du code de l'environnement : « *I. - La mise en œuvre des 1° à 3° du I de l'article L. 219-9 doit intervenir au plus tard le 15 juillet 2012. La mise en œuvre du 4° du même I doit intervenir au plus tard le 15 juillet 2014. II. - L'élaboration du programme de mesures prévu au 5° du même I doit être achevée au plus tard le 31 décembre 2015. Le lancement du programme de mesures doit avoir lieu au plus tard le 31 décembre 2016 » ; 15 juillet 2018, première révision de l'évaluation initiale de la définition du bon état écologique et des objectifs environnementaux et indicateurs associés*

de cette pollution[622]. Pour atteindre cet objectif, les États doivent se doter d'un système opérationnel de détection des nappes de pétrole à l'aide d'images satellites et de prélèvements en vue de leur analyse pour identifier le navire responsable. Certaines mesures administratives, notamment celles que nous venons d'étudier sont à mettre en œuvre en période normal. D'autres par contre sont nécessaires en période d'urgence. Il s'agit des mesures de police d'urgence.

b- Les mesures de police maritime d'urgence

175. La prévention des risques environnementaux, peut reposer sur la prise de mesures d'urgence par l'autorité compétente. C'est donc dans ce cadre qu'il n'est pas moins nécessaire pour les États de mettre en place un dispositif de prévention des conséquences graves d'une pollution déclarée. Il peut s'agir d'une pollution qui a lieu en haute mer mais dont les conséquences peuvent se répercuter dans les eaux sous juridictions nationales. Ainsi, les mesures en la matière sont d'abord la mise en demeure de l'amateur du navire de prendre toutes les mesures nécessaires[623].

Cette mise en demeure peut également avoir lieu en cas de perte d'éléments de la cargaison d'un navire, transportée en conteneurs, en colis, en citerne ou en vrac, susceptibles de créer un danger grave, direct ou indirect, pour l'environnement. On comprend aisément que le législateur français n'a pas voulu se limiter aux seuls rejets d'hydrocarbures, des substances nocives ou dangereuses par les navires en mer.

Par ailleurs, les cas de pollution que le législateur français à voulu identifier dans les paragraphes I et II de l'article L.218-72 du code de l'environnement ne sauraient être les seuls. La mise en demeure de l'armateur d'un navire de prendre les mesures nécessaires pour mettre fin au risque de pollution du aux rejets par les navires en état d'avaries ou accidentés sur le domaine public maritime, dans les ports maritimes et leurs accès est essentielle est également prise en compte.

176. Si la mise en demeure est sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti ou d'office en cas d'urgence, l'État peut faire exécuter les mesures nécessaires aux

[622] IMTM, la protection des frontières maritimes européennes, Annales 2000-2001, p.64/ National Oceanic and Atmospheric ADMINISTRATION (NOAA) des USA
[623] Art L.218-72 du Code l'environnement

frais, risques et périls de l'armateur, du propriétaire…ou recouvrer le montant de leur coût auprès de ces derniers[624].

Les conditions d'application de l'article 218-72 du code l'environnement sont fixées par décret en Conseil d'État. Cela traduit la volonté des autorités françaises à faire de la protection de l'environnement un droit fondamental, mais aussi un devoir ayant valeur constitutionnelle pour chacun de nous. C'est en ce sens que le 8 avril 2011, le Conseil Constitutionnel a précisé la portée des deux premiers articles de la charte constitutionnelle de l'environnement dans les termes suivants : « Considérant que les articles 1er et 2 de la Charte de l'environnement disposent … que le respect des droits et des devoirs énoncés en termes généraux par ces articles s'impose non seulement aux pouvoirs publics et aux autorités administratives dans leur domaine de compétence respectif mais également à l'ensemble des personnes ; qu'il résulte de ces dispositions que chacun est tenu à une obligation de vigilance à l'égard des atteintes à l'environnement qui pourraient résulter de son activité »[625].

Rappelons que les ports français jouent un rôle très déterminant en matière de prévention des pollutions marines. La subdivision eau et environnement marin du service maritime du Bouche du Rhône participe à la lutte contre les pollutions marines accidentelles.

Dans ce cadre, elle participe à l'élaboration du plan POLMAR TERRE ; en cas de déclenchement du plan POLMAR, la subdivision eau et environnement marin intervient sur le terrain et participe au P. C. Opérationnel. En outre, elle participe à la formation à la lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures, par interventions diverses dans le cadre de stages, formation professionnelle et universitaire. La lutte contre la pollution marine doit également passer par des formations comme celles que dispense le Centre de Recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles en eaux, la société Group LFP pour ses filiales Otra Le Floch dépollution, pour les formations niveau 1 et la société Total/Fost, pour les formations niveau 1.[626]

177. La protection du milieu marin doit reposer également sur la fermeté des États quant à la protection de leur environnement marin par la lutte contre l'impunité[627] et la surveillance de

[624] L.218-72 para 2 Code de l'environnement

[625]Conseil Constitutionnel, Décision n°2011-116 du 8 avril 2011, Considérant 5

[626] **Art 2 de l'Arrêté du 18 décembre 2009 fixant la liste des organismes habilités au titre de l'année 2010 à délivrer les stages de formation à la lutte contre la pollution visés par la convention internationale du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures /Art 1er de l'Arrêté du 1er juin 2011 fixant la liste des organismes habilités au titre de l'année 2011 à délivrer les stages de formation à la lutte contre la pollution visés par la convention internationale du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures**

[627]**E. DE OLIVEIRA**, Préfet maritime de l'Atlantique, « *Pas d'impunité pour les navires pollueurs,* a insisté le Préfet maritime, *la mer n'est pas une poubelle, nous y veillons*. ». Extrait de *In* **lemarin.fr** ***du 27 février 2016***

leurs eaux par des moyens notamment aériens et nautiques. Un cas de pollution dans les eaux françaises récemment est très illustratif de l'importance que présentent les moyens de surveillance.[628] En cas de pollution, elle (la gendarmerie maritime) prend part à la procédure d'identification du pollueur, définition des modalités d'intervention, suivi de la conformité des opérations de remise en état des sites.

178. Le transport des marchandises dangereuses doit être pris en compte dans la prévention des pollutions accidentelles. C'est une des annexes de l'Arrêté du 18 juillet 2000 réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes. En effet, une fois dans le port, c'est le service du port qui est chargé de contrôler les marchandises dangereuses. Ce service ne doit pas être confondu avec le centre de sécurité des navires des affaires maritimes, chargé de vérifier à bord des navires si les expéditions de marchandises dangereuses sont conformes aux prescriptions des conventions SOLAS et MARPOL. Le centre de sécurité des navires est donc amené à exercer un contrôle coercitif à l'égard des navires transportant des marchandises ou substances nocives et dangereuses, sur la base des conventions et recommandations internationales et des directives européennes transposées en droit interne. Si le navire et sa marchandise ne sont pas en accord avec les réglementations portuaires, l'autorité portuaire peut prendre la décision d'immobiliser le navire[629].

Il faut aussi vulgariser ce système qui fonctionne bien dans les ports français : « Dans la plupart des ports français, il existe une unité spécialisée pour le service des marchandises dangereuses. Ce service est chargé d'approuver ou non l'entrée de la marchandise dans l'enceinte portuaire en relation avec le service de la capitainerie. Il doit également gérer les opérations et décider des mesures à prendre lorsqu'un incident impliquant des marchandises dangereuses se produit : incendie, fuite sur terminal, débarquement d'un conteneur qui fuit. »[630]

Il convient de noter que pour prévenir le risque de pollution marine, les autorités étatiques ont axée leurs politiques sur des mesures civiles mais aussi administratives. Comme si cela ne pouvait répondre à leurs attentes, ils recourent bien souvent au droit pénal pour dissuader, sanctionner, mais aussi et surtout mieux protéger leur environnement marin de toute souillure.

---

[628]Une « pollution marine volontaire » a été détectée par la Marine nationale le mercredi 24 février 2016 dans la zone économique exclusive française à 185 milles (environ 330 kilomètres) au sud-ouest de la pointe de Penmarc'h dans le sillage du *THISSEAS,* vraquier battant pavillon du Libéria. Escorté par les gendarmes maritimes, le navire a été dérouté vers la rade de Brest.

[629] **M. Y LE GARREC**, L'intervention de l'autorité portuaire dans le contrôle des navires, Droit Maritime Français - 2003 - n°637 - 05-2003

[630]**J. SEGUINEAU**, Le transport des marchandises dangereuses par porte-conteneurs, Mémoire M2 2007-2008, CDMT, p.60

B- La contribution du droit pénal de l'environnement

179. La responsabilité pénale a une fonction répressive mais également dissuasive qui n'est pas moins importante. En droit français, il semble que le législateur s'en sert pour donner un ton plus ferme à la réparation des dommages, notamment celle relative à la pollution accidentelle par les navires. Les premières dispositions répressives concernant les rejets illicites d'hydrocarbures à partir des navires remontent à la loi du 5 juillet 1983[631]. La dissuasion des contrevenants potentiels est certainement un but du droit pénal, mais déclarer que des peines plus sévères mènent automatiquement à une diminution de la pollution est discutable[632]. Il résulte de cette affirmation deux conditions pour que la valeur dissuasive du droit pénal soit effective.

D'abord, il faut que les peines soient mises en œuvre avec un certain degré de certitude, ce qui suppose des contrôles minutieux et des surveillances étendues. Or, la pollution marine sur les côtes françaises s'est déplacée de la méditerranée vers le canal de Corse, zone où les problèmes de compétence ne manquent pas mais aussi les poursuites sont de plus en plus improbables[633]. Le durcissement des peines, même en conjuguant la responsabilité civile et la responsabilité pénale, ne peut pas forcément empêcher la pollution accidentelle par les hydrocarbures. Il reste cependant indiscutable que l'option de l'accentuation et l'extension des contrôles d'une part et le renforcement de la coopération des États d'autre part peuvent aider à dissuader des manquements aux obligations en matière de protection de l'environnement marin.

Ensuite, le droit pénal ne peut atteindre son objectif de dissuasion que si les normes sont certaines et qu'elles prévoient qu'un acte représente une pollution répréhensible. Notre lecteur devrait en principe comprendre que le cadre fixé par convention MARPOL répond à cet objectif, mais le déversement accidentel de substances dangereuses dans l'océan constitue un délit répréhensible selon les critères que nous avons relevés sur la dictée de la Convention MARPOL. Que devons-nous retenir relativement aux critères qu'on pourrait retenir lorsque la pollution résulte d'un acte délibéré de l'équipage ? N'est-ce pas à ce niveau que l'aggravation des peines trouve tout son intérêt ?

180. La convention MARPOL contient des limites importantes quant à la compétence des États côtiers à soumettre les actes de pollution marine à des sanctions pénales. Toutefois,

---

[631] **M. REMOND- GUILLOUD**, « Anatomie d'un monstre marin : la loi du 5juillet 1983 réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures », DMF 1983.703; cette loi a subi plusieurs refontes, 2001, 2004,2008.

[632]**R. HEFENDEHL**, « Europaischer Umweltschutz : Demokratiespritze fur Europa oder Brusseler Putsch ? », 2006, Zeitschrift fur Internationale Strafrechtsdogmatik, pp. 161 et 166. L'auteur exprime des doutes qui présentent un intérêt.

[633]**J-L VELUT**, « Protection de l'environnement et lutte contre les activités illicites : de l'évolution de la norme juridique à l'action en mer : l'exemple de la Méditerranée », DMF, 2011, n°63, p.519

l'inapplicabilité de la convention MARPOL en certains de ses points ne signifie pas nécessairement qu'il est impossible d'engager la responsabilité criminelle des auteurs des accidents, mais la responsabilité est à chercher dans des faits autres que la seule pollution[634]. Dans ce cas, il est important de se demander si les États côtiers peuvent fonder une responsabilité pénale sur les infractions découlant des manquements aux dispositions relatives à la construction, à la conception et à l'armement du navire. La Convention MARPOL ne couvrirait pas ces cas de manquement, or, il n'est pas rare de constater que c'est la violation de ces standards qui provoque les accidents ou participe à la réalisation de ces derniers. C'est le cas par exemple du naufrage du navire Erika dans lequel il y a eu falsification des documents par les responsables[635] et la responsabilité pénale de la société de classification RINA a été retenue pour inspection insuffisante[636].

181. La responsabilité pénale environnementale telle que le législateur l'entrevoit aujourd'hui semble s'écarter de la portée que la Convention de Montégo Bay a voulu lui donner. Cette convention internationale, en reconnaissant cette responsabilité a voulu se limiter à des peines pécuniaires[637]. A notre avis, le caractère délibéré et grave des actes de pollution par les navires, sauf pour les immersions, restent difficilement mesurables. Il conviendrait donc de dire que c'est de manière controuvée qu'il est recouru par les États à des peines privatives de liberté.

Si tel est que dans certains cas, les États côtiers peuvent être compétents pour établir la responsabilité pénale pour des infractions ayant un lien avec une pollution marine et mettant en cause des navires battant pavillons étrangers, observons que le contrôle des exigences en matière de construction, de conception et d'armement incombe non pas aux États côtiers mais aux États de pavillons. Dans ces conditions, l'État côtier ne pourra se prononcer sur la responsabilité pénale des présumés coupables. Cependant, il ne faudrait pas omettre de faire remarquer qu'à la suite d'une pollution marine comme dans le genre de l'Erika survenue dans la (ZEE), en principe la compétence de l'État côtier (La France) ne pouvait être établie[638]. Or, il semblerait que dans les 6 mois qui ont suivi le rejet, Malte, État de pavillon de l'Erika a fait l'inertie. C'est ainsi que conformément à la Convention de Montégo Bay, les juridictions françaises, État dont la pollution

[634] **S. F GAHLEN**, La compétence nationale en matière de pollution marine, Extrait de la criminalité en mer, **E. D PAPASTAVRIDIS et K. N TRAPP**, Académie de droit international de la Haye, 2014, p. 128-129
[635] Arrêt Erika, 2008, Tribunal de grande Instance de paris, Annuaire de droit maritime et océanique, n° 26, p. 709
[636] Ibid, p.711
[637] Art 230 para 1 et 2 de la CMB
[638] Art 4 de la convention MARPOL du 2 novembre 1973 et Annexe qui détermine la juridiction compétente en fonction du lieu de rejet et non de ses effets. Ce qui pouvait faire penser que les juridictions françaises ne pouvaient se déclarer compétentes pour juger du naufrage de l'Erika.

ayant pour origine le naufrage du navire Erika a causé « des dommages graves » ont déclaré leur compétence[639].

Partant, la France peut valablement poursuivre pénalement les responsables des dommages causés à son environnement. On peut dans une certaine mesure observer que les États peuvent se prévaloir des dispositions internationales pour faire respecter la protection de leurs côtes contre les pollutions accidentelles sur le fondement du droit pénal. Toutefois, ce n'est pas tellement la sanction pénale qui importe, mais son efficacité quant à la dissuasion des pollutions marines par les navires.

182. La responsabilité pénale suite au naufrage des pétroliers est parfois recherchée sur le fondement de la Convention MARPOL[640]. Il est recherché à cet effet, un degré de dol nécessaire pour sanctionner les présumés auteurs. C'est dans le cas où le propriétaire[641] ou le capitaine ont agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement. A notre avis, le sens du dol retenu semble ne pas être rempli si ce n'est qu'en droit international public où l'élément de préméditation équivalent presqu' à l'intention doit être recherché[642]. C'est en raison de cela que nous considérons que même s'il peut paraître parfois difficile de rapporter la preuve de la violation des exigences relatives à la construction, conception et à l'armement du navire, il semble que la sanction des violations sur cette assiette est plus juste et adaptée à la situation plutôt que de la fonder sur des sanctions pénales impulsées par certaines dispositions de la convention MARPOL[643].

Pour certains auteurs, la mise en œuvre de la responsabilité pénale du capitaine et de l'équipage dans les cas de pollution par hydrocarbures peut être exposée à un conflit entre la Convention de Montégo Bay, la Convention MARPOL et la Directive européenne 2005/35/CE[644]. Cette hypothèse évoquée par ces auteurs n'a rien d'utopique, la question s'étant déjà posée dans la détermination de la juridiction Étatique compétente (entre la France et Malte) pour connaître de l'affaire du naufrage de l'Erika.

---

[639] Articles 220. 6 et 228. 1 de la CMB

[640] Règle 4.2.2 de l'annexe I de la Convention MARPOL

[641] Art 121-3 code pénal al 4 (Il s'agit d'une faute aggravée exposant autrui à un risque particulièrement grave que son auteur ne peut ignorer ; caractérisation à laquelle est subordonnée, en cas de délit non intentionnel, la responsabilité pénale d'une personne physique qui n'a pas causé directement le dommage « mais seulement a contribué à sa réalisation », mais non sa responsabilité civile. Vocabulaire Juridique, **G. CORNU**, Quadrige 2007, p. 403) relativement à la condamnation de l'armateur et du gestionnaire du navire Erika, à une amende 75000 Euros pour avoir été déclaré coupable d'une « faute caractérisée ».

[642] **B. VANHEULE**, « penalties against Ship-Source Pollution », dans Kristiaan Bernauw et Wouter Den Haerynck (dir. Publ.), Free on board : Liber amicorum Marc A.Huybrechts, Intersentia, 2011, p.697.

[643] **S. F GAHLEN,** *Op.cit*, p. 130

[644]Propos de **M. A HUYBRECHTS,** Extrait de « Maritime pollution liability and policy, by **MICHEAL G.FAURE**, **H. LIXIN & SH. HONGJUN**, Wolters Kluwer, 2010 p.215et s

On se souvient que ce drame environnemental avait imposé de soulever la question délicate du statut de la ZEE. Est-ce une zone grise ? Est-ce une zone de souveraineté ? En effet, la détermination du statut de la ZEE devrait permettre d'admettre ou écarter la compétence de la France dans le règlement des conséquences dues au naufrage de l'Erika. La même question s'est posée relativement à la bavure faite dont se sont rendus coupables les marins italiens sur des pêcheurs indiens qui ont trouvé la mort. L'affaire Enrica Lexie puisque que c'est d'elle qu'il s'agit a failli entraîner un incident diplomatique et reste au moment où nous rédigeons cette thèse pendante devant le Tribunal international de la mer. Mais nous y reviendrons avec en toile de fond un appel au cadre juridique qui serait utilement applicable pour résoudre ce différend qui ne devrait pas durer dans le temps en principe. Inutile de rappeler l'affaire qui oppose la Côte d'Ivoire au Ghana toujours ayant un lien avec la ZEE, mais surtout la découverte d'une importante quantité de gisement à cet en droit de la mer qu'il se partage.

Dans son Arrêt du 23 septembre 2017[645], la Chambre spéciale du TIDM a délimté la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire en fonction des coordonnées géodésiques[646]. En conséquence, elle a jugé, après avoir rejeté le principe de l'estoppel tel qu'invoqué par le Ghana que cet État, n'a pas violé les droits souverains de la Côte d'Ivoire en rapport avec l'article 83 paragraphe 1 et 3 de la CMB et l'Ordonnance du 25 avril 2015 de ladite Chambre Spéciale prescrivant des mesures conservatoires.

On indiquera par ailleurs que la saisine de la Chambre spéciale du TIDM s'est faite sur le fondement juridique de l'article 15.2 de la CMB. Toutefois, l'analyse de cette décision nous permet de dire qu'elle est plus technique que juridique, or, c'est ce dernier aspect qui donne du sens au premier.

Si nous le disons, c'est justement parce que le TIDM a simplement admis les droits du Ghana sur cet espace, en rejetant la règle de l'estoppel[647] qui mérite en l'espèce d'être clarifiée lorsqu'on la rapproche d'un « accord tacite » pour mieux édifier les justiciables. A notre avis, les nuances ne manquent pas et c'est sur ce point que l'arrêt devrait également faire office d'originalité. Mais plus loin, nous nous sommes interrogés sur la compréhension qu'on devrait

[645] Chambre Spéciale du TIDM, Arrêt du 23 septembre 2017, Différend relatif à la délimitation de la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire.

[646] WSG 1984 (05° 05' 23,2'' N, 03° 06 21'3 O, définies par les lignes géodésiques reliant les points d'inflexions A, B, C, D, E, et F)

[647] Arrêt, TIDM Recueil 2012, p. 42, par. 124, Affaire du différend relatif à la délimitation de la frontière maritime dans le golfe du Bengale (Bangladesh/Myanmar), « *En droit international, une situation d'estoppel existe lorsqu'un État, par sa conduite, a créé l'apparence d'une situation particulière, et qu'un autre État, se fondant en toute bonne foi sur cette conduite, a agi ou s'est abstenu d'agir à son détriment. La notion d'estoppel a pour effet qu'un État sera empêché, en raison de sa conduite, d'affirmer qu'il n'accepte pas ou ne reconnaît pas une situation donnée.* »

attendre de cette mention que la Chambre spéciale du TIDM fait dans son Arrêt[648]. Le Ghana en invoquant les négociations et échanges bilatéraux entre les deux États avait, semble-t-il l'intension de mettre en évidence le fait qu'il a même consolidé l' « accord tacite », tant indiqué par ces négociations. Mais nullement ne voulait insinuer que l'accord tacite est né à l'issue de ces négociations.

Même si l'on devrait se limiter à l'accord tacite pour nier l'existence de la règle de l'Estoppel, comme l'ont fait les juges du TIDM, le Vocabulaire Juridique nous interpelle sur les nuances aveuglantes de la définition que l'Arrêt du 23 septembre 2017 donne de l'Estoppel et un accord tacite[649]. Il semble que les techniciens ayant fait le travail (la délimitation), pour les juristes, il n'y avait plus grand intérêt à attacher à la qualité de la jurisprudence. Le tout n'est pas de dire que les droits du Ghana sont établis sur cet espace maritime, mais le TIDM devrait au risque de nous répéter se prononcer minutieusement sur cette nuance afin de prévenir d'éventuels litiges comme en l'espèce, tacitement ciblée par l'article 15.2 de la CMB, et enfin élucidée par l'un des meilleurs spécialistes du Droit de la Mer, M. PANCRACIO dans son traité sur le Droit de la mer. On retiendra à côté de la timidité et de la technicité de cette décision qu'elle manque de pertinence quand bien même la conclusion a du mérite. Si la conclusion est exacte, la démonstration juridique qui mène à celle-ci reste insuffisante au visa des prétentions du Ghana. Pour ne pas aller loin, on indiquera que si cet article 15.2 de la CMB devrait consolider les prétentions du Ghana, il convient de noter qu'il porte en lui-même, les germes essentiels des litiges maritimes qui opposent de plus en plus les États. La Chine s'illustre malheureusement dans cette pratique honteuse de confiscation des espaces maritimes riches en ressources naturelles et nous préciserons cela dans nos lignes à venir.

183. Pour revenir à la ZEE, il conviendrait d'indiquer que la question de sa détermination se pose et pas seulement pour elle mais l'ensemble des espaces maritimes définis par la CMB. Ainsi, il n'y aurait pas de problématique pertinente concernant que la ZEE comme tente de nous le signifier un étudiant sénégalais[650], mais cette problématique de la délimitation de tous les espaces maritimes est pertinente, d'actualité et sans exclusion d'espace. Cependant, le lecteur aura raison de nous le reprocher si nous n'indiquons pas le régime juridique de la ZEE qui est au centre de bien de discordes dans la conquête dudit espace. Rappelons que la liberté des mers

[648] Extrait du Paragraphe 243 de l'Arrêt du 23 septembre 2017 de la Chambre Spéciale du TIDM « *En particulier, le fait que des négociations et échanges bilatéraux sur la délimitation d'une frontière maritime se soient tenus entre les Parties indique l'absence, plutôt que l'existence, d'une frontière maritime.* »

[649] **G. CORNU**, Voc. Jurid, op.cit, p. 909 et 910

[650] **S. NDIAYE**, (échange de mail avec cet étudiant sénégalais à propos de la délimitation des espaces maritimes, le 2 avril 2017)

signifie également liberté de la navigation[651]. La liberté de navigation vaut également dans la ZEE[652]. L'article 58.2 de la CMB prévoit que les articles 88 à 115 (inscrit dans la partie VII relative à la haute mer) s'appliquent à la ZEE. Ainsi, on peut déduire que la haute mer et la ZEE ont pour partie un régime juridique identique dès lors que l'exploitation et l'exploration des ressources de la mer ne sont pas concernées[653].

Faut-il pour mieux comprendre la protection juridique de l'environnement faire appel à l'expérience belge en matière ?

184. La protection de l'environnement marin belge ressortit exclusivement à l'autorité fédérale. Ainsi, les navires qui fréquentent les eaux sous juridiction belge ainsi que ceux qui battent pavillon de cet État sont soumis à la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer. Ce texte interdit tout rejet de substances nuisibles sauf dans les cas prévus par la Convention MARPOL[654]. Les autorités belges ont même durci cette interdiction en indiquant des précisions quant à preuve qu'il y a eu un rejet[655].

On se demande bien si dans ces conditions, les navires ne sont pas directement « push back » par les autorités belges. Il ne faudrait pas légiféré de manière « fantaisiste ». En pratique, la mise en œuvre de cette disposition n'ira pas sans soulever des difficultés. Les autorités belges devraient pour le moins penser aux opérations de manutention sur les pétroliers et les marchandises dangereuses. Les conditions de réparation des pétroliers peuvent laisser des traces pas tellement importantes mais visibles sur l'eau. Nous espérons que le législateur en adoptant ce texte à voulu susciter chez les armateurs d'être plus soigneux dans le transport des produits polluants mais son application se fera d'une main tremblante. Même si le droit pénal français de l'environnement a visé ces mêmes infractions, il est important de faire remarquer que le législateur français a fait une précision qui donne véritablement un sens au texte[656]. Il faudrait donc que ces rejets entrainent des effets nuisibles sur la santé et des dommages à la faune et à la flore.

---

[651] Art 87 CMB

[652] **J-P PANCRACIO**, Droit de la mer, Op.cit, p.137/ Art 58.1 de la CMB

[653] **P. DAILLER, M. FORTEAU et A. PELLET**, **DINH**, Droit international public, 8è ed, Paris, LGDJ, 2009, n°692 « La haute mer, sans avoir toutes les caractéristiques d'une res communis « parfaite », n'est certainement pas une res nullis : les richesse qu'elle contient sont susceptibles d'appropriation, mais elle-même ne l'est pas, et cette caractéristique constitue le principal élément de sa définition. », p. 1335

[654] Art 5 de la loi du 6 avril 1995.

[655] Art 5bis de la loi du 20 janvier 1999 « …toute trace visible laissée par un navire sur ou sous la surface de l'eau, dans son sillage ou dans ses environs immédiats, constitue en soi une raison sérieuse de penser qu'un rejet a eu lieu. »

[656] L'article L.216-6 du code de l'environnement crée un délit général de pollution. Il vise tout jet, rejet, déversement, simple écoulement, dans toutes…, les eaux de la mer dans les limites des eaux territoriales de substances… **qui entraîne des effets nuisibles sur la santé et des dommages à la faune ou à la flore.**

Dans ces conditions, le juge français n'aura pas besoin de rechercher le caractère intentionnel ou non des infractions visées à l'article 216-6 du code l'environnement[657] et devra faire primer la réparation sur la répression en la matière[658].

185. L'application du droit pénal de l'environnement par le juge français ne semble pas constante. Tantôt, le juge pénal s'appuie sur le coût de la pollution pour évaluer le préjudice subi par une association[659] ou encore sur la faute d'imprudence qui a joué un rôle causal dans la catastrophe comme cela a été reproché à Total[660]. Les juges n'hésitent pas dans certaines circonstances à remettre en cause l'immunité de juridiction dont jouissent les sociétés de classification.

La condamnation pénale de la société Rina suite au naufrage du pétrolier Erika est une illustration parfaite de nos propos[661]. Ces appréciations jurisprudentielles de notre point de vue manquent d'objectivité et confirment par la même occasion le manque de rigueur et d'efficacité pratique du droit pénal de l'environnement. Mais il semblerait que là où il y a le hic, c'est la preuve de la responsabilité pénale environnementale[662].

186. Pour revenir à la protection environnementale en droit belge, notons que le législateur exige des navires pouvant se rendre coupables de telle pollution de se nantir d'un certificat attestant que leur aménagement et leur équipement sont aptes à « prévenir et limiter le rejet de substances nuisibles ». Cette disposition également peut paraître difficile à mettre en œuvre par les armateurs dans la mesure où, hormis les exigences des textes internationaux et communautaires qui prévoient les doubles coques pour les pétroliers et les documents pouvant attester du bon état du navire, la preuve de la réalité de leur aptitude à prévenir et limiter le rejet de substances nuisibles reste incertaine.

Pour ne pas aller loin, notons que le droit français de la protection du milieu marin est fort réaliste de notre point de vue. Malheureusement, nous avons manqué de jurisprudence sur ces points du droit belge que nous venons d'évoquer. Cela nous aurait permis de comprendre sans doute comment les juges parviennent à appliquer de telles dispositions. Dans les écrits de

---

[657] Art 121-3 du code pénal issu de la loi du 10 juillet 2000

[658] **A. SABINI**, La réparation du préjudice écologique, M2, 2009. p. 26

[659] CA Rennes, 19 déc 1987, Kerdreux c/ Association nationale de protection des eaux et rivières : RD rur. 2000, p. n°279 obs. A ; Gaonac'h.

[660] Affaire Erika, TGI Paris, 16 janv. 2008, n° 993489501 : « Si la prise de risque inhérente au transport maritime est, par nature, admissible, elle cesse de l'être et devient une faute d'imprudence… Considérées ensemble, elles auraient dû être regardées définitivement comme rédhibitoires »

[661] Article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 modifiée (Il ressort donc que la société de classification Rina, qui avait délivré au navire ses certificats de navigabilité ainsi que le groupe Total ont été reconnus coupables de pollution marine par les juges et ont été condamnés à une amende de 375000 Euros.)

[662] Sur les questions de preuve, voir Crim. 18 mars 2014 : DMF 2014.508, obs. Bouloc ; Crim. 13 mai 2014 : 2014 : DMF 2014.609 / Voir en ce sens, **S. F GAHLEN,** *Op.cit*, p.130 « *Il paraît évident que les violations des standards Construction, conception et armement peuvent être plus difficiles à prouver que le seul fait qu'il y a eu pollution* »

l'auteur qui nous a inspiré cette réflexion, il ne fait d'ailleurs aucun commentaire[663]. C'est, nous semble t-il ce qui atteste du manque de réalisme d'une telle manière de légiférer. La réflexion du Doyen Carbonnier serait sans appel : il faudrait légiférer utilement et d'une main tremblante[664].

Nous ne sommes cependant pas qualifiés pour dire que le droit belge, en tout cas sur ces points évoqués, n'est pas rigide. Toutefois, il n'en résulte pas moins d'un droit qui serait peut-être « très peu ambitieux » en matière de protection de l'environnement marin. Mais pire, la loi belge interdit les activités d'incinération, d'immersion et tous les rejets directs sauf les dispersions des cendres des personnes décédées[665]. Or, le corps humain notamment le mort, disons le exactement, le « cadavre » comporterait des toxines qui en toute évidence sont un danger réel pour la biodiversité marine en cas de dispersion.

187. Il conviendrait d'observer que le secours espéré du droit belge a été déçu dans la mesure où son apport ne semble pas très significatif en matière de protection de l'environnement marin. Cela dit, il peut être constaté la perte des repères du droit pénal, sa fonction classique étant la prévention et la punition[666]. Le législateur est, vu la gravité des conséquences de certaines pollutions marines en passe d'en faire un mécanisme complémentaire de la réparation du dommage environnemental. Une telle aventure semble périlleuse comme nous avons tenté de le souligner. Le législateur se serait sans doute convaincu de ce que face à la clameur publique suscitée par l'ampleur du dommage environnement, la condamnation du capitaine ou de l'armateur du pétrolier à des peines privatives de liberté pourrait ramener le calme[667]. Le public trouverait une compensation, disons un apaisement de « l'inadmissible = marée noire» qu'il a souffert ainsi que les côtes et littoraux. Toujours est-il que tout ceci reste purement théorique d'où notre réticence à encourager la responsabilité pénale environnementale malgré ses atouts quant à la dissuasion dans d'autres matières, encore qu'il faudrait émettre des réserves.

De nombreux États ont, malheureusement, violé l'article 230 de la CMB en attribuant des peines de prison pour des accidents maritimes et en condamnant effectivement des capitaines de

---

[663] **J-F NEURAY**, Droit de l'environnement, Bruylant, Bruxelles, 2001.p.573

[664] **J. CARBONNIER**, « Flexible Droit : pour une sociologie du droit sans rigueur », 2014

[665]**J-F NEURAY**, *op.cit*, p. 574, note en bas de page n°1

[666]**O. LASMOLES**, La gestion des risques maritimes environnementaux : contribution au renforcement de la protection de l'environnement, Thèse 2014, Université de Paris 1. p.298 et s

[667]**O. MURRAY**, « Fair Treatement of seafarers_International Law and Practice », The Journal of International Maritime Law, 2012, n°18.p. 151 « Dans la mesure où les dommages causés dépasseraient de loin toutes les réparations possibles matérielles et financières, il n'est peut-être pas trop surprenant que les législateurs ont eu recours au droit pénal, le moyen le plus contraignant dont les États disposent pour mettre la pollution au banc de la société, ***dans un but fort probable de calmer l'opinion publique***. La législation et la pratique des États côtiers sont ainsi souvent critiquées, car injustes envers les gens de mer. En même temps, il apparaît douteux que les objectifs poursuivis puissent vraiment être atteints de cette manière. » citée par O. **MURRAY et S. F GAHLEN**, op.cit, p. 142

navires naufragés à des peines de prison[668] dans la mesure où le caractère « délibéré ou grave » qu'exige ledit article est très difficile à déterminer.

Notre réflexion sur la contribution du droit pénal de l'environnement nous a permis de nous rendre compte de son inefficacité. Depuis, 1979 déjà, les travaux d'une commission sur les infractions en matière d'environnement soulignaient le rôle mal défini du droit pénal de l'environnement et son manque d'efficacité[669]. Si jusqu'à ce jour la répression des atteintes à l'environnement peut revêtir, théoriquement, un caractère rigoureux permettant ainsi une préservation stricte de l'environnement par la caractérisation de la responsabilité pénale du délinquant écologique[670] et le recours à une sanction sévère nettement, il est à constater qu'en pratique cette répression se révèle nettement insuffisante pour tendre à une réelle efficacité[671].

De notre point de vue, le droit pénal est un droit qui généralement intervient à titre principal. Lorsqu'il est recouru à cette matière à titre complémentaire, il semble perdre de son efficacité, perdre son repère. On en déduira parfois, sa contribution douteuse dans la prévention du risque de pollution marine dans la mesure où la criminalisation de l'infraction de pollution marine ne peut véritablement empêcher les rejets d'hydrocarbures, même si elle peut amener les équipages à être moins négligents. Par ailleurs, on indiquera que l'objectif visé par la mise en place de mesures de prévention, c'est de faire en sorte que le risque de pollution marine ne se réalise pas. En dépit des mesures prises, si ce ne sont des failles de ces dernières, la négligence de la mise en œuvre par ses destinataires peut expliquer les raisons de la réalisation du risque aux conséquences parfois désastreuses. Le risque de pollution marine s'étant réalisé, il faudrait bien que les auteurs assument la réparation de ses conséquences.

SECTION II : La réparation des dommages résultant de la pollution marine

Le régime de la réparation des dommages environnementaux a connu des innovations importantes. Il ne s'agirait pas d'une innovation à proprement parlé, mais de la poursuite d'un

[668] **P. K MUKHERJEE**, « Criminalisation and Unfair Treatment the Seafarer's Perpective », Journal of International Maritime Law, 2006 p.334 et s. Il faisait référence à une étude du CMI.

[669] Rapport de la commission interministérielle pour la lutte contre les infractions en matière d'environnement, décembre 1979, cité par M. Delmas-Marty dans sa préface de l'ouvrage de J-H. Robert et M. Remond-Guilloud, Droit pénal de l'environnement, éd. Masson, 1983, p. 24

[670] **R. NERAC-CROISIER**, « La détermination des personnes responsables », Extrait de « sauvegarde de l'environnement et droit pénal », sous la Direction de **R. NERAC-CROISIER**, éd L'Harmattan 2005.p73 et S. Pour plus de précision sur l'engagement de la responsabilité pénale du délinquant écologique.

[671] **J. L CAPDEVILLE**, Le droit de l'environnement : un droit encore à l'apparence redoutable et à l'efficacité douteuse, Extrait de « sauvegarde de l'environnement et droit pénal », sous la Direction de **R. NERAC-CROISIER**, éd, L'Harmattan 2005.p 45 et 46

phénomène qui touche le principe de la limitation de responsabilité comme celui de sa canalisation. Les différents mécanismes d'indemnisation (FIPOL) et les réformes qu' ils ont engendrées, ont permis de maintenir le principe de responsabilité limitée sans pour autant répondre aux attentes des victimes de pollution marine. Le principe de la limitation de responsabilité serait donc, inadapté à la protection de l'environnement. De même, le principe de canalisation serait un obstacle à la poursuite de l'ensemble des « fauteurs d'eaux troubles »[672]. Les idées de solidarité et de réciprocité se justifient entre les gens de mer du fait même de la spécificité du milieu dans lequel ils travaillent. Une partie de la doctrine[673] a considéré que le droit maritime n'était pas pleinement en mesure de protéger son environnement et qu'il serait envisageable l'apport du droit commun en la matière. Deux régimes spécifiques de responsabilité méritent de retenir notre attention. Celui de l'exploitant du navire nucléaire, et du transporteur des hydrocarbures. Pour un traitement efficace du risque de pollution marine par ces produits polluants, il conviendra d'abord de mettre en évidence la responsabilité des auteurs de pollution marine **(§I**) avant de nous intéresser aux garanties à offrir aux victimes de tels dommages. **(§II**)

§I : L'imputation des dommages résultant de pollution marine

La protection de l'environnement répond dans certains cas à des régimes spéciaux de responsabilité[674]. Il s'agit entre autres de la pollution du milieu marin par les matières nucléaires et les hydrocarbures. Par ailleurs, le droit du préjudice écologique est un droit éclaté entre polices administratives et droit civil ou pénal de la responsabilité, construit au gré des interventions successives du législateur et du juge, sans cohérence d'ensemble[675]. En dépit de l'importance des enjeux économiques, écologiques et sociaux soulevés par la réparation de ce préjudice, les règles applicables dans ce domaine manquent de lisibilité, de prévisibilité et, dès lors, de sécurité juridique. C'est en raison de cela que le traitement efficace du risque de pollution marine se

[672]**A. VIALARD**, « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ? », DMF 2003, 607, p. 4

[673]**HUGLO. C**, « Affaire Erika…encore et au-delà… », Environnement et développement durable, n° 6, 2012, p.1

[674]Art L.162-2 5°du code de l'environnement « *Le présent titre ne s'applique pas aux dommages à l'environnement ou à la menace imminente de tels dommages : Résultant d'un événement soumis à un régime de responsabilité ou d'indemnisation prévu par les conventions internationales mentionnées à l'annexe IV de la directive 2004 / 35 / CE du Parlement européen et du Conseil, du 21 avril 2004, sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, à compter de leur entrée en vigueur sur le territoire de la République française »*

[675] Extrait de « La réparation du préjudice écologique en pratique », Rapport de l'Association des Professionnels du Contentieux économique et financier. Commission « Préjudice écologique », 2016. P.7. Présidée par M. LAURENT NEYRET

focalisera sur deux aspects : la mise en œuvre de la responsabilité civile environnementale (**A**) et la conception du préjudice dit « écologique » à la lumière des réformes envisageables pour davantage d'efficience dans sa réparation (**B**).

A- La responsabilité civile environnementale : une responsabilité désincarnée de son essence

La responsabilité de l'exploitant de navire nucléaire est par ailleurs une responsabilité exclusive. Dans le principe, une action en responsabilité ne peut être intentée que contre lui, et non contre un tiers par exemple, qui par sa faute, aurait été la cause de l'incident ayant entraîné le dommage nucléaire. C'est ainsi que la doctrine parle de responsabilité canalisée sur l'exploitant de navire nucléaire. Cette canalisation, toutefois, n'est pas tout à fait absolue, l'exploitant ayant dans certains cas un droit de recours contre les tiers. Concernant la convention de 1969, la responsabilité du propriétaire de navire transporteur d'hydrocarbures n'était pas véritablement canalisée. C'est le Protocole de 1992 qui a modifié le texte en profondeur instituant ainsi dans la convention de 1969/1992 une responsabilité fortement canalisée comme il est établi dans les Conventions sur le nucléaire. En considérant ces implications aussi bien le propriétaire de pétrolier que de l'exploitant de navire nucléaire, il convient de procéder à un réexamen de la responsabilité objective (**1**) qui aura pour résultat l'existence d'une responsabilité exclusive certes, mais qui ne saurait être absolue (**2**).

1- La nécessité d'un réexamen de la responsabilité objective

188. A part le fait qu'ils aient fait mention de « la faute » comme « fait générateur de la responsabilité »[676], on peut lire ceci : « On sait quel progrès a réalisé l'affirmation du principe selon lequel tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer »[677]. Toutefois, en renonçant à la casuistique qui avait prévalu en droit romain, les rédacteurs du code civil ont posé aux juristes et en particulier aux

[676] **G.VINEY et P.JOURDAIN,** *Les conditions de la responsabilité…op.cit*, p.359

[677] **G.VINEY**, *Introduction à la responsabilité,* n° 14/ **Ph. REMY**, « Critique du système français de la responsabilité civile », Droit et culture, 1996, p. 31, qui critique la généralité du droit français des délits et des quasi-délits.

tribunaux, un problème, celui de la définition de cette fameuse notion de « faute » *dont ils ont voulu faire, sinon la seule, du moins* ***la principale source de la responsabilité***[678].

Il faut désormais admettre que la réparation, à elle seule ne peut épuiser le contenu de la responsabilité, elle laisse une place à la possible intervention d'actions en responsabilité qui tendent à la prévention du préjudice[679]. Ainsi, la prévention est l'un des objectifs de la responsabilité. Cela est d'autant plus évident vis-à-vis de l'auteur du dommage qui est poussé à ne pas commencer, que sur les tiers exposés à la menace de voir leur propre responsabilité engagée. La responsabilité ayant trois fonctions essentielles[680], la faute n'est-elle pas son fondement le plus déterminant ?

189. Le législateur maritime a mis en place un régime de responsabilité objective aussi bien pour l'exploitant du nucléaire qu'à l'égard du propriétaire de navire transporteur d'hydrocarbures qui est à l'origine de la pollution marine. Ainsi, il convient d'affirmer que sans raison véritablement convaincante, le législateur a fait le choix d'abandonner la responsabilité fondée sur la faute. Concernant la responsabilité du propriétaire du navire transportant des hydrocarbures, le code des transports est on ne peut clair.[681]

Même au prix de la facilitation de l'indemnisation des victimes, doit-on sacrifier l'un des importants piliers de la fonction de juger qui est celle de faire triompher la vérité, sur le fondement d'une responsabilité sainement recherchée, qui repose aussi sur la faute ? Quant à la responsabilité pour les dommages résultant de risque nucléaire, elle est également fondée sur la responsabilité objective.

La convention de 1962 sur la responsabilité des exploitants de navires nucléaires fait mention de ce qui suit : « *L'exploitant d'un navire nucléaire est objectivement responsable de tout dommage nucléaire dont il est prouvé qu'il a été causé par un accident nucléaire dans lequel sont impliqués le combustible nucléaire ou les produits et déchets radioactifs de ce navire* »[682]. Il convient suite à l'analyse de cette disposition d'affirmer que la responsabilité de l'exploitant de navire nucléaire n'est pas une responsabilité fondée sur la faute mais une responsabilité fondée sur le risque nucléaire.

---

[678] **G.VINEY et P.JOURDAIN**, *Les conditions de la responsabilité…op.cit*, p.361
[679] **M. E ROUJOU DE BOUBEE**, Essai sur la notion de réparation, préf. P. HEBRAUD, LGDJ, 1974, p. 205
[680] **G.VINEY et P. JOURDAIN**, *Les effets de la responsabilité*…op.cit, p. 1(Prévention, imputation, réparation)
[681] Art 5122-26 du code des transports : « *Le propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbure en vrac est responsable de tout dommage par pollution causé par son navire, dans les conditions et limites fixées par la Convention mentionné à l'article 5122-25.* » / Art III par 1 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969
[682] Art 2 de la Convention sur la responsabilité des exploitants de navire nucléaire reprise par le code des transports en son Art 5122-2 para 1

190. C'est une responsabilité de plein droit, c'est-à-dire qu'il ne peut en principe être possible de poursuivre d'autres intervenants sur le navire si ce n'est que l'exploitant. Il est sans doute redondant de réaffirmer que la responsabilité est de plein droit pour les pollutions marines par rejet d'hydrocarbures. Le législateur en faisant ce choix a voulu faciliter le mécanisme d'indemnisation. Faut-il continuer de baliser le champ de recherche des personnes potentiellement responsables autres que l'exploitant du navire nucléaire ? Mais avant, ouvrons juste une brèche sur la notion de l'« exploitant ».

La loi n°76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.) , codifié au code de l'environnement, associe le terme « exploitant » à celui des installations classées définies. Or, la loi du 1er août 2008 apporte une définition de « l'exploitant » : comme étant toute personne « physique ou morale, publique ou privée, qui exerce ou contrôle effectivement, à titre professionnel, une activité économique lucrative ou non lucrative ». Cette dernière se rapproche en quelque sorte du transporteur, du propriétaire ou même de l'exploitant de navire. L'exploitant de navire est défini comme une personne autorisée par un État à exploiter un navire nucléaire battant son pavillon, ou l'État qui exploite un navire nucléaire[683].

191. Traditionnellement, il n'est de responsabilité en mer que fondée sur la faute[684] puisqu'un navire soumis au péril n'est jamais maître de sa manœuvre[685]. Certes, le droit maritime a toujours voulu par sa fierté d'ailleurs admirable faire parfois chemin seul, toutefois, il n'est tolérable que cette aventure bien souvent solitaire fasse vaciller les institutions établies par le droit commun dont il ne cesse de s'inspirer. Les questions de pollution qui se posent atteignent des victimes à terre et il n'est pas exclu, il est même compréhensible qu'il soit revendiqué un retour au droit commun notamment en ce qui concerne les mécanismes classiques d'imputation des fautes pour identifier le responsable d'un dommage. Cela est d'autant plus vrai qu'on peut observer que ce sera un moyen efficace de lutte. Le fait de jeter la faute par-dessus bord dans le processus d'imputation du fait dommageable présente bien de difficultés : d'abord c'est une

---

[683] Art 1er b) du projet de contenant les règles relatives à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires tel qu'adopté dans la Convention de Bruxelles du 25 mai 1962. Cette définition est clairement reprise dans la Convention de Bruxelles en son article 1 § 4

[684]**M. RÉMOND-GOUILLOUD**, Pollution des mers, *Juris classeur, responsabilité civile*, Art.1382 à 1386, Fasc. 430-1, 1989, n° 13 et M. **BONASSIES**, La responsabilité pour pollution en droit maritime, in *Droit de l'environnement marin et* développements récents, Colloque SFDE, Brest, 26-27 novembre 1987, « coll. droit et économie de l'environnement », 1988, p. 291, *spéc*. p. 292. Aussi péremptoire soit-elle, cette affirmation du primat de la faute doit être relativisée. En acceptant que l'armateur puisse être responsable des fautes de son capitaine sans que sa faute personnelle ne soit démontrée, le droit maritime n'ignore pas totalement la théorie de la responsabilité sans faute.

[685]**RODIERE**, *Traité général de droit maritime- Introduction : armement » Introduction : armement » T. 1* Dalloz 1976, *spéc,* p. 600.

renonciation à l'examen des conduites irresponsables. Ensuite, en abandonnant la recherche de la faute du propriétaire du navire pollueur, le législateur maritime purge la responsabilité de son élément moral[686] .

On peut observer que la recherche de responsabilité s'éloigne davantage de tout jugement critique. On comprend que la faute en question ici ne résulte pas d'un comportement reprochable du propriétaire du navire « mais du seul fait que le dommage est causé par des substances dangereuses ou polluantes »[687]. Inutile de rappeler qu'en la matière, la faute est fonction de la nature de la marchandise transportée, selon qu'elle est « dangereuses ou polluante ». Par ailleurs, le recours à la faute peut jouer un rôle déterminant dans l'effondrement du principe de la canalisation de la responsabilité sur la tête du propriétaire de navire. Il serait bon de s'interroger dans le cadre du traitement des risques maritimes environnementaux desquels il peut résulter des dommages nucléaires et des dommages non nucléaires. Deux régimes de responsabilité peuvent-ils coexister surtout lorsque l'un d'entre eux n'est admis que sur un fondement objectif ?

192. Il convient de souligner que s'il est théoriquement possible d'admettre ses deux régimes de responsabilité, il n'est pas moins difficile de réaliser une saine interprétation et un partage convaincant de ces responsabilités. C'est pour répondre à ce souci que le législateur a adopté un principe dit de « totaliseur »[688]. Toutefois, le tout n'est pas acquis dans la mesure où le principe de la totalisation peut être écarté comme le mentionne le même article 4 qui le consacre[689]. C'est le cas par exemple d'un dommage nucléaire qui s'entend au sens de la convention de 1962 et qui se combine avec des dommages également nucléaires mais provenant d'autres sources d'énergie et de rayonnement. L'exemple qui est souvent pris est celui d'un navire transportant une cargaison de nucléaire et en même temps un réacteur. Ici par contre, le principe dit de totalisation ne peut jouer et il faut rappeler que des dispositions particulières en la matière sont admises sur la base en tenant compte de la notion de navire nucléaire ou navire à propulsion nucléaire.

---

[686]**Y. LAMBERT-FAIVRE**, in L'éthique de la responsabilité, *RTD civ*. janv. -mars 1998 p. 1. Selon son expression « *une rupture entre la faute civile et la morale* »

[687]Ch. **WU,** La Convention internationale du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses, *AFDI;* XLIII- 1997, p. 738

[688]**C-A COLLIARD**, *La convention de Bruxelles relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires*, Annuaire Français de Droit International, Volume 8 1962, p. 51 « *La solution de principe est celle de la « totalisation ». Ainsi lorsqu'un dommage nucléaire et un dommage non nucléaire sont causés par un accident nucléaire la totalité du dommage est considérée, aux fins de la Convention comme un dommage nucléaire causé par l'accident nucléaire.* » Tel est selon lui le but de l'article 4 de la Convention de 1962

[689] Le principe de la « totalisation » peut d'ailleurs être écarté, la convention indiquant que ces solutions sont adoptées lorsque ces dommages se sont produits *« sans qu'il soit possible de déterminer avec certitude le dommage nucléaire et le dommage non nucléaire ».* Art 4

Indiquons que la superposition des fonds d'indemnisation peut attester non seulement de l'ampleur des catastrophes mais aussi de la finalité de répondre de manière intégrale à l'indemnisation des victimes. Cependant, il n'est pas moins vrai, comme le soutien Karine le Couviour dans sa thèse que la responsabilité du seul exploitant de navire nucléaire ou du propriétaire de navire d'hydrocarbures est une fiction[690]. Nous estimons à cet effet que cette canalisation, disons cette responsabilité dite exclusive pourrait à l'avenir vaciller, dans la mesure où de plus en plus des voies insistent sur l'intérêt de l'éclatement du champ de recherche de la responsabilité en la matière. L'indexation de la solidarité financière(FIPOL) pour répondre aux dommages maritimes environnementaux serait également une traduction de la réalisation de ce vœu qui pointe à l'horizon.

La responsabilité due à la réalisation des risques maritimes environnementaux n'est pas qu'objective, elle est également exclusive donnant ainsi un sens à la canalisation comme nom sous lequel cette technique a souvent été déterminée. Si la responsabilité objective est parfois fâcheuse, son caractère exclusif ou canalisé l'est encore plus.

Le réexamen de la responsabilité objective nous a permis de nous rendre compte que le législateur a fait le choix d'abandonner la responsabilité fondée sur la faute afin de faciliter l'indemnisation des victimes. Pour notre part, en dépit d'un cadre dit de responsabilité spéciale, cette raison n'est pas suffisante pour sacrifier les piliers qui ont toujours fondé la mise en œuvre de la responsabilité civile. Cette responsabilité qui n'admet pas la faute est canalisée sur la tête soit de l'exploitant, soit du propriétaire de navire transportant des hydrocarbures et selon la nature du produit transporté. Cette responsabilité jugée exclusive qui ne vise que ces derniers peut aboutir à un caractère absolu.

2- Une responsabilité exclusive aboutissant parfois à un caractère absolu

193. La Convention de 1962 sur la responsabilité des exploitants de nucléaire pose le principe de la responsabilité exclusive dans les termes suivants : « Aucune personne autre que l'exploitant n'est responsable d'un tel dommage nucléaire, à moins que la présente Convention n'en dispose autrement »[691]. En effet, cette responsabilité peut être qualifiée de plus « révolutionnaire » que celle admise par la responsabilité objective. A ce propos, certains auteurs

[690] **K. LE COUVIOUR**, *La responsabilité civile à l'épreuve de pollution majeure résultant du transport maritime,* thèse, PUAM 2007,
[691] Art 2§2 de la Convention.

ont estimé que la responsabilité objective est un complément de la responsabilité pour faute, or, la responsabilité exclusive aboutit à exclure « éventuellement » toute responsabilité pour faute[692].

194. La canalisation juridique de l'action en réparation peut se définir comme un procédé qui consiste à orienter l'action des victimes vers un répondant prédéterminé, à l'exclusion d'autres personnes dont la responsabilité aurait pu être à priori recherchée[693]. Il faudrait rappeler que la canalisation de responsabilité a été élaborée pour mettre en œuvre la responsabilité, que des exploitants des navires nucléaires. Notons également que la responsabilité en la matière est objective, admise en l'absence de toute faute et un auteur a justement souligné l'idée de responsabilité fondée sur le risque nucléaire[694].Tel que conçue, la canalisation de la responsabilité admise par les conventions relatives à la réparation des dommages causés par le transport de substances dangereuses ou polluantes est indéniablement liée à l'admission de la responsabilité sans faute du propriétaire du navire.

On comprend que la canalisation, outre le fait qu'elle a pour effet de désigner un garant unique, protège d'autres acteurs par une immunité de poursuite. Ainsi, il est important de faire remarquer qu'elle demeure imparfaite. On peut pour le moins affirmer que l'observance de la prudence est remarquable, rien qu'en nous en tenant à l'adverbe (éventuellement) sus-indiqué et concernant la responsabilité exclusive de l'exploitant de navire nucléaire. La responsabilité exclusive telle qu'admise par la convention de 1962 ne peut aboutir à exclure systématiquement et dans toutes les hypothèses toute responsabilité pour faute.

195. Ainsi, l'on peut observer que l'exonération découlant de l'exploitation de navire nucléaire ne peut qu'être partielle et de caractère exceptionnel car l'exploitant ne peut normalement se libérer, il ne peut davantage disposer d'un droit de recours[695]. Ce qui signifie que l'exploitant de navire nucléaire ne dispose pas normalement d'un droit de recours mais un droit de recours est possible dans des cas formellement prévus par l'article 2§6. Ces cas sont possibles dans 3 hypothèses :

D'abord en cas d'accident provoqué par un fait personnel et volontaire avec l'intention de causer un dommage, l'exploitant peut exercer un recours contre la personne physique qui a agi ou omis d'agir dans une telle situation. Ensuite, lorsque l'accident nucléaire est la conséquence de travaux de relèvement de l'épave et que ces travaux ont été entrepris sans l'autorisation soit de l'exploitant lui-même, soit de l'État dont émane la licence, soit de l'État dans les eaux duquel

[692] Cf acte de la conférence de RIJEKA, intervention du Prof VAN RYN, p.213
[693] **K. LE COUVIOUR**, *Op.cit*, n° 295
[694] **C-A COLLIARD**, *Op.cit*, Volume 8. 1962, p. 49
[695] Art 2§6 de la Convention de 1962 sur la responsabilité des exploitants de navire nucléaire

se trouvait l'épave, dans ce cas le recours est alors possible contre le sauveteur. Enfin, lorsque le recours est expressément stipulé dans un contrat, indique la Convention[696].

196. Cela dit, signalons que l'État a une obligation générale de sécurité en matière environnementale. On peut observer que la manière dont l'État assume cette obligation crée un risque de déresponsabilisation des exploitants de navires dans la protection de la mer. En effet, c'est à l'État que les victimes des dommages environnementaux demandent des comptes même lorsque l'État n'est pas directement en cause. Cette situation tient à diverses raisons : d'abord, elle tient à l'idée selon laquelle une bonne gestion des risques environnementaux ne saurait se faire efficacement sans être mise sous la responsabilité générale des autorités publiques. Ceci manifeste une méfiance certaine à l'égard des opérateurs à qui l'on reproche de ne pas tout mettre en place pour prévenir les risques et réparer les dommages qui sont susceptibles d'en résulter[697].

Ensuite, l'autre idée sur laquelle repose la responsabilité publique est relative à ce que la société civile considère comme risque. Or, la tendance est l'atteinte d'un risque zéro, soit d'une sécurité absolue que l'État doit procurer. Ces deux idées largement partagées au sein de l'opinion publique attestent d'une tentative d'exonération des exploitants de navires nucléaires face à leurs obligations de prévention du risque maritime environnemental.

Malgré les obligations des exploitants de navires transportant des hydrocarbures ou du nucléaire contenues dans les textes internes comme internationaux, leur assurance de voir les pouvoirs publics prendre en charge ces risques a un fondement juridique[698]. Ainsi, ils voient en cette intervention de l'État, un moyen de s'exonérer de leur propre responsabilité excipant de l'absence de mesures suffisantes pour en prévenir la réalisation ou en réparer les conséquences, ils reportent sur les autorités publiques la faute ayant conduit à la réalisation des dommages[699].

Le dommage environnemental dont un propriétaire de pétrolier ou un exploitant de navire nucléaire peut être responsable ne signifie pas toujours une faute directement expliquée par le comportement déviant de ces derniers. Il est fréquent que le dommage environnemental

---

[696] Art 2§6 de la Convention de 1962 sur la responsabilité des exploitants de navire nucléaire

[697] **Ch-A DUBREUIL**, La responsabilisation des opérateurs du fait de la reconnaissance d'une responsabilité publique, Extrait de « La responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation », S/Dir de CHANTAL CANS, Préface de G.VINEY, D.2009, p.255

[698] **V. REBEYROL**, L'Affirmation d'un « droit » à l'environnement et la réparation des dommages environnementaux, Edétions Défrenois, Lextenso éditions, 2010.p.313, note en bas de page n°27. / L'État sur le sol duquel est située l'installation à l'origine de l'accident prend en charge 500 millions d'euros supplémentaires. p. 314/

[699] **Y. JEGOUZO**, « De certaines obligations environnementales : prévention, précaution et responsabilité », AJDA 2005. 1164 « S'il y a manquement à l'obligation de prévention, on en arrive ainsi, de manière paradoxale, à ce que la cause première n'est pas le comportement fautif de l'auteur du dommage mais la carence de la puissance publique… »

soit matériellement imputable à un comportement ou un acte d'un subordonné au travail, celui d'un salarié au sein de l'entreprise[700]. En cas de dommage environnemental ainsi causé par un de ses salariés, la responsabilité du chef d'entreprise (le propriétaire du navire ou l'exploitant du navire) peut être recherchée outre sur sa propre faute. On lui reprochera par exemple d'avoir laissé se produire des déversements nocifs, sur sa responsabilité objective telle celle du fait des choses[701] dont on sait que la garde remonte au commettant, ou encore celle du fait d'autrui. C'est alors la responsabilité des commettants du fait de leurs préposés[702] qui s'applique dès lors que les conditions sont remplies, à savoir un lien de préposition, un fait fautif du préposé, agissant dans l'exercice de ses fonctions.

A notre avis, la recherche de la responsabilité sur le fondement d'une absence de faute manque de rigueur en pratique. C'est d'ailleurs ce qui justifie la nécessité d'étendre le champ de la recherche de la responsabilité en cas de rejet d'hydrocarbures ou de matières nucléaires par les navires dans l'océan. C'est à ce prix qu'on parviendra à remettre en scelle les fondements de la responsabilité civile qui permettent de mieux garantir les droits des victimes de pollution marine à l'indemnisation. Un nouveau type de responsabilité découlant des dommages environnementaux a été consacrée par la jurisprudence dans l'affaire du navire Erika. Il s'agit de la responsabilité pour préjudice écologique que nous étudierons maintenant.

B- La nécessaire réforme de la conception du préjudice écologique en droit français

L'ambition partagée par les membres de la Commission 2016, présidée par le Professeur Neyret sur le préjudice écologique a été de dessiner quelques améliorations possibles après un état des lieux du contentieux en la matière. Il a donc été jugé nécessaire de dépasser les dogmatismes en toute conscience des positionnements idéologiques existant par ailleurs sur la question. C'est ce qui nous amène à examiner les approches législatives et jurisprudentielles de la réparation du préjudice écologique (**1**) avant de nous intéresser aux réformes envisageables (**2**).

[700] Les exemples souvent évoqués sont le chauffeur-livreur salarié qui détourne du fuel, se sait suivi et le déverse dans une rivière ; celui du salarié qui fait une fausse manœuvre et rompt une canalisation occasionnant un dommage ou un risque de dommage non seulement au voisin de l'exploitation mais aussi au sol, à la nappe phréatique, ou à un habitat protégé en bordure de l'exploitation…

[701] Art 1242 al 1er C.civ

[702] Art 1242 al 5 C. civ

1- Les approches législatives et jurisprudentielles de la réparation du préjudice écologique

Le concept du préjudice écologique en France a été admis dans un contexte semble t-il d'urgence, mais aussi peut-être pour calmer la clameur publique face à la gravité de la marée noire produite par le navire Erika. Ce serait dans une certaine mesure le prototype de l'adoption d'urgence de l'OPA suite à la marée noire produite par l'Exxon Valdez. Or, les décisions prises parfois dans l'urgence n'intègrent pas tous les aspects nécessaires des solutions d'une question donnée. De notre point de vue la conception actuelle du préjudice écologique peut être améliorée (**a**). Cette amélioration semble amorcée par l'appui du droit commun de la responsabilité qui lui-même reste insuffisant (**b**).

a- La conception perfectible du préjudice écologique

197. Les préjudices écologiques sont causés par différents types de pollutions marines[703] dont la plus remarquée est celle par les hydrocarbures[704].La jurisprudence française est engagée aux côtés du législateur pour une protection renforcée de l'environnement (marin) contre les atteintes. Pour ce faire, elle a admis le préjudice écologique dont la définition mérite d'être améliorée.

198. Ainsi, elle l'a défini en ces termes : « Le préjudice écologique résulte d'une atteinte aux actifs environnementaux non marchands, réparable par équivalent monétaire. C'est un préjudice objectif, autonome, qui s'entend de toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir , notamment, à l'air , l'atmosphère, l'eau, les sols les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussion sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime »[705]. Le code civil également définit le préjudice écologique comme une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement[706].

[703] **M. REMOND-GOUILLOUD**, « Réparation du préjudice écologique », J-CL, Environnement, fasc. 1060

[704]JJM, Actualité maritime, 19 avril 1991 .Selon des statistiques de 1987, la pollution mondiale résulte des avaries représentant 12%, celle résultant des décharges et écoulements urbains est de 37% et les décharges opérationnelles des navires 33%. Il faut préciser que 20% de la pollution mondiale par les hydrocarbures est causée par les déchargements accidentels, alors que 80% proviennent du déversement opérationnel. Voir en ce sens Ch. WU, La pollution du fait du transporteur maritime par les hydrocarbures, n°11, th. Précitée, p.223, note 903

[705] Cass. Crim, Arrêt Erika, du 25 septembre 2012.p.187 et 188/ La loi n°2016-1087 du 8 août 2016, « loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages », inscrit définitivement le préjudice écologique dans le droit français.

[706] Art 1247 du code civil

Malgré les rapprochements possibles entre ces deux définitions, la collaboration n'est pas toujours parfaite.

199. Par ailleurs, la loi sur la responsabilité environnementale du 1er août 2008 joue un rôle important en matière de lutte contre la pollution environnementale mais elle comporte aussi des limites lorsqu'on la rapproche de la mise en œuvre du préjudice écologique pour lequel nous envisageons une réforme. Ainsi, la LRE met en évidence en son article L. 161 -1, I, du code de l'environnement la notion de « dommage causé à l'environnement » et la définit avec précision en disposant que ce dommage est constitué par les « détériorations directes ou indirectes mesurables de l'environnement » qui peuvent notamment affecter la santé, l'état écologique des eaux, la conservation des espèces et des habitats et les services écologiques.

La loi vise donc exclusivement un dommage causé à l'environnement distinct du dommage causé aux personnes et aux biens[707]. Toutefois, l'article L.162-2 du code l'environnement, issu de cette loi mentionne sans équivoque que les personnes physiques, victimes d'un préjudice résultant d'un dommage environnemental ou d'une menace imminente d'un tel dommage ne peuvent en demander la réparation que sur le fondement du droit commun.

200. Il convient par ailleurs de remarquer que la LRE donne ainsi « un fondement juridique précis à une obligation générale de réparation » du dommage environnemental conçu comme dégradant ou détruisant un élément essentiel du patrimoine naturel et des équilibres écologiques comme a voulu le souligner le rapport sur la gouvernance écologique[708].A cela s'ajoute le fait que la LRE met en place un régime de responsabilité objective dans les domaines relatifs aux installations classées, à l'eau et à la gestion des déchets et un dispositif de responsabilité pour faute ou négligence pour toutes les autres activités professionnelles. Sommes-nous en droit de nous demander si « la responsabilité pour faute ou négligence » requise pour toutes les autres activités telle qu'énoncée par la LRE peut concerner le préjudice écologique résultant des rejets d'hydrocarbures par un navire ou ceux de navires nucléaires ? Si oui, une difficulté pourrait s'élever dans la mesure où la responsabilité civile du propriétaire du navire ou de l'exploitant est requise sur un fondement objectif pour les dommages à l'environnement dus à la pollution marine.

---

[707] **V. REBEYROL,** op.cit, p. 267. Cet auteur indique qu'il s'agit de dommages causés au milieu naturel et qui n'affectent pas directement l'homme.

[708] Rapport de la mission confiée à **C. LEPAGE** sur la gouvernance écologique, La documentation française, février 2008

Cela aboutira semble t-il a une hypothèse dans laquelle l'origine du préjudice écologique est requise sur le fondement de la responsabilité sans faute mais que la réparation de ses conséquences qui touchent l'écosystème est requise sur le fondement de la responsabilité pour faute comme le souligne la LRE. Les propositions sur ce point ne sont pas rares[709].

201. L'appréciation du préjudice écologique découlant des activités professionnelles se fait en fonction de la gravité du préjudice[710] et le lien de causalité doit être établi afin de réunir les trois composantes de mise en œuvre de la responsabilité civile pour faute. Parfois, l'évaluation du préjudice écologique par la jurisprudence laisse à désirer. C'est ainsi que dans l'Affaire de l'Erika, le tribunal correctionnel a évalué le dommage subi par le département en se référant au montant d'une taxe départementale[711] selon un calcul très théorique « étrangement déconnecté de toute considération écologique »[712].

L'évaluation du préjudice écologique est une question très aléatoire. Les juridictions du fond disposent d'un large pouvoir pour son évaluation. Cela a pu être constaté dans l'Affaire du navire Erika où après que le Tribunal de Grande Instance de Paris, dans son jugement du 18 janvier 2008 ait exigé un montant de 300000 Euros pour la réparation du préjudice écologique, c'était au tour de la Cour d'Appel de revoir ce montant à la hausse, lequel montant ayant été confirmé par la Cour de Cassation[713]. Cela ne serait pas une innovation dans la mesure où la doctrine considère que les juges du fond dispose d'un large pouvoir d'appréciation dans l'évaluation du préjudice écologique : « étant *donné que le principe de la réparation intégrale consiste à mesurer l'intégralité du préjudice à l'ampleur réelle du dommage, qui est un fait matériel et objectif, il est logique que les juges du fond disposent d'un large pouvoir en ce*

---

[709] La commission du Club des juristes a proposé d'insérer dans le code civil un nouvel article 1382 -1 qui stipulerait que « tout fait quelconque de l'homme qui cause à l'environnement un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».

[710] MM **Ph. DELEBECQUE et Fr-J PANSIER**, *Droit des obligations*, *op.cit*, p.75 «Dans la responsabilité contractuelle, on prend en compte la gravité de la faute ; cela permet d'exclure les clauses d'exonération lorsque le débiteur a commis une faute lourde ou dolosive. **La responsabilité délictuelle tient tout aussi compte de cette échelle**. » Ainsi, on a la faute intentionnelle, la faute caractérisée et enfin la faute non intentionnelle

[711] La taxe départementale sur les espaces naturels sensibles, collectée par la collectivité et prévue par l'article L. 142-2 du code de l'urbanisme. Dans son jugement du 16 janvier 2008, le tribunal prend en compte le produit de cette taxe, 2,3 millions d'euros pour le département du Morbihan, et le divise par le nombre d'hectares d'espaces sensibles relevant du département, 3 000 hectares, pour aboutir à une valeur unitaire à l'hectare de 766 €. Il multiplie enfin cette valeur unitaire par le nombre d'hectares affectés par la pollution (662 ha), pour une durée de deux ans.

[712] **A. V LANG**, « Affaire de l'Erika : la considération du préjudice écologique par le juge judiciaire », *AJDA* 2008, p. 934.

[713] Cass. Crim, 25 sept, 2012, n°10-82.938 « Les énonciations de l'arrêt attaqué mettent la Cour de Cassation en mesure de s'assurer que le Cour d'Appel a, sans insuffisance ni contradiction, répondu aux chefs péremptoires des conclusions dont elle était saisie et a ainsi justifié l'allocation des indemnités propres à réparer le préjudicie écologique »/ Cass.Crim, 20 oct.2009, n°09-82.611

domaine ».[714] La Cour de Cassation autorise même les juges du fond à recourir à des expertises si nécessaire, dans l'évaluation du préjudice écologique[715].

202. Or, comme l'observe un auteur, la matière est d'une complexe technicité scientifique et juridique qui appelle des connaissances approfondies qui pourront défier les rapports d'expertises et même le suivi de la réparation qui peut échapper aux juges du fond[716]. Si tel est que l'évaluation du préjudice écologique ne fait pas l'unanimité, disons qu'il ressortit à l'appréciation souveraine des juges du fond. Cela soulève en toute évidence des difficultés inhérentes à la réparation de ce type de préjudice qu'on pourrait qualifier de « subsidiaire ou d'accessoire ». Le montant éventuellement plus élevé peut faire croire au débiteur qu'il paie à nouveau pour le dommage à l'environnement duquel il (préjudice écologique) tire sa source.

Autre chose, pour le dommage environnemental subi par les associations, la cour prend par exemple en compte le nombre d'adhérents, la notoriété ou la spécificité de leur action : la confusion entre le préjudice écologique et le préjudice moral des parties civiles est évidente dans l'affaire Erika. En tout état de cause les contours du préjudice écologique peuvent paraître difficiles à cerner parfois. Il peut prendre la face du préjudice moral comme nous l'avons souligné, mais en s'analysant comme le préjudice collectif. Le préjudice collectif est en l'espèce porté à un ensemble de personnes mais de manière indirecte. Le patrimoine environnemental présente un intérêt collectif, partant, sa lésion affecte ces intérêts collectifs[717].

203. La reconnaissance du préjudice écologique en droit français est bien plus récente qu'en droit américain[718]. Ces ressources, alors qu'elles sont publiques, n'appartiennent à personne et ne pouvant faire l'objet de commerce, sont néanmoins économiquement et socialement précieuses. Le droit américain se heurte, il y a bien longtemps aux difficultés inhérentes à l'évaluation de ce préjudice confirmant ainsi, la complexité de la question telle que mise en évidence en droit français. Nous reviendrons sur le contexte américain d'évaluation du préjudice écologique et ses incertitudes.

---

[714] **G.VINEY et P. JOURDAIN**, Traité de Droit civil, Les effets de la responsabilité, LGDJ 2001, n°63

[715] Cass. Crim, 22 mars 2016, n°13-87.650, FS P+ B+I

[716] **B. PARANCE**, Ombres et lumières sur le régime du préjudice écologique, JCP, n°23, 6 juin 2016, 648

[717] **V. INSERGUET-BRISSET**., Propriété publique, Paris, LGDJ, 1994, p.256 (l'Environnement est une chose commune, disons un res communis dont le titulaire est l'humanité. Il entre dans le patrimoine de l'humanité, c'est en considération de son caractère collectif, s'expliquant par la propriété de tous, qui permet de définir le droit dont dispose l'homme sur lui.)

[718] **J. BOYD**, Lost ecosytem good and services as measures of marine damages, Extrait de" maritime pollution liability and policy", edited by Michael G.Faure, Han Lixin & Shan Hongjun, Wolters kluwer, 2010.p.55 (En droit américain, le préjudice écologique consiste aux atteintes portées à la qualité de l'eau, aux plages, les ressources côtières de récréation, les récifs, la pêche industrielle ou artisanale, les lits de la mer, les habitats des oiseaux et de la race d'autres animaux)

Toutefois la confusion du préjudice collectif avec celui qui moral a été mis en évidence par la jurisprudence qui a admis que la mort d'un balbuzard pêcheur (…) entraîne un préjudice moral et personnel en liaison avec le but et l'objet des associations »[719]. Il est évident que des nuances significatives existent entre ces différents types de préjudices. C'est d'ailleurs, ce qui nous amène à réaffirmer la nécessité de la réforme du préjudice écologique tel que conçu dans le droit positif français.

Observons que malgré les nuances fortes qui pourraient exister entre le préjudice écologique et le préjudice moral, cela ne peut justifier qu'on succombe à une éventuelle confusion et ce, la haute juridiction l'a rappelé en ces termes[720]. La conception actuelle du préjudice écologique peut faire des glissements vers diverses autres notions, créant ainsi des confusions dans son appréciation jurisprudentielle. Nous dirons seulement que s'il constitue un progrès considérable, il est aussi susceptible de soulever nombre de problèmes (fondement précis de la responsabilité du pollueur, coordination avec les textes du code de l'environnement, comme avec les textes du droit international). Nous serions en train d'insister maintenant sur notre vœu de voir ce concept précisé afin de mieux appréhender sa réparation déjà amorcée insuffisamment de notre point de vue par le droit commun de la responsabilité civile.

b- Une réponse insuffisante du droit commun de la responsabilité civile en réparation du préjudice écologique

204. Le droit civil vient en complément de l'application du droit spécial de l'environnement pour les lacunes que ce texte peut présenter. Ainsi, les actions en réparation du préjudice découlant d'un tel préjudice sont portées souvent devant le juge civil ou le juge pénal. Certes, le droit commun de la responsabilité civile semble dans une certaine mesure compenser certaines insuffisances de la LRE, toutefois, ce texte est lui-même perfectible quand il s'agit de l'appliquer à la détermination de la responsabilité résultant du préjudice écologique. En droit commun, la faute, même simple de négligence ou d'imprudence (articles 1240 et 1241 du Code civil) ne constitue pas le seul fait générateur de responsabilité pouvant être invoqué en cas d'atteinte à l'environnement. Les hypothèses de responsabilité du fait d'autrui, du fait des choses (article 1242 du Code civil) ou du fait d'un trouble de voisinage le sont tout autant.

[719] Cass. Crim, 16 nov.1982, n°81615.550

[720]Cass. Crim, 25 sept 2012, Affaire Erika, p.299 de la Décision: « Le dommage moral subi par la Ligue de protection des oiseaux, victime de la pollution par les hydrocarbures, **ainsi que** le préjudice écologique ne sont pas soumis à la convention CLC ; que le LPO pouvait donc rechercher la responsabilité de la société Total en réparation de ces dommages sur le fondement de la responsabilité civile de droit commun. »

A cela il convient d'ajouter que l'absence de définition des préjudices écologiques réparables par le code civil contrairement à ce qu'ont fait les juges dans l'affaire Erika est notoire[721]. Inutile de rappeler que l'article 1240 du code civil indique seul le dommage causé à autrui sera réparable. Or, en cas d'atteinte à l'environnement, si les conséquences ne sont pas directement sur les personnes physiques suite à la réalisation du préjudice écologique, celles-ci sont exclues.

En outre, si dans le cadre général de la réparation des atteintes à l'environnement, les juges peuvent être confrontés à certaines difficultés tenant à l'application de l'article 1240 du code civil, il convient d'observer que ces difficultés peuvent être accentuées dans la mesure où la destruction de la qualité de l'air par exemple constitue un danger pour la santé des habitants des résidences proches des littoraux ou encore des plages souillées. Le préjudice est clairement indirect mais les conséquences non négligeables risquent de ne pas recevoir réparation si le droit civil n'est pas approfondi sur ce point pour régler la question.

La reconnaissance par la jurisprudence du préjudice écologique sur le fondement du droit commun et son caractère réparable sont incontestablement un pas de géant[722]. Toutefois, il a été observé que c'est parce que les tribunaux se heurtent à l'absence de base juridique claire pour la condamnation des auteurs de dommages causés à l'environnement qu'ils s'appuient sur le droit commun de la responsabilité civile.[723]

205. En principe, sans dommage à l'environnement, il ne peut avoir préjudice écologique aux termes la jurisprudence Erika. C'est en raison de cela que nous tenterons de rappeler un aspect tenant au traitement du dommage environnemental. M. Bruno RETAILLEAU a déposée le 23 mai 2012, une proposition qui a permis d'inscrire la notion de préjudice écologique dans le code civil. Cependant, la proposition de M. Bruno RETAILLEAU ne compense que partiellement les insuffisances de la LRE. Elle recèle des insuffisances sur le régime de la responsabilité retenu[724], la détermination des personnes ayant intérêt à agir[725] et la clarification

[721] Art 1247 du code civil. Il aurait été intéressant que l'article 1246 du code civil, fondement principal de la réparation du préjudice écologique soit plus précis en mettant en évidence la responsabilité des choses dont on a la garde, la responsabilité du fait d'autrui,… mais également fixe le champ précis du préjudice écologique.

[722] Cass. Crim, Arrêt du 25 septembre 2012, affaire ERIKA

[723] Deux cents décisions récentes reconnaissent d'une manière ou d'une autre un « préjudice écologique » aux contours variables selon les juridictions, confrontées à l'exigence du caractère personnel du dommage résultant des règles de droit commun de la responsabilité civile, ainsi qu'à des difficultés pratiques concernant la réparation. Extrait du rapport du groupe de travail installé par madame Christiane Taubira, le 17 septembre 2013 sur « *pour la réparation du préjudice écologique* », p. 10

[724] Il est important de noter que la LRE par la transposition de la Directive du 24 avril 2001 admet deux régimes de responsabilité : une responsabilité pour faute pour les activités non répertoriées et pour lesquelles l'État doit prouver la faute de l'exploitant et une responsabilité sans faute qui vise les activités dangereuses répertoriées par référence à dix-huit directives dont les domaines ont été rappelés et prenant en compte le transport par mer ou air de marchandises dangereuses ou polluantes. Voir en ce sens (Lamy Assurances 2016, 2154 - La directive sur la

des délais de prescription. Finalement, la proposition de M. RETAILLEAU a abouti à l'adoption de trois nouveaux textes dans le code civil[726].

206. Il conviendrait de faire remarquer que l'environnement, victime d'atteinte ne peut ester en justice du moment où elle n'a pas de personnalité juridique. C'est pour parer à cette difficulté qu'on a procédé à l'identification de structures qualifiées de « tuteur de la nature »[727], afin de faire respecter l'article 31 du code de procédure civile.

207. L'évaluation du préjudice tient compte, *le cas échéant*, des mesures de réparation déjà intervenues, en particulier dans le cadre de la mise en œuvre du titre VI du livre Ier du Code de l'environnement. Tel est le contenu de l'article 1249 al 3 du code civil. L'analyse de cette disposition du code civil nous permet de nous rendre compte que l'évaluation du préjudice écologique telle que nous l'avons déjà envisagée peut aller au-delà du cadre stricto sensu fixé par ledit code[728]. En application de ce texte, les juges pourront prendre en compte, certains dommages environnementaux, les conséquences du laxisme de l'armateur dans la prévention du risque de pollution etc. Or, la jurisprudence (Erika) qui a consacré ce préjudice a bien défini son champ.

Malgré l'appui non négligeable que le droit commun de la responsabilité civile apporte au mécanisme de la réparation du préjudice écologique, il est incontestable que les incertitudes inhérentes audit préjudice ne lui offre pas toujours le meilleur accueil. C'est en raison de cela mais aussi de la conception perfectible du préjudice écologique que nous avons jugé de la nécessité de réformes.

---

responsabilité environnementale en vue de la prévention et de la réparation des dommages environnementaux)

[725]**Y. JEGOUZO**, Pour la réparation du préjudice écologique, Rapport du groupe de travail installé par Mme. TAUBIRA, Garde des Sceau, Ministre de la Justice, le 17 septembre 2013 : « sans préjudice des procédures instituées par les articles L.160-1 et suivants du code de l'environnement, l'action en réparation des préjudices écologiques visés à l'article 1386-19 est ouvert à l'État, au ministère public, à la Haute autorité environnementale ou au fonds de réparation environnementale, aux collectivités territoriales ainsi qu'à leurs groupements dont le territoire est concerné, aux établissements publics, fondations et associations, ayant pour objet la protection de la nature et de l'environnement. »

[726] Art 1386-19 du C. civil « *Toute personne qui cause à l'environnement un dommage est tenue de le réparer* », Cf Art 1246 du Code Civil. /Art 1386-20 du Code Civil « *La réparation du dommage à l'environnement s'effectue prioritairement en nature* », Cf. Art 1249 du Code civil/ Art 1386-21 du Code Civil « *Les dépenses exposées pour prévenir la réalisation imminente d'un dommage, en éviter l'aggravation, ou en réduire les conséquences, peuvent donner lieu au versement de dommages et intérêts, dès lors qu'elles ont été utilement engagées*. » Cf. Art 1259 du Code Civil

[727] Art 1386-19 du code civil vise précisément les titulaires de l'action en réparation du préjudice écologique

[728] Art 1247 du code civil « Est réparable, dans les conditions prévues au présent titre, **le préjudice écologique consistant en une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement. »**

2- Les réformes envisageables

208. Le régime de la réparation institué par la LRE repose principalement sur la mise en œuvre des techniques de polices administratives spéciales et sur l'action du préfet. Dès lors, la transposition de la notion de préjudice écologique devrait avoir lieu dans le cadre de la responsabilité administrative. C'est justement pour cela qu'un auteur a pu écrire que *« le renouveau des fondements du droit de la responsabilité administrative pour les atteintes environnementales, devrait conduire à un élargissement de la notion de préjudice »*[729].Ainsi, ce nouveau régime de responsabilité administrative souhaité fait de la réparation un objectif de police et non plus une fonction de la responsabilité. En adaptant les équilibres internes et les conditions de la responsabilité à ce type de dommage, elle la conforterait et achèverait de la rendre complémentaire au mécanisme de réparation et de prévention issu de la LRE.

209. La finalité de cette responsabilité administrative, si elle est accueillie, est de pouvoir dissuader tant l'exploitant en l'incitant à se conformer à ses obligations légales que l'autorité de police qui devra user de ses pouvoirs avec diligence pour éviter l'engagement de sa responsabilité. L'objectif d'une telle réforme visera le complément offert par la responsabilité administrative à la responsabilité préexistante de sorte à maximiser encore l'efficacité des mesures de prévention dans le cadre de la police. Certaines inquiétudes ont été soulevées quant à l'extension inconsidérée de la responsabilité administrative. Cela tient à l'idée de l'émiettement de la notion de « préjudice » lié à la perte de ses caractères originels[730].

En dépit des précautions prises par les auteurs de la loi, le juge administratif viendra sanctionner dans le cadre du plein contentieux (*visant la condamnation au versement de dommages et intérêts*) l'illégalité de ces mesures de police ou la carence des autorités à les prendre. En quoi cette responsabilité administrative est-elle nécessaire, disons utile ?

D'abord, elle permet d'inciter l'autorité de police à mettre en œuvre ses pouvoirs avec diligence. C'est en ce sens qu'elle n'aurait qu'une fonction moralisatrice et préventive[731]. A cette fin, l'exigence d'une présomption de faute serait utile, dans la mesure où l'activité à l'origine du dommage ne serait pas considérée comme dangereuse pour la santé humaine, tout en restant nocive pour l'environnement. « *Ces présomptions pourraient ressortir de la conviction du juge*

[729]**O. FUCHS**, Responsabilité administrative extraordinaire et atteintes environnementales, Thèse, Nantes 11/12/2007 S/Dir de **R. ROMI**

[730] **M. BOUTONNET**, Le principe de précaution en droit de la responsabilité civile, Orléans 2003. Cet auteur envisage une responsabilité sans dommage sur la base du principe de précaution. Ainsi, la remise en cause du caractère certain du préjudice pourrait laisser place à une appréciation large de cette condition de certitude, notamment dans la recherche d'une indemnisation de la perte de chance.

[731]**B. STEINMETZ**, Préjudice écologique et réparation des atteintes à l'environnement, plaidoyer pour une catégorie nouvelle de préjudice, Revue européenne de droit de l'environnement, Déc 2008, n°4, p.407

dans sa démarche intellectuelle de construction a postériori des faits »[732]. Comme tel, la prise en compte de ces modifications participera à l'équilibre entre la nécessité de ne pas engager trop souvent la responsabilité de l'État et l'effectivité décuplée de la prévention dans le cadre de la police administrative.

210. Ensuite, l'utilité que présente la mise en place d'une telle responsabilité administrative, réside dans son objet de complémentarité. Ainsi, la Directive de 2004 précise que : « *toutes les formes de dommages environnementaux ne peuvent être réparées dans le cadre d'un régime de responsabilité*.»[733] Elle n'interdit donc pas une mise en œuvre éventuelle de la responsabilité administrative.

Pour atteindre cet objectif, il convient de jouer sur les conditions classiques d'engagement de la responsabilité de l'État en commençant par la faute[734]. Mais quel est le degré de la faute qui engage la responsabilité de l'administration ? Il s'agit d'une faute lourde qui progressivement est en train de céder le pas à celle qui est simple[735]. On comprend aisément que les juges sont de plus en plus exigeants lorsqu'ils admettent la faute simple pour retenir la responsabilité de l'administration. Cela dénote clairement d'une protection accrue et toujours souhaitable de l'environnement. Par ailleurs, signalons que la protection de l'environnement serait vide de son sens si elle ne prend en compte la responsabilisation des acteurs qui assurent sa mise en œuvre.

211. L'une des spécificités de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour pollution par les hydrocarbures est qu'elle prévoit des causes d'irresponsabilité civile de ces derniers[736] . Toutefois, la consécration du préjudice écologique en droit français semble ne pas avoir tenu compte de ces causes d'irresponsabilité. Cela pourrait être compréhensible dans la mesure où si le propriétaire de navire parvient à établir que son irresponsabilité provient de l'une de ces causes, alors l'existence du préjudice écologique résultant par nature de l'atteinte à l'environnement disparaîtra en toute évidence.

---

[732] **O.FUCHS**, *op.cit*, p.570

[733] DIRECTIVE 2004/35/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, Paragraphe 13 du préambule

[734] C'est le cas par exemple de l'exigence de la faute de l'autorité compétente, due à un dommage ainsi que d'un lien de causalité, afin de mettre en évidence que la responsabilité de l'administration.

[735] Arrêt Bergaderm du CE en date du 31 mars 2003. La faute non qualifiée y est en effet retenue pour juger de la responsabilité de l'État du fait d'une recommandation, rendue par une autorité consultative, dont le contenu, préjudiciable pour le requérant, était contesté.

[736] Art III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Ainsi, le propriétaire de navire sera déchargé de sa responsabilité s'il prouve que le dommage est du à un cas de force majeure, la faute du tiers, de la négligence ou de l'action préjudiciable d'un gouvernement ou encore de celle de l'autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions et enfin de la faute totale ou partielle de la victime)

212. Ajoutons que le droit de l'environnement, pour être efficace, doit lui aussi subir des aménagements à la lumière du droit civil de la responsabilité. Nous savons que le régime de la responsabilité civile fait peser sur l'auteur de la faute la charge de la réparation[737]. Or, cette responsabilité n'est pas canalisée. Elle peut être établie à partir d'un régime de faute ou sans faute, contrairement à ce que nous savons des régimes spéciaux mis en place dans le domaine de la pollution par les hydrocarbures[738].

Rappelons que la responsabilité civile environnementale pour qu'elle puisse exister et ouvrir droit à la réparation du préjudice écologique a besoin d'être renforcée. Toutefois, le renforcement des offres d'assurance[739] et l'accroissement de la capacité de couverture des fonds d'indemnisation pour la pollution environnementale constituent de réels atouts.

213. Nous ne saurions omettre d'indiquer cet aspect qui de notre point de vue semble important. Il s'agit d'envisager des règles et procédures uniformes au plan international pour mieux définir les questions de responsabilité civile environnementale[740]. Cela dit, il est intéressant de faire remarquer que la fonction curative de la responsabilité civile conduit le potentiel pollueur à prendre des mesures de prévention afin d'éviter la réalisation du dommage[741]. C'est en ce sens que la responsabilité objective et canalisée dans les régimes spéciaux que nous avons vus trouve au moins un intérêt dans la mesure où ce dernier est invité à redoubler de prudence[742].

Pour parvenir à la réparation des dommages résultant de la pollution marine, l'on doit d'abord situer les responsabilités en la matière. Notre analyse sur ce point a été axée sur les produits polluants placés sous des régimes spéciaux par le législateur dans le traitement de leurs conséquences. Les fondements de ces régimes spéciaux ne nous paraissent pas convaincants. C'est en raison de cela que nous avons suggéré des réformes afin d'une meilleure appréciation aussi bien de ce cadre classique de la responsabilité civile environnementale, mais aussi du

---

[737]**K. LE COUVIOUR** : JCP 2008. Act. 88 et I. 126/ **L. NEYRET**, *« Naufrage de l'Erika : vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement »,* D. 2008.Chron. 2681

[738]**J. HUET**, « *Le développement de la responsabilité civile pour les atteintes à l'environnement* », LPA 5 janvier 1994, n°2, p. 11 ; sur le lien entre la canalisation des responsabilités et le principe pollueur-payeur. **/ G.VINEY**, *« Les principaux aspects de la responsabilité civile des entreprises pour atteinte à l'environnement en droit français »,* JCP 1996. I.3900, n° 6

[739]**M. L DEMEESTER**, « L'assurance et les techniques alternatives de financement des dommages environnementaux, Rapport français », in G. Viney, B Dubuisson, P. Brun et X. Thunis (Dir), Les responsabilités environnementales dans l'espaces européen, point de vue franco-belge, Bruxelles, Bruylant, LGDJ, 2005, p. 483

[740] Voir Préambule du Protocole de 1992 sur la responsabilité civile pour pollution par les hydrocarbures

[741]**G. MAITRE**, La responsabilité civile à l'épreuve de l'analyse économique du droit, thèse, préf, H.MUIR- watt , LGDJ, 2005, n° 113 s.

[742] **G. VINEY**, *Les principaux aspects de la responsabilité civile des entreprises pour atteinte à l'environnement en droit français*, n°6, Sur le lien entre le principe pollueur-payeur, l'objectif de prévention et la canalisation.

préjudice écologique. C'est à ce prix que les victimes des dommages environnementaux par le transport mer de produits polluants verront leurs droits à indemnisation effectivement garantis.

§II : Les garanties des risques maritimes environnementaux

La réparation des dommages de pollution par les hydrocarbures met en jeu deux institutions. Il sera question pour le propriétaire du pétrolier de recourir aux services des assureurs qui peuvent couvrir souvent, que partiellement le dommage. Dans ce cas et sous réserve de certaines conditions[743], le FIPOL interviendra pour indemniser les victimes et parfois c'est l'État qui intervient lorsqu'il s'agit de pollution par les navires nucléaires. Ce fonds a connu plusieurs augmentations pour faciliter la couverture intégrale des dommages subis par les victimes. Ces aspects non moins importants nous amènent à envisager d'une part, les garanties offertes par les assureurs des pétroliers pour les dommages à l'environnement marin (**A**). D'autre part, le FIPOL accorde une garantie complémentaire que nous analyserons distinctement du réalisme de la réparation du préjudice écologique. (**B**)

A- Les garanties offertes par les assureurs des navires transportant des produits polluants

Les propriétaires de navires transportant des produits polluants doivent assurer leurs navires pour pouvoir faire face aux éventuels dommages qui peuvent survenir au cours de leur exploitation. Cela signifie que les fonds nécessaires seront disponibles pour assurer l'indemnisation des victimes en cas de dommage. Pour que cette assurance ou garantie financière favorable aussi bien au souscripteur qu'à l'éventuelle victime ne fasse pas défaut, son maintien a été érigé en obligation(**1**). En pratique, cette couverture assurantielle est assumée par l'Association Internationale de P&I Clubs, même si d'autres structures peuvent théoriquement répondre à sa place (**2**).

[743](soit en raison de l'insolvabilité du propriétaire du navire, soit en raison de sa non-responsabilité, soit lorsque les dommages dépassent le montant du plafond CLC), le FIPOL (Fonds international d'indemnisation pour la réparation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures)

1- L'obligation du maintien d'une assurance comme garantie financière de la réparation des dommages environnementaux

214. Les dommages environnementaux occasionnés par une pollution marine accidentels sont considérables[744]. Les coûts sont parfois énormes pour les États ainsi que pour les collectivités locales[745]. Les réparations des dommages incombent principalement au propriétaire du navire et accessoirement au FIPOL[746]. Toutefois, il est des cas où les sociétés de classification soient concernées par ces réparations[747]. Dans ces conditions, le maintien d'une assurance se justifie.

215. La responsabilité du propriétaire de navire en cas de pollution par les hydrocarbures et celle de l'exploitant de navire nucléaire font l'objet de régimes spéciaux. Les dommages maritimes environnementaux résultant de ces deux types d'activités seront l'objet de notre axe d'étude. Notons que l'ampleur des marées noires ainsi que les conséquences graves des dommages maritimes nucléaires, ont amené le législateur à imposer la garantie des risques environnementaux découlant de ces activités. Par la suite, cette obligation d'assurance a été même généralisée[748].La Convention 69/92 sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures impose à tout propriétaire de navire pétrolier de contracter une assurance à la hauteur de la limitation de la responsabilité qu'elle établit[749].La convention sur la responsabilité pour les dommages liés au transport des substances nocives ou dangereuses a également imposé l'assurance du transport maritime de ces substances.

---

[744]M**. Ph. DELEBECQUE**, « Responsabilité et indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à propos de la catastrophe Erika », J.C.P, 2000, Ed(G), AR, p.125

[745] En 1967, les préjudices du Tanio a été évalué à 3, 25 millions de livres pour le Royaume-Uni et 41 millions de francs pour la France. V. en ce sens **Du Pontavice**, La pollution de la mer par les hydrocarbures, L.G.D.J, 1968, p. 9/ En 1987, les préjudices de l'Amoco Cadiz, ont été évalués à 468 millions de francs, puis 645 et finalement 1,27 milliards pour l'Exxon-Valdez en 1989 le montant se chiffre à 9 milliards de dollars. V. en ce sens **M. REMOND-GOUILLOUD**, « mer et environnement : de quelques relations plus ou moins raisonnables », A.D.M.A, 1994, p. 19 et 20

[746]M**. Ph. DELEBECQUE**, Responsabilité et indemnisation…, op.cit, note 4 **/ L. SAULNIER**, Responsabilité et indemnisation du fait du transport maritime de substances dangereuses, mém., DESS droit maritime, Aix-Marseille III, 1996

[747] Suite au naufrage de l'Amoco Cadiz, l'ABS avait indemnisé avant le procès les communes bretonnes atteintes par la marée noire et cela pour protéger son image. Dans l'affaire de l'ERIKA, la société italienne RINA qui a délivré le certificat de classification du pétrolier a vu sa responsabilité engagée en dépit des difficultés d'établissement de la faute et du lien de causalité de l'organisme de contrôle.

[748]MM. **P. BONASSIES** et **Ch. SCAPEL**, Op.cit, p. 326 et 327, n°383-2/En octobre 1996, à l'initiative de la Grande-Bretagne et de la Norvège, une proposition tendant à la création d'une Convention internationale instaurant un régime d'assurance obligatoire du propriétaire du navire a été soumise au CMI.

[749] Art VII

Ce texte adopté le 3 mai 1996, n'est pas encore entré en vigueur. Elle prévoit une responsabilité de plein droit comme la Convention 69/92 mais exonère l'exploitant dans quatre cas[750].

216. Une autre convention plus récente et proche des deux premières que nous venons de citer, c'est-à-dire la convention de 2001 sur la pollution par les soutes[751] impose également que l'armateur puisse disposer d'une assurance obligatoirement[752]. L'imposition de cette assurance se justifie dans la mesure où certains porte-conteneurs peuvent transporter pas moins de 10000 tonnes de soute. En cas de pollution par les soutes, le coût de la réparation peut être très élevé mais aussi l'insolvabilité du propriétaire du navire peut être constatée préjudiciable au cas où il n'aurait pas souscrit une assurance. Cette convention qui est calquée sur celles de 92 et 96 présente tout de même une spécificité importante qui mérite d'être rappelée. La canalisation de la responsabilité du propriétaire n'existe pas ici.

Pour renchérir sur ce rôle fondamental que joue l'assurance de nos jours, un auteur a observé qu' : « Il n'y a plus de nos jours de règles de responsabilité efficaces sans assurance. Le droit des assurances est indirectement devenu le meneur de jeu du droit de la responsabilité »[753]. Cette généralisation de l'assurance traduit la volonté du législateur d'améliorer non seulement l'accessibilité de la garantie mais aussi garantir aux victimes éventuelles une indemnisation équitable et intégrale.

217. Cependant, il convient d'affirmer que l'assurance obligatoire dans le cadre des conventions CLC et SNPD n'est pas le produit d'un arrangement des sociétés d'assurance qui souhaiteraient élargir le champ de leurs activités. Au contraire, leur réticence était perceptible dans la mesure où elles n'ont pas hésité à faire constater leur capacité limitée à couvrir ces risques dont l'ampleur peut parfois être difficile à prévoir à l'avance[754]. L'obligation d'assurance répond également à un souci d'insolvabilité du défendeur[755].

Notons qu'avant la directive européenne[756], l'obligation d'assurance n'existait pas d'une manière générale dans le domaine maritime. On comprend que cet aménagement traduit la

---

[750] Guerre ; événement naturel exceptionnel ; faute du gouvernement et un dernier cas qui est la non indication du caractère dangereux de la marchandise par l'expéditeur.

[751] **Ph. BOISSON**, « La nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes », DMF 2001. 659

[752] Art L.5123-2 I du code des transports

[753]**Y. JOUHAUD**, L'évolution de la jurisprudence, Risques, 1992, Responsabilité et indemnisation, n° 10, p.22et s

[754]**E. ROSAEG**, Compulsory maritime insurance, Scandinavian Institute of Maritime Law yearbook 2000, MarIus n° 258. p. 3

[755] Voir commentaire de la délégation française à l'OMI, Official Recorder of the International Conférence on Marine Pollution Damage, 1996, p. 703

[756] Directive du parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires COM(2005), 593

volonté du législateur communautaire de prémunir les victimes des pollutions marines contre l'insolvabilité de leurs auteurs. Toutefois, l'assurance obligatoire n'a pas préservé que les intérêts des victimes, il permet également à l'assureur de garantir une masse suffisante d'assurés par la constitution éventuelle d'une mutualité et d'une répartition des risques[757]. En principe, après un rejet d'hydrocarbures ou de substances nocives, il revient à l'exploitant ou au propriétaire du navire de faire face financièrement. Or, l'admission de l'assurance obligatoire présente une sorte de mesure essentielle, complémentaire du régime de la responsabilité objective préconisée.

En rendant l'assurance obligatoire, la victime est préservée contre les difficultés d'accès mais aussi du recouvrement de sa créance. C'est d'ailleurs en cela que la prédétermination du responsable de la pollution n'est pas sans risque pour les éventuelles victimes. Lesquels risques sont donc assumés par l'imposition de l'assurance. Par cette imposition, on aboutit à une sorte de fermeture du « cercle juridique »[758] autour des navires qui en réalité dénote d'une « uniformisation » assurantielle dans la politique de protection de l'environnement.

218. Par ailleurs une difficulté persiste et semble n'avoir pas retenu l'attention du législateur. En effet, si le propriétaire de navire est tenu de maintenir une assurance, l'assureur lui peut refuser d'assurer un navire[759]. On peut imaginer que c'est en raison de son état de navigabilité profondément compromis. Le contraste est clairement exprimé dans la mesure où l'obligation d'assurance ne confère pas le droit à l'assurance. Il est cependant important de noter que les critères sélectif que retient l'assureur avant d'accord sa garantie, contribue à l'élan de la prévention des risques maritimes environnementaux même s'il ne faut pas écarter la politique managériale qui lui est rattachée. Il ne serait donc pas surprenant de voir que le refus parfois justifié de certains assureurs imposera à certains navires de naviguer sans assurance[760]. Pour répondre à cette situation qui est de nature remettre en cause la garantie financière des dommages environnementaux, il est à envisager que des réflexions aillent dans le sens de la définition de critères par le législateur dont leur respect pourra conférer à l'éventuel demandeur de garantie, des droits. Généralement ces critères sont laissés à la compétence des compagnies

[757] **J. BIGOT,** L'indemnisation des dommages nés de la pollution et l'assurance, in l'indemnisation des dommages dus à la pollution, OCDE 1981, p.143

[758] M. **P. BONASSIES**, La Convention internationale sur l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances Nocives et tellement Dangereuses, Annales IMTM, 1996, p.194

[759] **M. REMOND-GOUILLOUD**, Insurance, Liability and compensation, Marine and policy 1990, p.236

[760] **K-J GOMBRIL,** Is compulsory insurance necessary ?, p15. 5% de la flotte mondiale navigue sans assurance , également confirmé par **D-J LLOYD WATKINGS**, An international regime of compulsory insurance for vessels : A case for caution, RDU, vol.II 1997.2, spec.p.272

d'assurance qui, même si elles ne sont pas à but lucratif, tiennent également compte du rapport sinistre et indemnité versée.

En l'absence d'une assurance, le recours à une sanction pénale ne pourra pas empêcher les rejets de substances nocives dans l'océan. Cependant, même si cela ne peut être totalement garanti, la sanction pénale peut inciter les transporteurs de produits polluants à être soigneux dans l'exercice de leurs activités. .

219. Il convient de noter que le législateur français a mis en place un modèle de sanction des manquements à l'obligation de maintenir une assurance ou d'offrir une autre garantie financière couvrant la responsabilité de l'exploitant pour dommage nucléaire[761]. Il n'y a pas que le transport du nucléaire qui doit être couvert par une assurance, encore faut-il que cette exigence soit respectée en matière de transport d'hydrocarbures par mer. Ainsi, est puni de 45000 euros d'amende, le propriétaire d'un navire, l'affréteur coque nue ou toute autre personne qui ne respecte pas l'obligation de souscrire une assurance ou une autre garantie financière avec ou sans franchise lorsque ce navire bat pavillon français ou entre dans un port français et que sa jauge brute est égale ou supérieure à 300[762]. Cette obligation n'est pas opposable aux navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service non commercial.

Cette amende vaut pour le propriétaire inscrit d'un navire[763] de ne pas respecter les obligations prévues au I de l'article L.5123-2(obligation d'assurance lorsque ce navire est exploité sous pavillon français, ou touche ou quitte un port français ou une installation dans la mer territoriale française.)

220. La remarque qu'on peut faire est que d'une part, le manquement à l'obligation d'assurance n'est pas sujet à une peine privative de liberté et d'autre part, la pollution par les matières nucléaires qui, de notre point de vue présente davantage de dangers que les hydrocarbures n'est sanctionnée que par une amende qui ne vaut pas la moitié de ce qui est requis pour la pollution par les hydrocarbures. Les motivations de ce déséquilibre n'ont pas été mentionnées par le législateur. Toutefois, il est permis de penser que le législateur, exprime par la peine privative de liberté, la gravité même de la pollution marine par les matières nucléaires. Indiquons que la responsabilité civile ici est nécessairement assurée (tout propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant une cargaison de plus de 2000 t

[761] Art L.5122-7 CDT « Est puni de six mois d'emprisonnement et de 18000 Euros d'amende, le fait de contrevenir aux dispositions de l'article L.5122-6 CDT »
[762] Art L.5123-6 I du CDT
[763]Au sens du para 4 de l'article 1er de la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001

d'hydrocarbures en vrac est tenu de souscrire une assurance de responsabilité civile). Cela dit, la responsabilité est limitée[764], sauf faute personnelle inexcusable.

Pour éviter que la mise en œuvre de la réparation des dommages résultant de pollution par les produits polluants se heurte à un cas d'insolvabilité du propriétaire du pétrolier ou de l'exploitant du navire nucléaire, le législateur maritime a fait la souscription d'une assurance ou d'une garantie financière. L'objectif visé ici c'est une protection des droits des éventuelles victimes de dommages environnementaux. L'absence de son maintien peut être sanctionnée aussi bien par l'État du pavillon que par l'État du port. En principe, c'est l'association Internationale des P&I Clubs qui a le monopole de cette couverture assurantielle en dépit des prétentions de structures de moindre importante à pouvoir le faire.

2- Les alternatives théoriquement envisageables au monopole de la couverture des risques de pollution marine

221. L'Association Internationale des P&I Clubs a le monopole de la couverture des risques de pollution marine. Si d'autres structures proposent la couverture des risques de pollution par les marchandises dangereuses ou polluantes, il convient d'observer que cela se fait avec l'appui de l'Association Internationale des P&I. Ainsi, le fonctionnement de l'Association des P&I couvre plus de 89% du tonnage mondial. Cette capacité importante de couverture a une influence sur les autres structures.

La couverture des risques de pollution marine est opérée dans le cadre international par des P&I Clubs plus petites qui ne sont pas membres de l'Association Internationale des P&I Clubs.[765] Il n'est pas rare de voir que ces P& I Clubs de petites tailles concluent pour accroître leur capacité de couverture des accords de réassurance. Malgré l'importance de cette initiative, ces structures restent précaires et limitées face à l'ampleur des risques de pollution marine. C'est d'ailleurs ce qui démontre la nécessité de leur rattachement à l'Association Internationale des P&I Clubs pour se prémunir contre d'éventuelles faillites. Il y a également les *fixed premium facilities* qui présente la spécificité de ne pas recourir à des appels de fonds supplémentaires pour le cas où la prime de départ se révélerait insuffisante. C'est le cas de DARAG en Allemagne, de Dragon et Terra Nova au Royaume-Uni et Axa en la France.

[764] Le plafond est de 4510000 DTS pour un navire ne dépassant pas 5000 unités, 4510000 DTS, plus 631 DTS par unité de jauge supplémentaire pour un navire entre 5000 et 140 000 unités; 89770000 DTS pour un navire dépassant 140000 unités; (V. Décr. n° 2012-265 du 24 février 2012)

[765] **E. STEIN**, Recovery of costs : a liability insurer's point of view, Chemicals spills and emergency management at sea, 1998, p.393, spec.p.394 . Les P& I Clubs n'appartenant à l'Association Internationale des P&I Clubs couvre près de 5% du tonnage mondial.

Ces compagnies d'assurance, bien qu'elles soient réassurées, leur capacité à fournir une couverture dépend de l'Association international des P& I Clubs dans la mesure où leur solidité financière ne semble pas établie. En nous appuyant sur les faillites des structures de ce type qui ont voulu faire chemin seul, nos réserves sont fondées[766].

D'autres structures ont préféré se spécialiser dans le domaine de la responsabilité, refusé par les P & I Clubs. Cette couverture, hors l'Association Internationale des P&I Clubs a lieu selon des exigences de l'Oil Pollution Act. Les P&I craignant sans doute une couverture illimitée en matière de responsabilité ont préféré refuser la couverture de ce risque. Or, si tel est que la responsabilité pour l'armateur est illimitée, le montant à verser en cas d'établissement de cette responsabilité lui est limité dans l'OPA. C'est à dessein que certaines structures se spécialisent dans la couverture du risque de responsabilité notamment dans le cadre de l'OPA[767].

Il est tout de même important de noter que ces structures ne peuvent se passer l'appui des P& I Clubs et leur contribution ici est égale à la couverture des risques-pollution que les P& I Clubs écartent. Par conséquent, on pourrait affirmer sans nous tromper que cette couverture rentre finalement dans les compétences des P &I Clubs. Malgré cette couverture élargie des P & I Clubs, la couverture du risque nucléaire garde une certaine spécificité qui n'entre pas dans le cadre de l'association internationale des P & I Clubs.

222. Les conventions P & I prévoient une exception au principe de la responsabilité exclusive de l'exploitant de navire nucléaire dans la couverture du risque qui en résulterait. Les textes ayant montré leur inadéquation pour la couverture du transport maritime de nucléaire, les associations d'armateurs ont alors fait le choix de soustraire leurs adhérents de toutes les garanties pour le transport de matières nucléaires. La conséquence a été la suspension du transport maritime de matière nucléaire jusqu'à ce que cette situation impose au législateur de reconsidérer sa position[768].

C'est ainsi que pour mettre fin à cette difficulté, il a été adopté une convention à Bruxelles relativement à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des matières nucléaires[769]. La couverture des risques de responsabilité en matière nucléaire est de la compétence d'un pool atomique mis en place en 1957 par les compagnies d'assurance sur la base

[766] L'Oceanus Mutual Underwriting Association n'appartenant à l'association internationale des P& I a connu une faillite n'ayant pas pu bénéficier de l'appui de cette structure internationale.
[767] L'arvak, la Frontline, ou la Shoreline Mutual Bermuda Ltd, (Shipowners Insurance and Guarantie Company couvre 95% du marché).
[768] **DU PONTAVICE**, Réflexion sur le transport par air et mer des matières nucléaires, RGAE, 1972, p.141, cité par P. GIROD, La réparation du préjudice écologique.
[769] Convention de Bruxelles du 17 décembre 1971 tel que ratifiée par la France le 23 décembre 1972 par la loi n° 72-1164 du 23 décembre 1972

d'un accord entre les sociétés d'assurance. Il convient enfin de noter que ce pool se présente aujourd'hui sous la forme d'un groupement d'intérêt économique[770] et reçoit le soutien des États pour accroître sa capacité financière.

Les compagnies d'assurances que nous venons de citer jouent un rôle important en ce qui concerne la couverture des risques de pollution marine. Toutefois, la position incontournable de l'Association Internationale des P&I Clubs, expression même de son pouvoir qui réside dans le regroupement en son sein de plusieurs Clubs, influence fortement la capacité financière de ces structures. C'est d'ailleurs, cet état des choses qui nous amène à dire que cette alternative de couverture de certains risques de pollution par ces structures de tailles moins importantes, même si en théorie l'admission de leur indépendance est possible, il n'en demeure pas moins qu'en pratique, elle est niée. Pour renchérir sur la position incontournable de l'association internationale des P&I Clubs, un auteur a justement observé que : *[« Près de 89% du tonnage mondial et de 100% du tonnage européen ont fait appel à l'Association Internationale de P&I Clubs pour couvrir leur risque de responsabilité contractuelle ou délictuelle. Cette organisation forte de dix-neuf membres, occupe désormais une place non négligeable dans l'une des branches de l'assurance maritime baptisée « Protection et indemnisation ».]*[771] Cela dit, il est intéressant de noter que les P&I concentrent en leur sein des pouvoirs. Ainsi, les groupements d'armateurs que constituent les P&I obéissent aux mêmes règles[772]. En outre, les P&I ne sont pas ouvertes aux interventions extérieures. Leur marché fonctionne selon le principe d'autogestion[773] et l'arbitrage semble le moyen qu'il privilégie dans le règlement de leurs différends et ce pour ne pas s'exposer à l'atteinte de leur réputation.

223. Par ailleurs, l'Association Internationale des P&I propose un mécanisme d'indemnisation à notre avis intéressant qui mérite d'être rappelé ici. Il serait peut-être pas tellement important de nous attarder sur l'assurabilité des risques en matière de pollution, l'Association Internationale des P&I Clubs propose bien moins que ce qui pourrait être à concurrence de sa capacité financière réellement. Le moins qu'on puisse dire, c'est que les P&I, malgré leur refus d'assurer le risque nucléaire, ils ont opté pour la couverture du risque SNPD[774]

---

[770] **G. CORNU**, *op .cit*, p. 450 (Il s'agit d'une personne morale constituée entre deux ou plusieurs personnes physiques ou morales dans le but économique de prolonger l'activité préexistante de ses membres pour la faciliter ou la développer)

[771] **K. LE COUVIOUR**, Op.cit, p. 207 et 208

[772] **W. TETELEY,** The origins and developments of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnisaty Associations, JMLC, 1986, p.261

[773] **RODIERE et J. CALAIS-AULOY**, Droit maritime, assurances maritimes, ventes maritimes, Dalloz, 1983, spéc, n°427

[774] **E. ROSAEG**, HNS insurers and Insurances certificates, Papier présenté à Londres le 3 février 1998 dans le cadre du groupe des États européens pour la préparation de l'entrée en vigueur de la Convention SNPD.

à hauteur de 100 millions de DTS comme plafond de la responsabilité, après avoir exprimé des doutes sur leur capacité à le faire. En principe, la limitation de responsabilité devenue un principe presque général dans le transport maritime permet de ne donner aucun sens à ses doutes. C'est d'ailleurs en ce sens, qu'un auteur a estimé que les risques nouveaux ont toujours été assurés avant d'être littéralement assurables[775].

224. Progressivement les risques de pollution marine dus au transport maritime d'hydrocarbures présentent une ampleur sans précédent de sorte que les assureurs de ces risques devraient en principe avoir une capacité financière conséquente si le soutien du FIPOL n'avait pas été admis. A ce niveau encore, il est intéressant de noter que le naufrage de l'ERIKA assuré pour le montant de 700 millions de Dollars était largement en dessous de la capacité de couverture des P&I, cette capacité ayant été consolidée par la contribution du FIPOL. Rappelons succinctement que la responsabilité pour le rejet d'hydrocarbures est limitée dans les proportions qui suivent[776]. Quant au transport maritime de nucléaire, la limitation de la responsabilité de l'exploitant pour un même accident, peu importe sa faute personnelle est fixée à 76 224 509 Euros[777].

225. Or, depuis l'année 2000, les P&I proposent une couverture de ce risque pour un montant d'un milliard de dollars. Aujourd'hui, des aménagements importants ont été apportés dans le fonctionnement des P&I et relève du domaine de « l'accord de mise en commun » conclu au sein de l'Association Internationale. Cela dit, la couverture proposée par l'association internationale des P&I repose sur une répartition, certes à trois niveaux comme le FIPOL mais dont le fonctionnement ne saurait être identique. Le premier niveau dit de rétention de 4,57 millions d'euros à 27, 42 millions d'euros dans la mesure où les montants inférieurs à 4, 57 millions d'euros sont supportés par le club dont le membre est responsable du sinistre. Il convient de noter que 99% du nombre total et 82% du montant pour la période 1985/ 1995 restent dans ce premier niveau.

Pour le second niveau, dont l'intervalle est de 27, 42 à 1,8 milliards d'euros est qualifié de réassurance parce qu'il couvre l'excédent de sinistre du groupe et au plus deux demandes d'indemnisation sont enregistrées par an. Observons que ce contrat est conclu par les clubs auprès des assureurs commerciaux dans le cadre général de la réassurance.

---

[775] **J**. **BIGOT**, Assurances de responsabilité : les limites du risque assurable, RGAT, 1968, p.169, cité par Le Couviour K. dans sa thèse, précitée.

[776] Le plafond est de 4 510 000 DTS pour un navire ne dépassant pas 5000 unités ; 4510000 DTS, plus 631 DTS par unité de jauge supplémentaire pour un navire entre 5000 et 140000 unités ; 89770000 DTS pour un navire dépassant 140000 unités. Voir la convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité.(Art 6, 7 et 8)

[777] Art L .5122-9 CDT reprenant l'art 9 al 1er à 3 de la loi n° 65-956 du 12 novembre 1965.

Enfin, un troisième niveau d'indemnisation, dit de surplus vise la couverture de toute demande d'indemnisation jusqu'à concurrence d'un milliard de Dollars américains pour l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures comme indiqué plus haut. Ce troisième niveau fixe un montant à hauteur de 4, 25 milliards de Dollars américains[778], environ 3, 9 milliards d'euros pour les autres types. Il est évident qu'avec une telle somme les clubs engagés dans la mise en commun se la repartissent. Toutefois, une spécificité existe relativement à cette tranche : si le coût d'un sinistre vient à atteindre la tranche du surplus, une prime supplémentaire est mise à la charge de touts les amateurs du globe. Cela est la parfaite traduction de ce que l'association internationale des P&I Clubs exerce une influence sur toutes les structures qui pourraient éventuellement tenter d'adopter une posture concurrentielle avec elle en matière d'assurance de multiples risques.

226. Ajoutons que cette troisième tranche est donc dépendante en partie des apports des armateurs du monde et par conséquent ne saurait reposer stricto sensu sur les caisses de l'association internationale des P&I comme dans les deux première tranches. Il en résulterait une sorte d'interdépendance entre l'indemnisation prenant appui sur la troisième tranche et la garantie que l'association internationale des P&I offre à ses membres, précisément aux armateurs.

On l'a vu, les P&I sont des associations mutualistes qui ne sont pas à but lucratif. Mais, on peut se demander eu égard à ces montants faramineux à injecter dans des indemnisations si le regroupement dans le but de se repartir les risques ne vient pas en second plan après le mobile de la recherche de profit. Ajoutons que le caractère presqu'incontournable de l'association internationale des P&I Clubs en ce qui concerne la couverture des risques de pollution marine est perceptible. Les autres structures qui œuvrent dans le domaine de l'assurance des risques de pollution marine ne sont pas véritablement en mesure de le faire en toute indépendance de l'Association internationale des P&I Clubs. Cela participe d'une garantie, d'une assise importante en matière de gestion du risque de pollution marine, donc d'une garantie de sécurité maritime. Il reste maintenant à élucider le contenu des garanties complémentaires et la nécessité d'un réalisme dans la réparation de certains dommages environnementaux.

[778]**P. WETTERSTEIN** « P&I and Environmental Damage », in P&I Insurance, Gothenburg Maritime Law Association, 1993, p.115

B – Les garanties complémentaires et la nécessité d'un réalisme dans la réparation des dommages maritimes environnementaux

L'intervention de l'État dans l'indemnisation des victimes suite au dommage causé par l'exploitation de navires nucléaires date d'il y a longtemps. Comme l'État en matière nucléaire, le FIPOL assure l'indemnisation des victimes, en complément de la couverture offerte par l'assureur du pétrolier. Quant à la réparation du préjudice écologique, elle semble parfois théorique en certains de ses points. Pour une couverture complémentaire du risque de pollution nucléaire et du risque de pollution par les hydrocarbures, les États et le FIPOL sont respectivement indiqués (**1**). Par la suite, nous donnerons les raisons du réalisme que nous appelons de tous nos vœux dans la réparation du préjudice écologique(**2**).

1- Les garanties complémentaires dues par les États et le FIPOL

Pour une couverture complémentaire des dommages environnementaux, certaines garanties sont dues selon le cas, par l'État (**a**) et d'autres par le FIPOL(**b**).

a- Les garanties complémentaires dues par les États

227. Le législateur en considération des coûts énormes de la réparation des dommages maritimes dus aux pollutions par les produits polluants, à mis en place des mécanismes complémentaires pour que cet objectif de la réparation soit atteint. Il convient de faire remarquer qu'en droit français, il ne s'agirait pas dans tous les cas d'un mécanisme complémentaire d'indemnisation, mais selon le cas, d'un mécanisme complémentaire, subsidiaire ou encore supplétif à la défaillance éventuelle de l'exploitant ou du propriétaire de navire.

Pour la réparation des dommages maritimes dus aux navires transportant du nucléaire, le droit français est clair : « Pour les navires nucléaires battant pavillon français, la réparation des dommages est ***subsidiairement*** supportée par l'État, dans la mesure où l'assurance ou les autres garanties financières ne permettraient pas le règlement des indemnités mises à la charge de l'exploitant à *concurrence* du montant fixé par l'article L.5122-9 ».[779]

[779] Art L.5122-13 al 1er du CDT

Le lecteur s'interroge comme nous sur l'attitude à tenir face à un éventuel dépassement du montant de la limitation. En effet, on pourrait imaginer, même si le texte ne l'indique pas expressément que l'assureur de l'exploitant du navire nucléaire est partie à un contrat de réassurance[780] ou de coassurance[781], garanties qui répondraient semble-t-il à la notion de « *autres garanties financières* ». Ici également, l'État sanctionne à sa manière l'inobservation par l'exploitant de navire nucléaire le manquement à l'obligation d'assurance ou de garantie mise à sa charge. C'est ce que mentionne le code des transports en ces termes : *« Lorsque cette intervention subsidiaire est la conséquence de l'inobservation par l'exploitant de l'obligation d'assurance ou de garantie mise à sa charge, l'État « peut » demander à ce dernier le remboursement des indemnités qu'il a du verser de ce fait* »[782].

228. La convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, amendée le 28 janvier 1964 et le 16 novembre 1982, dite « convention de Paris », est le 1er instrument international adopté dans le domaine de la responsabilité civile nucléaire. La convention complémentaire de Bruxelles du 31 janvier 1963, complète l'indemnisation prévue par la Convention de Paris en prévoyant une prise en charge de dommages qui excèdent le plafond de responsabilité de l'exploitant d'abord par l'État puis par la communauté des États parties.

Ces deux conventions ont connu des améliorations sur de nombreux points par deux protocoles modificatifs signés le 12 février 2004. Entre autres modifications, indiquons que le montant minimal de responsabilité de l'exploitation est porté de 18 à 700 millions d'Euros et à 80 millions d'Euros pour les accidents en cours de transport de 'substance nucléaire'. Autre changement important : la seconde tranche à la charge de l'État va désormais jusqu'à 1,2 milliard d'Euros et celle qui est à la charge de l'ensemble des États parties est portée à 1,5 milliard d'Euros. Or, ces textes tardent encore à entrer en vigueur, sans doute pour des raisons tenant aux conditions fixées à cet effet[783].

[780] Aux termes du vocabulaire juridique, c'est l'opération par laquelle un assureur, jugeant trop lourds ou dangereux pour lui les risques qu'il a acceptés de couvrir, s'en décharge partiellement sur un autre assureur, tout en demeurant intégralement tenu vis-à-vis de l'assuré. 8è éd. p. 764

[781] Selon le Vocabulaire juridique, c'est l'assurance d'un même risque par plusieurs assureurs, qui sans solidarité prennent en charge une quote-part déterminée de celui-ci. 8è édition, p.164

[782] Art L.5122-13 al 2 du CDT

[783] Pour la Convention de Paris, il est exigé la ratification de 2/3 des États parties ; pour la convention de Bruxelles, il est exigé la ratification de tous les États membres. Cela situation qui peut naturellement prendre beaucoup de temps est accentuée par l'accroissement des charges des États qui peut aussi s'analyser comme un obstacle à la ratification.

229. A cela, on devrait ajouter le texte important de la convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires qui a été adopté le 12 septembre 1997[784], et qui a pour objectif d'accroître le montant des réparations prévues au plan national par ces stipulations[785]. Cette convention repose sur les mêmes principes de base de responsabilité civile dans le domaine de l'émergence nucléaire que la convention de Paris et celle de Vienne. La différence entre la convention complémentaire des dommages nucléaires et celles de Paris et Vienne est qu'elle couvre les champs ces dernières, mais aussi couvre les dommages immatériels, les mesures de restauration d'un environnement dégradé, les manques à gagner en relation avec une dégradation importante de l'environnement, ainsi que le coût des mesures préventives.

Rappelons que ce régime spécial de responsabilité relatif au dommage résultant du transport par mer du nucléaire n'a jamais été sollicité en France heureusement. Ce qui n'est pas le cas du FIPOL. Comme le FIPOL, il devrait être mis sur pied un fond pour la réparation des dommages maritimes résultant du transport par mer des substances nocives (SNPD). Cependant, nous ne dirons pas assez sur ce point dans la mesure où le texte n'est pas encore de droit positif.

b- Les garanties complémentaires dues par le FIPOL

Le FIPOL a eu une position à l'égard des dommages à l'environnement à la suite du sinistre de l'Erika. Mais avant de revenir sur cette position que nous partageons, il conviendrait de rappeler les grandes lignes du régime international d'indemnisation.

230. Les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile régissent la responsabilité des propriétaires de pétroliers en cas de pollution par des hydrocarbures. Ces Conventions posent le principe d'une responsabilité objective et mettent en place un système d'assurance-responsabilité obligatoire. Quant aux conventions de 1971 portant création de fonds et le fonds de 1992[786], ils mettent en place un régime d'indemnisation complémentaire pour les victimes lorsque le montant de l'indemnisation disponible en vertu de la convention sur la

[784]Cette convention est entrée en vigueur le 15 avril 2015. Elle reprend les précédentes conventions et crée un fonds international pour la compensation des victimes.

[785](1) Un montant minimal de 300 millions de DTS doit être disponible au plan national. (2) Au-delà, l'ensemble des États parties doit allouer des fonds publics complémentaires (*en fonction de la puissance nucléaire installée et des contributions à l'ONU)*, dont la moitié doit servir à couvrir les dommages causé en dehors où se trouve l'installation.

[786] Le montant d'indemnisation maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 est pour les sinistres survenus avant le 1 er novembre 2003 de l'ordre de € 153 millions (135 millions de DTS) et pour les sinistres survenus après cette date € 230 millions environ (203 millions de DTS). Ces montants comprennent les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire et son assureur en vertu de la Convention CLC.

responsabilité civile applicable est insuffisant ou encore lorsque le propriétaire est exonéré de sa responsabilité[787]. Ajoutons que depuis le 24 mai 2004, le FIPOL de 1971 n'est plus en vigueur. Un troisième niveau d'indemnisation a été mis en place sous forme d'un fonds complémentaire par le Protocole de 2003[788]. Ce montant affiché dans cette troisième tranche démontre que la thèse selon laquelle il faudrait envisager face à l'insuffisance des mécanismes d'indemnisation, des taxes sur les cargaisons d'hydrocarbures ne serait plus d'actualité[789].

Il convient de faire remarquer qu'au cas où le montant de toutes les demandes d'indemnisation dépasse la capacité de couverture des FIPOL, il ne sera pas cette fois question de faire appel à tous les armateurs du globe pour la contribution par une prime supplémentaire, mais les paiements aux demandeurs seront réduits proportionnellement. Cela dit, notons que les FIPOL sont financés par les contributions des entreprises qui ont reçu dans les ports ou terminaux des États parties plus de 150000 tonnes de pétrole brut ou de fuel lourd à l'issue de leur transport par mer au cours de l'année civile considérée. Si l'industrie pétrolière japonaise occupe la première place pour cette contribution, la France est classée à la 6è place au rang mondial[790].

231. En outre, les FIPOL présentent le statut d'organisations intergouvernementales crées par les États et gérés par les États[791]. Les grandes lignes du régime international d'indemnisation attestent de la volonté des États à parvenir à une indemnisation intégrale des victimes de pollution par les hydrocarbures. Mais l'expérience que les FIPOL ont acquise au fil des années joue un rôle très important dans le processus d'indemnisation aujourd'hui[792]. C'est grâce à cette expérience que la notion de « dommage par pollution » et une série de critères d'éligibilité des demandes d'indemnisation ont été élaborés[793].

232. Par ailleurs, une nouvelle définition du dommage par pollution a été enfin insérée dans la Convention CLC 1992 qui codifiait la résolution que l'Assemblée du FIPOL de 1971

---

[787] En matière de transport maritime des hydrocarbures, le FIPOL intervient lorsque les victimes des dommages par hydrocarbures n'ont été indemnisées par le propriétaire du navire, soit en raison de son insolvabilité (garantie subsidiaire), soit en raison de sa non-responsabilité, soit lorsque les dommages dépassent le montant du plafond CLC (garantie complémentaire).

[788] Pour les dommages survenus dans les États qui sont membres du FIPOL complémentaire le montant disponible est de € 850 millions (750 millions de DTS)

[789] **K. LE COUVIOUR**. Précité.

[790] Selon le rapport annuel de 2009 FIPOL. p.18

[791] Au 30 avril 2010, 124 États étaient parties à la Convention CLC de 1992 et 105 États à la Convention FIPOL de 1992. Le Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire a été ratifié par 26 États. Disponible sur www.iopcfund.org

[792] Depuis leur création, les FIPOL ont traité plus de 140 sinistres et versé environ 630 millions d'euros d'indemnité aux victimes pour l'essentiel sur la base de règlement amiable.

[793] Voir le Manuel des demandes d'indemnisation du FIPOL indiquant les renseignements et justificatifs à fournir à l'appui de chaque demande.

avait adoptée en 1980[794]. Cette nouvelle définition permet de circonscrire l'indemnisation au titre de l'altération de l'environnement, au manque à gagner c'est-à-dire (une baisse de bénéfice) due à cette altération et au coût des mesures de remise en état raisonnables effectivement prises ou qui doivent être prises. Il convient de noter que la clarté de cette définition est traduite également dans sa reprise par la Convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses. Idem pour la convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. L'intérêt de cette précision réside dans l'évitement des difficultés telles que celles rencontrées par le FIPOL de 1971[795].

En ce qui concerne la position des FIPOL, à l'égard des dommages à l'environnement à la suite du sinistre de l'Erika, il peut être observé une certaine instabilité qui, par la suite a été corrigée par l'adoption en 2007 des amendements au Manuel des amendements d'indemnisation portant sur des dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde, notamment celles concernant l'extraction des hydrocarbures à partir des épaves immergées. L'Assemblée a tout d'abord rappelé que les demandes au titre des mesures d'enlèvement d'hydrocarbures d'une épave étaient soumises au critère général de leur caractère objectivement raisonnable[796].

Comme nous pouvons le constater, le FIPOL ne cesse détendre son champ de couverture. Cela est la parfaite traduction de l'intention des États qui l'ont créé de garantir aux éventuelles victimes des dommages par pollution tels que définis plus haut une indemnisation intégrale.

233. L'autre objectif du FIPOL est de garantir une application uniforme des conventions. Notons que l'application uniforme des conventions est essentielle pour deux raisons. D'abord pour l'équité dans le traitement de toutes les demandes dans tous les États membres des FIPOL mais aussi pour que les frais de nettoyage et les pertes économiques encourus à la suite d'un sinistre dans un État membre soient pris en charge par l'ensemble des industries pétrolières des autres États membres. C'est dans ce cadre que les Assemblées des FIPOL ont reconnu

[794] Le concept du « dommage par pollution » est défini à l'article I.6 de la Convention CLC de 1992 qui stipule : « Dommage par pollution » signifie : le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû a cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

[795] Suite au sinistre du Volgoneft 139 survenu en novembre 2007 dans le détroit du Kerche, le service de supervision de la gestion des ressources naturelles de la fédération de la Russie a soumis une demande d'indemnisation qui reposait sur une quantification abstraite calculée selon un modèle théorique dit « methodika ». A l'occasion des réunions tenues en 2009 entre le FIPOL de 1992 et les autorités russes, il a été reconnu du côté russe qu'il y avait un conflit entre la législation nationale et un traité international.

[796] **M. JACOBSSON**: Compensation for Costs of Removal of Oil from Sunken Wrecks, Shipping and Transport International, 2007, p. 8.

l'importance qu'il y avait à garantir une interprétation uniforme de la définition du « dommage par pollution » et à veiller à ce que dans toute la mesure du possible, les décisions des FIPOL concernant l'éligibilité des demandes soient cohérentes, quelque soit le système juridique de l'État membre où le dommage s'est produit. Pour ce faire, il est souhaitable que les tribunaux nationaux tiennent compte des exigences de la résolution adoptée par le FIPOL de 1992[797]. Ainsi, la nécessité de l'uniformisation de l'application des conventions a été illustrée dans l'affaire du Keumdong n°5[798].

Le FIPOL reste attaché au respect strict de ses dispositions ainsi que de celles de la CLC. Lorsque certaines décisions de justice sont contraires à ces textes, ces organes n'hésitent pas à rappeler la nécessité du respect des balises fixées par ces textes. C'est ainsi qu'un responsable du FIPOL a fait observer que « le jugement (du Tribunal de Grande instance de Paris dans l'affaire Erika) n'a pas respecté le premier alinéa de l'article III.4 de ladite Convention CLC de 1992[799], qui fait partie intégrante du droit français »[800]. La Cour d'Appel de Paris a pourtant suivi le tribunal de Paris dans sa position contestée par le FIPOL[801]. Ainsi, la Cour d'appel a proclamé de façon symbolique l'existence d'un droit à réparation par équivalent monétaire du préjudice écologique résultant d'une atteinte aux actifs environnementaux non marchands. Ce qui a eu pour conséquence l'octroi d'indemnité aux associations et collectivités territoriales au titre de préjudice dit pur. La Cour d'appel de Paris a même octroyé une indemnité au titre de préjudice moral[802] qui selon elle couvre le trouble de jouissance ainsi que l'atteinte à la réputation à l'image et aux valeurs fondant l'indemnité de la victime.

---

[797]Résolution No 8 du FIPOL 1992, adoptée en mai 2003 par le Conseil d'administration agissant au nom de l'Assemblée (document 92FUND/AC.1/A/ES.7/7, Annexe).

[798] En droit coréen les dommages par pollution devraient comprendre seulement les dommages pour préjudice économique et les dommages causés à des biens, c'est ce qui a amené la Cour à déclarer que les demandes au titre du préjudice moral n'étaient pas éligibles. Pour la Cour d'Appel de la République de Corée, du moment où le FIPOL présente un caractère spécifiquement international, il ne devrait pas avoir de différence parmi les États en ce qui concerne l'application des conventions CLC 1969 et FIPOL 1971

[799] (Les indemnités versées au titre d'une atteinte à l'environnement ne peuvent être accordées que pour le manque à gagner et pour des coûts de remise en état, or la réparation du préjudice écologique dit pur, semble ne pas entrer dans ce champ).

[800] **M. JACOBSSON**, (Ancien Administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), extrait de « L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans le cadre du régime international CLC/FIPOL, DMF, n°715. 1er juin 2010

[801] Quand le Comité exécutif du FIPOL 1992 a pris note, en mars 2008, du jugement du Tribunal de grande instance, plusieurs délégations se sont déclarées préoccupées du fait que le tribunal avait accordé des dommages-intérêts au titre du préjudice moral et environnemental et que le jugement semblait enfreindre la disposition de la Convention CLC de 1992 limitant les indemnités versées pour l'altération de l'environnement au coût des mesures raisonnables de remise en état. Plusieurs délégations ont également fait observer que le tribunal avait interprété l'article III.4 de ladite Convention de telle manière que les parties qui auraient normalement été visées par cette disposition ont été considérées comme ne relevant pas de l'application de celle-ci (document 92FUND/EXC.40/11, paragraphe 3.2.7).

[802] 27 millions d'euros et 45 000 euros octroyés à une dizaine de personnes physiques et à des sociétés pour préjudice moraux dans l'affaire Erika

234. Ici également, le FIPOL a estimé que cette décision semble aller à l'encontre de la définition du « dommage par pollution » visé par la convention CLC 1992 pour exclure l'indemnisation de ces types de dommages et limiter les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement au manque à gagner dû à cette altération et au coût des mesures raisonnables de remise en l'état. Ce qu'il conviendrait de noter c'est que malgré la transposition de la convention CLC en droit français, il y a lieu d'être prudent sur la position que la haute Cour prend pour conforter les juridictions de fond dans leurs décisions[803].

A notre avis, la position du FIPOL et celle de la Haute Cour ne se tournent pas véritablement le dos dans la mesure où si la convention CLC/ FIPOL 1992 fixe le cadre de l'indemnisation à la remise en l'état et le manque à gagner, il est tout à fait raisonnable que s'il résulte de l'atteinte à l'environnement des dommages (puanteur qui affecte la santé des résidents proches du lieu de pollution) qu'ils soient réparés. En ce sens, il pourrait y avoir une extension tacite et acceptable de la Convention CLC/1992 quant à la notion de dommage par pollution.

Au niveau international, l'interprétation des « dommages par pollution » a été acceptée depuis l'adoption de la Convention CLC/FIPOL 1992 comme l'observe un auteur, ce qui est d'ailleurs à l'origine des nombreuses réserves quant à l'adhésion de la décision de la Cour d'Appel de Paris[804].

235. Malgré l'opposition des organes délibérants du FIPOL à ce que les dommages non-économiques soient indemnisés, la politique des FIPOL en ce qui concerne les demandes d'indemnisation au titre d'atteintes à l'environnement marin a évolué de façon continue au cours des années. Ainsi, les FIPOL ont développé une approche progressive relativement aux mesures de remise en l'état de l'environnement et aux études de suivi écologique et ils ont accepté de voir indemniser certains coûts de sauvegarde de la faune, par exemple ceux du nettoyage des oiseaux contaminés. Ils ont ainsi adopté un amendement au Manuel de demandes d'indemnisation relatif aux critères d'éligibilité des mesures de sauvegarde, y compris l'enlèvement des hydrocarbures d'une épave, tendant à tenir compte des dommages potentiels à l'environnement qui pourraient être causés si les mesures n'avaient pas été prises.

---

[803] « *…sera, par ailleurs, indemnisé, ainsi que l'ont à bon droit retenu les premiers juges, le préjudice écologique résultant d'une atteinte aux actifs environnementaux non marchands, réparable par équivalent monétaire ; que ce préjudice objectif, autonome, s'entend de toute atteinte non négligeable à l'environnement… Que la Cour européenne des droits de l'homme, dans un arrêt Lopez Ostra du 9 décembre 1994, a été amenée à reconnaître expressément à ces éléments de la nature une valeur patrimoniale et à considérer que l'atteinte qui peut leur être portée est source de préjudice réparable ; qu'elle a ainsi jugé, se fondant sur l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme et à propos de la puanteur d'une station d'épuration proche d'une habitation, que "Il va pourtant de soi que les atteintes graves à l'environnement peuvent affecter le bien-être d'une personne et la priver de la jouissance de son domicile de manière à nuire à sa vie privée et familiale"* »

[804] **C. DE LA RUE et C. B ANDERSON**: Shipping and the Environment Law and Practice, 2e ed., Informa Law from Routledge, March 30, 2009. p. 482.

Bien que la position du FIPOL en 2005 fût de ne pas réviser la convention de 1992, un amendement tendant à prendre en compte l'indemnisation des dommages à caractère non économique ne devrait pas surprendre[805]. Pour renchérir sur cette approche évolutive du champ d'indemnisation du FIPOL, un auteur a estimé qu'il sera plus aisé de régler les questions tenant à la compensation du préjudice environnemental dans le cadre international si la modification suivante est prise en compte : *« Compensation for environnement damage shall be limited to costs of reasonnable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken, and may include loss of profit suffered by the claimant as a consequence of environnemental damage ».* [806]

Comme nous le constatons, le FIPOL, organe intergouvernemental supervise à côté de sa mission d'indemnisation complémentaire l'application des Conventions CLC /FIPOL 1992. Ce qui en principe devrait présenter deux conséquences. D'abord une incitation des tribunaux à une saine application des dispositions de ses textes, ensuite une adaptation progressive de ses propres critères d'indemnisation aux exigences jugées légitimes des victimes.

236. Notons succinctement que la convention de 1996 a prévu la création d'un fonds international (Fonds SNPD) : Fonds international pour les substances nocives ou potentiellement dangereuses. Ce texte contrairement au fonds 71/92 semble plus complexe. Signalons que ce fonds reposera sur un compte pour les marchandises générales et un autre compte pour les diverses catégories de marchandises. Ces fonds seront financés par des contributions annuelles recueillies auprès des entreprises ayant importé une quantité minimale de marchandises dangereuses (de 20000 tonnes à 150000 tonnes selon le cas). C'est cette apparence complexe du système de cette convention qui rebute les potentiels adhérents[807].

Malgré la mise en place des fonds d'indemnisation, il semblerait que la réparation ne peut être totale telle que la souhaiterait la victime à moins qu'il en résulte une faute inexcusable. Le principe de la limitation de la réparation longtemps admis ferait obstacle à l'atteinte de cet objectif. L'on entend souvent qu'une réparation intégrale du dommage par pollution de laquelle

---

[805] **M. JACOBSSON**, « L'indemnisation des dommages résultant des atteintes… », Op.cit, DMF, n°715. 1er juin 2010 : « *Il semblerait presque certain que dans le cadre de la prochaine révision du régime international, la question de l'indemnisation des dommages à l'environnement sera soulevée. Il s'agira alors de savoir si les États contractants sont prêts à amender les Conventions en élargissant la définition du « dommage » en y incluant les dommages de caractère non-économique résultant des atteintes à l'environnement, par exemple en tant qu'une violation d'un bien collectif. »*

[806] **P. K MUKHERJEE**, Liability and compensation for environmental damage caused by ship-source oil pollution: actionability of claims, Extrait de Maritime Pollution Liability and Policy, edited by Michael G.Faure, Han Lixin and Shan Hongjin, Wolters Kluwer, 2010. p.81

[807] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, *op. cit*, p.410, n°477 *(S'agissant d'une convention qui n'est pas encore entrée en application, et n'entrera pas en application avant de nombreuses années.)*

résulte une responsabilité ne peut avoir lieu véritablement que si les verrous du principe de la limitation sautent.

237. La limitation de responsabilité apparaît comme une invention qui ne se justifie pas dans la Convention CLC. Ainsi, il semble y avoir une remise en cause d'un principe prenant appui sur la règle de la réciprocité. Laquelle règle voudrait que toute réparation couvre intégralement l'étendue du dommage qu'a souffert la victime. Il serait inacceptable dans ces conditions qu'au nom de la spécificité du péril de la mer ou encore pour une « sorte » de solidarité ou d'assistance mutuelle (celui qui profite de la limitation aujourd'hui pourra se la voir demain opposer), l'on sacrifie le rapport compréhensible qui existe entre l'étendue du dommage et sa réparation intégrale. Ce principe qui serait inhérent au transport par mer semble ne jamais trouver une bonne justification dans la mesure où le péril, tel que retenu comme matrice de la limitation n'épargne pas d'autres domaines d'activités ainsi que ceux qui les exercent[808].

Toujours dans le même sens, la doctrine ne manque pas de critiques à l'égard d'un tel principe qui pour le moins créé un déséquilibre certain entre dommage subi et protection des droits à la réparation de la victime[809]. Pour M. SCAPEL, s'inspirant sans doute d'une réflexion de M. Du Pontavice, la limitation devrait se limiter aux seuls professionnels du domaine maritime, c'est-à-dire aux propriétaires de navires plutôt que d'être opposable par exemple à l'exploitant d'une installation sur la plage[810]. Nos hésitations quant à l'avenir de la limitation de responsabilité viennent d'être accentuées par la loi d'économie bleue en indiquant que « *l'assureur qui couvre la responsabilité des personnes mentionnées à l'article L.5121-2 à l'égard des personnes soumises à limitation est en droit de se prévaloir de celle-ci, dans la même mesure que l'assuré lui-même* ».[811]

238. Si en droit maritime, la responsabilité du propriétaire de navire semble illimitée, la réparation comme nous le soulignons est limitée. Toutefois, des difficultés quant à la compréhension de ces termes seraient évidentes. A notre avis, par l'effet de la limitation de la réparation, postérieure à l'établissement de l'étendue de la responsabilité, l'on aboutit par rétroactivité à la limitation de la responsabilité, expression utilisée dans les textes. Si l'objectif

[808] **CHAUVEAU**, Traité de droit maritime, Librairies techniques, 1958, p.13

[809] **A. VIALARD**, journée G. Ripert, AFDM, 2000 « La limitation ne fonctionne plus qu'à sens unique : de la mer vers la terre, jamais l'inverse ».

[810] **Ch. SCAPEL**, L'insécurité maritime : l'exemple de la pollution par les hydrocarbures, Actes du colloque, Le droit face à l'exigence contemporaine de sécurité, Aix Marseille, 11 et 12 mai 2000, PUAM, p.121, spéc, p 142

[811] CA de Paris, 18 juill.2016, Affaire du navire « Dizzy » DMF n°716, p.716, obs Miribel. Cet arrêt décide que la Convention de 1976 s'applique aux navires battant pavillon français justiciables des juridictions françaises dès lors que la situation en cause présente un élément d'extranéité (tenant en l'espèce, au fait que l'assureur était établi au Royaume-Uni)

du législateur tel qu'il est rappelé dans certains préambules[812] est de parvenir à une réparation intégrale, le principe de la limitation lui, permet d'inscrire en faux un tel objectif. L'admission du FIPOL et ses tranches additionnelles confirmerait cette volonté du législateur d'aboutir à une intégration intégrale. Cependant, il appert qu'en même temps que le législateur cherche d'un côté à alléger les charges du défendeur pollueur par la limitation, il trouve d'un autre côté un moyen tel que le FIPOL pour essayer de compenser ce qu'il a volontairement jeté par-dessus bord au détriment de la victime.

Quant au principe du pollueur-payeur, il prend un coup dans la mesure où la contribution apportée par le FIPOL et éventuellement le fonds SNDP n'est pas véritablement, sinon directement ressenties sur l'économie du propriétaire ou exploitant du navire pollueur. Le législateur tel qu'il conçoit le mécanisme d'indemnisation, ne remplit pas en réalité le principe de la réparation intégrale et cela peut se comprendre avec la forte dose de contradiction dans le rapport que la réparation entretient avec la limitation de la responsabilité.

De leur côté, les entreprises pétrolières se sont engagées dans des dispositions d'indemnisation volontaire[813]. Ce sont les systèmes TOPIA 2006(Tankers Oil Pollution Indemnification Agreement) et STOPIA 2006 (Small Tankers Oil Pollution Indemnification Agreement).Le premier prévoit que si le FIPOL est appelée à intervenir après un sinistre, les propriétaires de pétroliers participeront pour 50% au montant mis à disposition des victimes de pollution par le Fonds supplémentaire. Quant au second, il concerne les petits bâtiments pétroliers (moins de 29548 unités de jauge). Ainsi, il prévoit que les armateurs de ces pétroliers participeront dans la limite de 20 millions de DTS au montant pris en charge par le Fonds complémentaire.

Observons par ailleurs que la limitation ne saurait présenter un avantage pour un coût de dommage en deçà du montant de la limitation. Or, le bénéfice est tout à fait perceptible lorsque le coût de la responsabilité est supérieur à ce montant. Il y aurait une sorte d'injustice, que seule par une absence du bon sens, l'on ne pourra pas la reconnaître[814].

La renonciation au principe de la limitation avait déjà été évoquée par le droit français[815] et cette initiative ne manque pas d'être approfondie par le droit américain. A propos de la

[812] Voir préambule CLC et SNPD

[813] P. BONASSIES, DMF 2006, hors serie, n°5

[814] **D .WILKINSON**, Moving the boundaries of compensable environment Damage caused by Marine oil Spills : the effets of the Two new International Protocols, Journal of Environmental Law, 1993

[815] Voir Arrêt du Conseil Constitutionnel du 22 octobre 1982 (Le droit d'une victime à obtenir réparation du préjudice causé par la faute d'autrui a valeur constitutionnelle). Cette position du Conseil Constitutionnel a été soutenue par le Professeur **BONASSIES P** en ces termes : « le droit à réparation devrait désormais prévaloir sur le droit à limitation ». Extrait de Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité, DMF, 1993, p.spéc.p.107

renonciation au principe de la limitation par les États-Unis, certains auteurs ont observé que l'OPA institue un régime de responsabilité illimitée sans précédent en matière maritime qui serait d'une « *rupture brutale* »[816]. L'analyse de la politique américaine de renonciation au principe de limitation nous permet d'affirmer que l'idée d'une rupture brutale semble peut-être inappropriée dans la mesure où des chiffres sont avancés quant aux États qui se sont désolidarisés de ce principe, attestant ainsi d'une approche progressive[817].

239. On est tenté de dire que la Convention de Londres du 19 novembre 1976, loin de remettre en cause la limitation de responsabilité, en dépit des contestations des pays en voie de développement qui sont des pays de chargeurs à l'intérieur de la CENUCED, a amélioré la situation des armateurs en admettant que l'exclusion de la limitation de responsabilité suppose au moins la faute inexcusable de l'armateur. Or, auparavant, toute faute était suffisante pour exclure le privilège « préjudiciable » de la limitation de responsabilité. C'est pour souligner la nécessité de l'abandon de ce déséquilibre dans le transport maritime qu'un auteur a estimé qu' *:« Il serait de nos jours légitime de revoir l'institution de la limitation générale de responsabilité de l'armateur, de la remettre sérieusement en cause et, peut-être, de la dépasser. »* [818]

A côté des garanties que le propriétaire du pétrolier ou encore l'exploitant de navire nucléaire doivent à leurs victimes suite aux dommages que la pollution marine peut leur causer, l'État et le FIPOL peuvent être sollicités pour accorder des garanties complémentaires. L'objectif visé ici par le législateur est surtout de garantir aux victimes une réparation intégrale des dommages qu'ils subissent. En dépit des voies qui s'élèvent contre la limitation de responsabilité instituée par la Convention de 1976, nous estimons qu'elle reste en l'état actuel du droit, indispensable pour la poursuite du transport, notamment des produits polluants. Surtout lorsqu'il ne faudrait pas ignorer l'accroissement des capacités de transport des tankers dont les conséquences économiques peuvent être hors de portée des propriétaires suite à une pollution accidentelle. Il est tout de même permis de s'inquiéter de l'avenir de la limitation. Cela dit, la réparation du préjudice écologique comme nous le verrons peut présenter des certains cas des

[816] F. **ODIER-MOUSSU** et **C. VIGNIER**, Fonds d'indemnisation des dommages de pollution marine, Plan Tovalop et Cristal, J-Cl Environnement, Fasc 672, 1994

[817] **D. DE CHASSART F**, La pollution marine par les hydrocarbures, comparaison entre les législations des États-Unis et des États membres de la Communauté européenne, DET, 1997, p.232, cité par **LE COUVIOUR K** ; dans sa thèse précitée. « *Ainsi pas moins de 44 États américains plus Porto Rico auraient de facto déjà renoncé au principe de limitation* ». Taiwan vient récemment de supprimer définitivement le principe de la limitation en présence aussi bien pour les pollutions par les hydrocarbures, mais aussi par les substances chimiques observe **Masson N**, Oil pollution : Taiwan changes liability law, Skuld newsletter, 2000, Issue 4

[818] **S. MELLOULI**, "*Y a t-il un patrimoine d'affectation en droit tunisien* ?, Actualités juridiques tunisiennes, 1990, n° 3, p.15 et s/ Voir également du même auteur : la responsabilité du transporteur maritime de marchandises, centre d'étude, de recherches et de publications, 1993, p.338 à p.341. Intitulé : « *Critique de la limitation de responsabilité de l'armateur* »

aspects théoriques. C'est en cela que nous appelons de tous nos vœux un réalisme dans sa réparation.

2 - La nécessité d'un réalisme dans la réparation du préjudice écologique

Le régime de la réparation du préjudice écologique en droit américain, semble en certains points théoriques. Il serait donc nécessaire d'envisager des réponses qui puissent recevoir une application effective en droit américain.(**a**) Quant à la réparation du préjudice écologique en droit français, elle semble en certains points désaffecter l'intérêt pour agir, créer des confusion avec le préjudice moral…Pour une meilleure compréhension de ce système de réparation mis en place, il conviendrait de préciser certains points afin de faciliter sa mise en œuvre. (**b**)

a- La réparation du préjudice écologique en droit américain

240. La réparation du préjudice écologique en droit américain représente un modèle. C'est en raison de cela qu'il convient d'axer notre réflexion là-dessus avec en toile de fond les aménagements envisageables. En droit américain, il y a un système originel de réparation de ce préjudice qui repose sur le DPA[819] de 1974 et le CWA[820] amendements de 1977. De nos jours, la responsabilité pour les événements qui portent atteinte aux ressources écologiques est établie en droit américain sur le fondement du CERCLA[821], le OPA[822], le NMSA[823].En lieu et place du Gouvernement, les conseils d'administration peuvent pour une raison ou une autre calculer la valeur de la perte sociale en l'absence de structures privées habilitées[824]. La remise en état, l'évaluation et les transactions et règlement des dommages aux ressources naturelles sont entrepris par les administrations fédérales, étatiques et tribales.

[819] The Deepwater Port Act of 1974, which preceded the CWA, established liability for damages to natural resources to be recovered by a federal trustee and used for restoration. 33 USC §§ 1501-1524, 1982

[820] For the CWA see 33 USC §§1251 et seq.s.311 of the CWA regulates the discharges of oil and over hazardous substances into navigable waters, allows the Government to remove the substance and holds the responsible parties liable for that removal

[821]CERCLA : Comprehensive Environment Response, Compensation, and Liability Act (42 USC §9607(f)

[822]**J.-J. V OLLU** L'OPA 90 en bref : pour rafraîchir les mémoires, *JMM* du 9. janv. 2004, p. 8) / OPA : Oil Pollution Act (33 USC §2702 (b)

[823] NMSA : National Marine Sanctuaries Act 16 USC §1432, 1443

[824] There is no private right right of action to recover NRDs under federal law. See G. Spirydon & S.Leblanc, 'The Overrinding Public Interest in Privately Owned Natural Resources: Fashioning a Cause of Action', Tulane Environmental Law Journal (1993)

On peut ajouter que le préjudice écologique à lui-seul est une raison insuffisante pour établir la responsabilité. C'est ainsi qu'en vertu de l'OPA, the National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) est une administration fédéral pour les réclamations qui résultent des dommages à l'environnement marin et le Département américain de l'intérieur est responsable des réclamations en vertu du CERCLA

241. Si le droit américain reconnait le préjudice écologique, signalons que l'une des difficultés attachées à ce préjudice est son évaluation. D'abord parce que le calcul du préjudice écologique est difficile et ce peut être contesté dans la mesure où il faut prendre en compte les spéculations du marché[825]. Selon cet auteur, alors que des estimations économiques pertinentes pour le calcul des dommages sont déjà mises en place par le Gouvernement et les entreprises privées, le préjudice écologique, par définition est un dommage aux biens publics pour lesquels il n'existe pas à priori une base de données des coûts sur le marché. L'autre difficulté et sans doute la plus importante dans le calcul du préjudice écologique réside dans le fait qu'un préjudice physique à une ressource donnée peut endommager d'autres parties du système biophysique.[826]

Face à toutes ces difficultés d'évaluation du préjudice écologique, des méthodes pratiques pourraient être envisageables : l'on pourra évaluer le coût du préjudice écologique à l'échelle du coût de la remise en état (restoration) de la ressource endommagée même si le coût de la remise en état est plus cher que les estimations monétaires disponibles des coûts des ressources perdues. C'est ainsi qu'en 1989 dans une affaire opposant l'État d'OHIO au département de l'intérieur, la Cour a fermement tranché en faveur de l'application du principe tenant à une évaluation du coût de la remise en état même si elle devait coûter plus cher que le coût réel du préjudice[827] .

242. Par ailleurs, l'application de cette méthode d'évaluation du coût du préjudice porté aux ressources naturelles peut être source de réelles difficultés. En effet, s'il arrive que le lit de la mer est souillé suite à une pollution marine par les hydrocarbures, la méthode américaine en exigeant parfois la remise en état, combien ça coûterait de remettre en état le lit de la mer ? En outre, cette méthode mérite des réflexions approfondies dans la mesure où le coût de la remise en

[825] **J. BOYD**, *op.cit,* p. 58 (In practice, the calculation of NRDs has proved difficult and controversial. When economic value is lost in market, setting damages can be based on production, inputs, inventories, sales and prices data)

[826] C'est le cas des atteintes portées au lit de la mer qui ne portent pas seulement atteinte au lit de la mer, ils portent également atteinte aux espèces dont les habitats dépendent du lit de mer.

[827] The Natural Resource Damage Assessments (NRDA) rules' current focus on the replacement cost of resources, rather than their estimated market value, is a direct outgrowth of these cases. H.R Cof. Rep. N° 653, 101 st Cong., 2d Sess. 108 (1990). Also, see discussion in R. Randle, The Oil Pollution Act of 1990 : Its provisions, Intent, and Effects', ELR News and Analysis 21 (1991): 10119

état de la ressource naturelle endommagée telle qu'admise dans le système américain manque d'objectivité.

De manière stricte, il est vérifiable parfois que le coût de la remise en état est largement au-dessus du coût réel des pertes écologiques. Or, l'indemnisation ne doit pas procurer de profit au bénéficiaire. La méthode américaine serait entrain de faire un glissement vers cette réalité. Ce qu'on peut dire, c'est que pour plus d'objectivité dans la compensation des dommages, il faudrait dans tous les cas encourager la poursuite du développement des méthodes de calcul du coût des préjudices portés aux ressources naturelles. Cela doit prendre en compte le lien de cause à effet de la biophysique et ses impacts économiques subséquents. Aussi longtemps que des agences auront leurs propres règles d'évaluation, il règnera une présomption rebutable de l'exactitude et de la validité juridique des évaluations[828]. Face à ces incertitudes dans le droit américain, on se demande si la France peut mieux faire dans sa nouvelle expérience d'admission et de réparation du préjudice écologique.

b- La réparation du préjudice écologique en droit français

243. La reconnaissance du préjudice écologique en droit français est récente. Sa consécration par l'Arrêt Erika est incontestable. Or, un auteur a écrit que : « La responsabilité civile environnementale n'est pas une innovation juridique. En revanche, en poser le régime général dans le code civil aurait une portée symbolique forte »[829]. Pour demander la réparation de ce préjudice, il faudrait avoir intérêt pour agir. Face à la nécessité de la réparation de ce préjudice collectif, il y a généralement une pluralité de demandeurs. Ont-ils tous intérêt à agir ? Pour introduire une action en responsabilité, comme du reste pour toute action introduite devant une juridiction judiciaire ou administrative, bien que suivant des modalités différentes, il faut faire état d'un intérêt à agir[830]. Nous comprenons par là un intérêt légitime et juridique, né et actuel, positif et concret. En d'autres termes, l'intérêt à agir doit être certain, sérieux et avouable[831]. Ainsi toutes les demandes en réparation comme on a pu le voir dans le cas du procès

[828] CERCLA §107 (f) (2) (C) ; OPA §1006(e)(2)

[829] **M-P CAMPROUX-DUFFRENE**, « Pour l'inscription dans le code civil d'une responsabilité civile environnementale » Environnement et développement durable, n°7, juillet 2012, p.39

[830] Art 31 du CPC « *L'action est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime au succès ou au rejet d'une prétention, sous réserve des cas dans lesquels la loi attribue le droit d'agir aux seules personnes qu'elle qualifie pour élever ou combattre une prétention, ou pour défendre un intérêt déterminé.* »

[831] MM **Ph. DELEBECQUE et Fr-J PANSIER**, *Droit des obligations : délit et quasi- délit*, Op.cit, p.271. n°391

du navire ERIKA[832] peuvent présenter des inconvénients pour le juge dans l'appréciation de l'intérêt à agir.

La loi du 2 février 1995 a accru les pouvoirs des associations de protection de l'environnement, rationalisé et unifié les dispositions jusque là épares à leur agrément[833]. Par ce décret de 2011 ; le droit d'action civile d'intérêt collectif dont bénéficient les associations agréés est étendu à tout fait constituant une infraction aux lois et règlements relatifs à la protection de l'environnement, alors que jusque-là, seules celles figurant à l'article 142-2 du code de l'environnement étaient agrées.

Par ailleurs, une tendance jurisprudentielle est favorable à l'action des associations en tenant compte que de leur recevabilité alors même que l'association n'est pas agréée. Parfois, c'est une générosité quant à l'exigence d'infraction et retient que « le seul fait de pratiquer la chasse sans le permis exigé constitue une faute sans qu'il soit nécessaire de démontrer en outre l'existence d'une contravention à la loi du 10 juillet 1976 ». Il a même été admis qu'une association de protection de l'environnement peut agir en justice contre tous les faits portant atteinte à son objet social, qu'ils constituent ou nom une infraction pénale.

244. Quant au préjudice écologique pur, il est admis en droit français et pour accéder à sa réparation, il faudrait un intérêt légitime pour le demander en justice. Selon les critères que nous venons de présenter, quelle méthode d'évaluation le juge doit admettre ? Il n'existe pas véritablement de méthodes d'évaluation imposées par le droit positif et suivies identiquement par l'ensemble des juges se trouvant face un problème de réparation du préjudice écologique pur. Globalement, l'on considère en application de principe d'indemnisation raisonnable que : « la réparation du dommage et l'évaluation du coût raisonnable permettent de restaurer ou de ramener le milieu naturel à son état initial ou à un état aussi proche que possible, sans dépense grossièrement disproportionnée »[834]. On pourrait y voit une méthode d'évaluation unitaire.

A côté de celle-là, existe une autre qui est forfaitaire et consiste à attribuer une valeur monétaire à chaque espèce ou à indemniser en fonction de l'importance de l'espèce ou la surface dégradée. Un auteur, qui ne partage pas cette méthode propose la mise en place de barèmes environnementaux donnant une mesure objective des atteintes à l'environnement en établissant une classification des ressources naturelles et des services écologiques[835]. Le but serait d'aboutir

[832] Plusieurs communes se sont constituées parties civiles, ce qui a été admis par la Cour de Cassation sous réserve de leurs intérêts pour agir a été sous par la Haute Cour : Ce sont les communes de Pouliguen ; Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Mesquer, de la Plaine-sur-Mer et Pornic …)

[833] Ces conditions d'agrément ont été précisées par le Décret n°96-170 du 28 février 1996 (JO mars 1996), modifiées par le Décret 2011-832 du 12 juillet 2011.

[834] **M. REMOND-GOUILLOUD**, Le prix de la nature, D.1982, Chr. P 33).

[835] **L. NEYRET**. La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire, Recueil Dalloz 2008, p. 170

à un traitement égalitaire aussi bien au niveau communautaire que national de la réparation du préjudice écologique.

Quant à la jurisprudence, elle fournit d'autres méthodes d'évaluation comme la méthode d'évaluation et d'indemnisation au m² de la rivière polluée[836]. Or, dans l'arrêt Erika, la Cour d'Appel de Paris s'est éloignée des méthodes proposées et après avoir rappelé la diversité des méthodes d'évaluation a fait fi de celles-ci et a défini l'assiette de l'évaluation qui lui convenait[837]. C'est ce qui a d'ailleurs été contesté devant la Cour de Cassation qui à son tour a confirmé le pouvoir souverain des juges du fond en la matière.

245. Il convient dans ces conditions de dire que si le préjudice écologique pur ne fait pas l'objet de précision mais aussi de règles précises en matière d'évaluation, sa réparation peut se confondre à la réparation du préjudice moral[838]. Notons que le préjudice écologique pur ne présente pas le caractère personnel, c'est en cela que parfois sa reconnaissance juridique n'est pas aisée. Il est causé à la nature et non aux personnes, il lèse les intérêts collectifs et non personnels en affectant des choses communes ou sans maître. La qualification « préjudice écologique pur » ne fait pas l'unanimité au sein de la doctrine et la jurisprudence rend souvent des décisions contradictoires à cet effet.

C'est ainsi que dans l'arrêt Erika, la Cour d'Appel de Paris affirme à la page 427 de la décision que les préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux font parties des « préjudices subjectifs » en ce qu'ils sont subis par des « sujets de droit », alors que le préjudice écologique relève du « préjudice objectif ». On peut observer que dans l'arrêt du 30 mars 2010, le juge ne tient pas compte, dans son raisonnement de la spécificité de ce préjudice. Au contraire, il admet sa réparation en l'appréhendant dans ses répercussions sur les hommes.

246. Comme nous le pouvons le constater, une incohérence notoire qui mérite d'être dénoncée existe. Il y a visiblement une contradiction à reconnaître d'un côté que le préjudice causé à l'environnement peut être réparé pour ce qu'il est, à savoir un préjudice autonome et distinct des préjudices personnels économiques et moraux et d'un autre côté, le réparer en tant que préjudice personnel. La « nomenclature des préjudices » élaborée par certains auteurs semble pouvoir résoudre ces contradictions[839]. Ce document peut constituer un guide pour les éventuelles victimes qui envisageront de déterminer le chef de préjudice écologique réparable et s'en tenir lors de la réparation. On y trouve une distinction entre les préjudices causés à l'homme

[836] CA de Rennes, 7è ch.30 avril 1997

[837] La Cour d'appel de Paris s'est fondée sur l'importance de la pollution, la vocation de la population pour les collectivités territoriales. Pour les associations, elle s'est appuyée sur la notoriété, l'importance de son action, sur le nombre de ses adhérents, sur sa mission au regard de l'atteinte à l'animus sociÉtatis.

[838] TGI. Morlaix, chr.corr, 19 févr 1998, n°98/205

[839] **L.NEYRET et G. J MARTIN**, "La nomenclature des préjudices environnementaux", L.G.D.J, 2012.

et ceux causés à l'environnement. Pour ce qui est des préjudices causés à l'environnement, on trouve quatre chefs de préjudices[840]. Toutefois, si ce guide uniquement d'académiciens, disons d'enseignants est remarquable, il reste que la touche non moins essentielle des praticiens manque à l'appel.

247. L'on peut constater également qu'une évolution du droit de la responsabilité civile qui garantit la sécurité juridique des demandeurs d'une réparation du préjudice écologique doit éviter toutes distorsions par les juges du fond. Aussi bien la doctrine, la jurisprudence et enfin le législateur par la codification de la réparation du préjudice participent pour une part essentielle à la gestion du risque maritime environnemental. Pour ce faire, l'alourdissement du fardeau de la responsabilité des propriétaires de navires par l'admission du préjudice écologique a pour objectif de les inciter à être davantage soigneux mais aussi à respecter la mer et son droit de ne pas être polluée[841].

Les initiateurs du projet d'inscription de la réparation du préjudice écologique dans le code civil[842] visaient un mode de réparation de ce préjudice offrant les meilleures garanties d'efficacité et de sécurité juridique.

248. Si l'admission du préjudice écologique ainsi que sa réparation sont de droit positif aujourd'hui, est-il nécessaire d'envisager cette réparation sur la base d'un instrument complémentaire ? Il semblerait que des réflexions ont déjà porté sur un tel projet. Cependant, ce projet aurait été mal accueilli. Ainsi, il convient d'indiquer que le projet de création d'un dispositif « pour la réparation du préjudice écologique » répond davantage à une volonté politique qu'à un besoin juridique. Si l'intention est bonne, le résultat risque d'être décevant : confusion des régimes, violation de principes tels que l'autorité de la chose jugée, de la règle *non bis in idem*, des règles relatives à l'intérêt à agir, à la prescription, aux fondamentaux régissant le droit civil et le droit pénal etc. Alors que l'objectif était d'améliorer et de renforcer la réparation des dommages environnementaux, le résultat pourrait être de la fragiliser...

En effet, plusieurs régimes de responsabilité risqueraient de cohabiter et d'anéantir toute lisibilité : la loi sur la responsabilité environnementale qui organise un dispositif de prévention et de réparation du dommage environnemental (qui exclut le maritime est elle-même régie par des dispositions issues du droit international) et le nouveau système « pour la réparation du

[840] Les atteintes au sol et à ses fonctions/ Les atteintes à l'air ou à l'atmosphère et à leurs fonctions/ Les atteintes aux eaux, aux milieux aquatiques et à leurs fonctions/ Les atteintes aux espèces et à leurs fonctions.

[841] LA MER ET SON DROIT, *Mélanges offerts à* **L. LUCCHINI** et **J-P QUENEUDEC**, éd. A. Pédone 2003 **/ Fr. M A VALLON**, « La mer et son droit, entre liberté et consensualisme, la difficile protection des espaces naturels fragiles », collection Droit et sciences politiques, janvier 2010

[842] Art 1246 à 1252 du code civil

préjudice » inscrit dans le dispositif de responsabilité civile de droit commun se chevaucheraient sans que l'on soit en mesure de comprendre l'articulation entre ces différents régimes[843].

Contrairement à la thèse de la renonciation à un fonds pour garantir la réparation du préjudice écologique, le rapport Lepage a envisagé un article 103 dans le code l'environnement afin de poser le principe d'une assurance obligatoire ou une garantie équivalente pour les activités dangereuses pour la santé et l'environnement. La stratégie serait de dresser une liste des activités concernées par un décret en conseil d'État et proposer des mesures de renforcement de la garantie indemnitaire. Cette méthode comme nous l'avons souligné supra ne va pas sans créer certaines difficultés. Ainsi, il a été même soutenu que l'instauration d'un tel instrument indemnitaire permettra de répondre à la réparation du préjudice écologique qui se révèlera hors du champ de la responsabilité civile ou encore lorsque le pollueur n'a pu être identifié. L'OCDE aurait conduit des réflexions en ce sens et les conclusions visaient un système de redevance pour financer ce fonds comme cela est déjà trop accentué en France[844]. C'est en sens qu'un auteur a observé qu'il y aurait un rapprochement entre ces redevances et la responsabilité civile[845].

On dira pour brièvement tout en restant dans le même cadre de la pollution environnementale que, même si ASSURPOL[846] assure certains risques environnementaux ordinaires, il est exclu de son champ de couverture les risques nucléaires et offshores. Il en est de même des pollutions dues aux navires nucléaires et aux hydrocarbures. Ces dernières font l'objet d'une assurance obligatoire ou d'une garantie financière obligatoire contrairement aux pollutions couvertes par l'Assurpol[847].

---

[843] **C. BELLORD**, Le rapport « pour la réparation du préjudice écologique » source d'insécurité juridique, DMF, n°755, 1er février 2014

[844] La redevance pour pollution des eaux instituées par la loi du 16 déc 1964 / La taxe parafiscale sur certains lubrifiants destinée à financer la collecte et l'élimination des huiles usagées, reconduite par le décret du 31 août 1989 au profit de l'ADEME/La taxe unique et la redevance annuelle sur les installations classées prévues par l'article 17 de la loi du 17 juill.1976/ La taxe parafiscale instituée par les articles 16et s de la loi du 31 déc 1992 pour l'atténuation des nuisances sonores au bord de certains aéroports perçues au profit de l'ADEME

[845] **P-M DUPUY**, La responsabilité internationale des États pour dommages technologiques et industriels, Pedone, 1976 « *On retrouve dans le principe pollueur-payeur et dans les redevances de pollution une logique inspirée de la responsabilité objective mais qui opère dans un contexte et selon des modalités totalement différentes ; La perspective dans laquelle intervient le pollueur est déplacée. La relation n'est plus établie entre créateur de dommage et victime isolée. La solution financière n'est plus morcelée ou laissé aux aléas des actions juridictionnelles postérieures au dommage. Elle intervient préventivement, pour organiser entre les acteurs économiques une redistribution des coûts contre un fléau préjudiciable à la collectivité* ».

[846] Ce groupement réunit 40 adhérents dont 32 sociétés d'assurance et 8 sociétés de réassurance françaises ou étrangères autorisées à opérer au sein de l'UE (Statistique de 2008)

[847] **E. ABRASSART**, La réponse assurantielle, extrait du colloque la responsabilité environnementale : prévention, imputation et réparation. S/Dir de Chantal Cans, Préface de G.VINEY, D. 2009. p.233. *« Considérant que les risques environnementaux ne sont sujets à aucune obligation d'assurance, certains exploitants peuvent considérer être suffisamment protégés avec leurs assurances traditionnelles…. »*

249. Il est par ailleurs important de faire observer que le vœu de M. NEYRET de faire de la réparation en nature du préjudice écologique une priorité[848] est clairement exhaussé dans le code civil français[849]. En effet, la réparation en nature permettra de généraliser à tous les types de ressources telles que visées dans la directive 2004 mais également à l'extension au domaine indiqué dans la LRE. Une autre question pourrait se poser parallèlement à la réparation du préjudice écologique. Il s'agit de la prise en compte de la réparation du préjudice purement économique dans les dommages environnementaux.

Pour le droit français, le préjudice purement économique peut résulter des atteintes au seul patrimoine mais aussi bien souvent, ils sont la conséquence d'une atteinte à la personne. Ainsi, tout préjudice résultant de la perte, de la détérioration et de la dépréciation d'un bien existant est en principe indemnisable.[850] Toujours sous le sceau des atteintes au seul patrimoine, les pertes d'argent qui se manifestent par la nécessité d'exposer certains frais sans contrepartie utile[851] ou de contracter à des conditions plus onéreuses que prévues. Parfois, le préjudice purement économique tient à des pertes de gains ou d'espoir de gains.

Par ailleurs, le préjudice purement économique peut consister aux conséquences économiques des atteintes à l'intégrité physique de la personne. Ainsi, il peut s'agir de dépenses exposées et gains manqués[852]. A cet effet, la doctrine comme la jurisprudence adoptent la même attitude libérale à l'égard de toutes les incidences patrimoniales des dommages corporels. C'est ainsi qu'elles admettent en effet, outre l'indemnisation de toutes les dépenses exposées ou futures occasionnées par les soins à donner au malade ou au blessé, y compris, en cas de nécessité, l'assistance d'une tierce personne…[853]

L'abordage maritime et les risques maritimes environnementaux sont des risques majeurs de la navigation maritime. En ce qui concerne l'abordage, ces conséquences peuvent être graves, pouvant même entrainer mort d'homme. C'est pour éviter que de tel drame surviennent que le législateur maritime a mis en place par le biais d'instruments juridiques des mécanismes de prévention d'un tel risque. Toutefois, en dépit des dispositions que l'on peut prendre pour éviter les accidents entre navires, le facteur humain, reste après notre analyse une dimension

---

[848] **L. NEYRET**, Naufrage de l'Erika : Vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement, Recueil Dalloz, 2008, p.2681 et **O. FUCHS**, thèse précitée. p. 564

[849] Art 1248 al 1er du code civil « La réparation du préjudice écologique s'effectue par priorité en nature. »

[850] CA Paris, 2 mars 1987, D,. 1987, IR, p.72 … Voir également pour trouble de jouissance se traduisant par un préjudice esthétique, Civ.3è, 2 février. 2005, RD imm. 2005, p. 321, obs. **F.-G. TREBULLE**

[851] Il peut s'agir des salaires versés par la victime qui a fait procéder à la remise en État d'un objet par ses propres employés : V.Civ.2è 23 juin 1976, JCP, 1976, IV, p.276 ; 19 nov, 1975, D ; 1976, p. 137, note **Ph. LE TOURNEAU**

[852] **Y. CHARTIER**, La réparation du préjudice, éd. Dalloz, 1983, n° 164 et s.; V également **Y. LAMBERT-FAIVRE**, Le droit du dommage corporel, 4 è éd, 1993, Dalloz,

[853] **G. VINEY et P. JOURDAIN**, *Les effets de la responsabilité*, 3 è éd L.G.D.J. 2010. p.263. n° 109

difficilement maîtrisable. Cependant, son implication dans les collisions entre navires, ne peut être réduite que par une formation adéquate des gens de mer. Lorsque la prévention de l'abordage n'a pas pu aider à éviter que l'accident survienne, le législateur a également prévu des mécanismes pour faire face aux conséquences d'un tel risque. Toutefois, ces mécanismes restent perfectibles dans le sens où nous avons souhaité leur amélioration afin d'une gestion efficace du risque d'abordage maritime.

Par ailleurs, le transport maritime de produits polluants peut être source de dommage grave à l'environnement. Cela est possible lorsque suite à l'inobservation par les équipages de la réglementation en matière de sécurité maritime, le navire déverse sa cargaison dans l'océan. Pour ne pas que de telles catastrophes surviennent, le législateur maritime a adopté des instruments juridiques. La persistance de ces catastrophes a parfois justifié le durcissement de ces mesures. On notera même la consécration d'un nouveau préjudice (écologique) pour renforcer la sanction des opérateurs négligents. Pour répondre aux attentes des victimes de ces risques maritimes environnementaux, des mécanismes importants dont la contribution du pollueur, l'État, le FIPOL sont mis en place.

A ceux-là, les causes étrangères, connues en droit maritime sous le vocable de cas exceptés, peuvent être à l'origine de la survenance de risques de la navigation. L'état-même du navire peut être source de la réalisation du risque. C'est en raison de cela qu'il convient d'axer notre réflexion sur ces aspects non moins importants pour la gestion des risques de la navigation, facteur indispensable à la sécurité maritime.

TITRE II : LES CAUSES ETRANGERES ET LE CONTROLE DE LA SECURITE DES NAVIRES DANS LE TRAITEMENT DES RISQUES MARITIMES

La cause étrangère est : « *un événement dont la personne à laquelle la responsabilité d'un dommage est imputée cherche à se prévaloir pour démontrer que le fait qui lui est reproché n'est pas la seule cause ni même peut-être la cause principale du préjudice invoqué* »[854]. La Convention de Bruxelles du 25 août 1924 en son article 4.2 retenu 17 cas exceptés auxquels les rédacteurs ont ajouté un autre plus général, mais « innomé ». Il s'agit de « du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur (Art. 4.2 q). Ce sont ces cas exceptés que nous assimilons ici aux causes étrangères. Certains sont extérieurs au navire ainsi

[854]G.**VINEY** et P. **JOURDAIN**, n°383, p.251.

qu'à la cargaison, d'autres sont liés à la cargaison et enfin une dernière catégorie qui est liée au navire. Ces cas exceptés ont été aménagés par les règles de Hambourg substituant au régime traditionnel de la présomption de responsabilité du transporteur maritime, un système fondé sur la faute ou la négligence présumée.(Art 5§1 et 2, R. de Hambourg). Partant, il est donc institué une présomption de faute[855]. Tandis que la convention de Bruxelles a aménagé une kyrielle de cas exceptés qui se veulent en principe libératoires, les règles de Hambourg sont plus restrictives sur le sujet. Par ailleurs, pour éviter qu'un dommage atteigne le navire ou sa cargaison créant ainsi un contentieux à l'issue incertaine, il doit faire l'objet d'un entretien conformément aux exigences des textes en la matière. Cela y va de la sécurité du navire qui ne doit se limiter à la prolixité des textes, mais qui plutôt doit être étendue au contrôle de leur application. L'efficacité du contrôle suppose la reconnaissance de compétences, de pouvoir de surveillance et d'inspection. Son exercice s'accompagne toujours presque de mesures d'interdiction, de suspension, d'arraisonnement, de la saisie ou de la détention du navire. Ce sont donc ces faisceaux respectifs qui aiguilleront notre étude axée dans un premier temps sur les causes étrangères dans le traitement des risques liés au transport maritime (**CHAPITRE I**) et dans un second temps sur le contrôle de la sécurité des navires aussi bien par l'État du pavillon que par l'État du port (**CHAPITRE II**).

CHAPITRE I : **LES CAUSES ETRANGERES DANS LE TRAITEMENT DES RISQUES LIES AU TRANSPORT MARITIME**

L'étude des causes étrangères dans le traitement des risques maritimes vise un examen des cas exceptés en rapport avec les cas de force majeure. Cette approche permettra de mettre en évidence ceux qui sont distincts de la force majeure et ceux qui lui sont assimilables. Le cas de force majeure répondant à la trilogie classique, on voit bien que sa définition fait appel à juste titre à la notion de cause étrangère[856]. Par ailleurs, l'examen des cas exceptés en rapport avec les cas de force majeure nous permettra de mieux aborder la possibilité de l'exonération du transporteur maritime. Cette exonération sera totale, lorsque le dommage est intervenu à la suite uniquement d'un cas de force majeure. Il n'en sera pas de même si le cas de force majeure est

[855] **RODIERE**, La responsabilité du transporteur maritime suivant les règles de Hambourg 1978, Le point de vue d'un juriste Latin, DMF 1978.p. 451 et s
[856] **G. CORNU**, Voc. Jurid, op.cit, p.421

mêlé à une faute de la victime par exemple. Dans ce cas, on parlera d'exonération partielle. Pour parer à cette issue incertaine des effets des cas exceptés, il conviendra aussi bien pour le chargeur que pour le transporteur de souscrire en ce qui les concerne chacun, une assurance maritime. Ceci étant, l'étude des causes étrangères dans le traitement des risques liés au transport maritime nous permettra d'abord de mettre en évidence leur fonctionnement dans la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur (**SECTION I**) avant d'examiner leurs effets exonératoires sur l'assurance maritime (**SECTION II**).

SECTION I : Le fonctionnement des causes étrangères dans la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur maritime

Le fonctionnement des cas exceptés dans la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur maritime en tant que causes étrangères peut pour certains être différents et pour d'autres être assimilables aux cas de force majeure. Cette approche nous donnera une lisibilité quant aux effets des cas exceptés que nous aborderons bien évidemment. C'est cette circulation des cas exceptés qui nous permettra primo d'axer notre étude sur l'identification des cas exceptés distincts de la force majeure **(§I)** et secundo temps de répertorier ceux qui sont assimilables au cas de force majeure **(§II**).

§I : Les cas exceptés distincts de la force majeure

Certains cas de force majeure, quand bien même, ils peuvent exonérer le transporteur maritime, ne saurait présenter les traits de la force majeure. On ne citera brièvement que l'extériorité dans certains cas, la faute nautique dont le contenu ne saurait refléter les traits de la force majeure… Cela dit, il y a une autre catégorie de cas exceptés qui exonèrent également le transporteur maritime mais qui, en pratique ne sauraient présenter les caractéristiques de la force majeure. Pour les premiers, nous les analyserons sous le titre de cas exceptés distincts de la force majeure par leur nature(**A**) et pour les seconds, sous le titre de cas exceptés distincts de la force majeure en pratique(**B**).

A- Les cas exceptés distincts de la force majeure par leur nature

La relation que nous entendons établir entre cas de force majeure et cas exceptés devrait amener notre lecteur à s'interroger sur les raisons de ce rapprochement. C'est par rapport au régime de la responsabilité du Dahir que l'on a apprécié cette question[857]. Ce texte, comme la convention de Bruxelles, s'est inspiré du Harter Act américain de 1893 et son régime est donc analogue à celle-ci. Mais le législateur de 1919 n'a pas reproduit les cas exceptés prévus par le Harter Act et a groupé tous les faits dans l'expression unique de « force majeure ».

250. La force majeure découle de la conscience des limites de la puissance humaine. Elle admet que l'Homme ne puisse être comptable de situations auxquelles, malgré ses efforts, il n'a pu obvier. Ce faisant, elle introduit un certain fatalisme dans un système juridique de responsabilité fondé sur la faute, elle-même basée sur l'idée que l'Homme est responsable de ses actes parce que libre : « la responsabilité est liée à la liberté, l'une sert de fondement à l'autre. »[858]L'homme se trouvant ainsi contraint par la force majeure, il perd sa liberté et n'est donc plus responsable.[859] Du coup, l'on passe du déclin de la responsabilité à la recherche d'un mécanisme d'indemnisation. Partant, l'objectif n'est plus tant de rechercher la responsabilité mais de pouvoir imputer la réparation du dommage. La force majeure en tant que telle est écartée et ce sont les parties qui ont souffert des conséquences qui doivent supporter les frais de la réparation[860].

Si l'idée de force majeure semble immuable pour Aristote, ses caractères par contre sont atteints d'une grande mutabilité selon Antonmattei[861]. Ainsi, si les critères d'irrésistibilité, d'imprévisibilité et d'extériorité de l'événement la caractérisent, il faut souligner qu'elle puisse être admise en leur absence. Toutefois, il semble que le point d'ancrage le plus sûr réside en sont effet : l'exonération de la responsabilité civile lorsqu'elle fait obstacle à l'exécution du contrat selon qu'on est en présence d'un contrat[862] ou en l'absence de contrat[863].

---

[857] Dahir n° 1-02-25 du 19 moharrem 1423 portant promulgation de la loi n° 61-99 relative à la responsabilité des ordonnateurs, des contrôleurs et des comptables publics. (B.O du 2 mai 2002).

[858] **J. L GAZZANIGA**, *Introduction historique au droit des obligations*, PUF 1992.

[859]MM **Ph. DELEBECQUE & FREDERIC-JEROME PANSIER**, Droit des obligations : responsabilité civile délit. Op.cit, .p 1, reprenant **NIETZSCHE**, in ainsi parlait Zarathoustra, « d'un point de vue philosophique,… la responsabilité est une condition de la liberté. L'homme libre est celui qui choisit et répond de ses actes ».

[860] Loi du 25 juillet 1985 sur les accidents de la circulation, dite « loi Badinter »

[861] **P.H ANTONMATTEI**, Contribution à l'étude de la force majeure, Thèse Montpellier, LGDJ 1992. p.9 et S

[862]**C. CHABAS** in « L'inexécution licite du contrat », thèse préfacée par **J. GHESTIN**, avant propos de D. Mazeaud, LGDJ, 2002, n°2, p.3

[863] **S. BISSARDON,** Guide du langage juridique, 2ème édition, collection Objectif droit, Litec, 2005.

251. On peut noter également que la force majeure est une notion du droit civil mais qui en réalité peut être admise dans toutes les matières y compris le droit maritime, un droit spécial présentant certains particularismes. Ce particularisme du milieu maritime, et du droit afférent : un droit original mais « dominé »[864], est doublé d'un particularisme lié au contrat considéré : celui de transport de marchandises. L'on peut le définir comme « la convention par laquelle une personne, le transporteur, s'oblige moyennant rémunération, à déplacer une marchandise d'un lieu à un autre »[865]. De contrat spécial, le contrat de transport, lorsqu'il est maritime (c'est-à-dire effectué par voie maritime) et concerne des marchandises, devient « très spécial », selon les termes du professeur DELEBECQUE.

Quant au contrat de transport maritime, il est soumis pour l'essentiel à la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 et ses modifications de 1968 et 1979 mais également au code des transports en droit français. En principe, ces textes mettent en place un régime de responsabilité de plein droit à l'égard du transporteur en cas de dommages, toutefois, face à cette présomption simple qui pèse sur le transporteur de marchandises par voie maritime, il peut s'exonérer en prouvant que la cause du dommage est l' un des cas exceptés tels que prévus par la Convention de Bruxelles[866]. Au plan international, c'est la convention de Bruxelles qui sert de fondement au transport maritime (25 Août 1924). Toutefois, la transposition de cette convention était difficile en droit français dans la mesure où le législateur français dans la loi de 1936 ne reconnaissait que la force majeure et le cas fortuit comme pouvant exonérer le transporteur maritime. Or, l'article 4-3 de la Convention de Bruxelles évoque l'exonération de la responsabilité du transporteur que dans 17 cas qualifiés de « cas exceptés ».

Pour créer une harmonie de la loi de 1936 et la Convention de Bruxelles de 1924, il a fallu adopter la loi française du 18 juin 1966. C'est ainsi que la notion de force majeure, disparue au profit des cas exceptés. Désormais, il ne sera plus question pour le transporteur qui veut écarter sa responsabilité de prouver que l'événement est extérieur, irrésistible et imprévisible mais plutôt d'établir que l'exonération de sa responsabilité résulte de l'existence d'un fait donné et de son lien de causalité avec le dommage.

252. Les cas exceptés distincts de la force majeure, pour revenir précisément sur ce qui nous intéresse le plus ici, se présentent en deux catégories. D'abord, ceux qui se distinguent par leur nature et ceux qui se distinguent par application jurisprudentielle. Entrent donc dans la première catégorie, l'innavigabilité du navire et le vice caché du navire. Notons que

[864] P. **BONASSIES** in « Evolutions et perspectives du droit maritime français », AFCM 2000, Le droit maritime français de l'an 2000.
[865] MM **DELEBECQUE et GERMAIN** in Droit commercial, tome 2, 17ème édition, LGDJ, 2004, n°2700, p.698.
[866] Art 4.2 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924

l'innavigabilité du navire et le vice caché du navire sont deux cas exceptés voisins. C'est en raison de leur caractère « extérieur » qu'ils ne pourraient être retenus comme cas de force majeure. Le caractère de force majeure est écarté en raison de ce que l'objet nécessaire à l'exécution de l'obligation entre dans le champ de la diligence contractuelle à laquelle le débiteur s'est engagé. Il convient donc d'affirmer que le transporteur ne peut invoquer le défaut de l'objet nécessaire pour se soustraire de la responsabilité contractuelle. Par conséquent, aussi bien le vice caché que l'innavigabilité ne peuvent être qualifiés de force majeure.

Cela dit, la faute nautique du capitaine, pilote ou d'autres préposés du transporteur sont également des cas exceptés qui ne peuvent correspondre à la qualification de force majeure. Ainsi, la Convention de Bruxelles prévoit que le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité s'il prouve que le dommage résulte des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire[867]. On ne saurait cependant dire qu'elle a fini de livrer ses secrets dans la mesure où : la cause de la voie d'eau (Voir ANNEXE 10) n'ayant pas été identifiée, le transporteur dont le navire possédait les certificats nécessaires, est exonéré tant en raison de l'innavigabilité du navire que de la faute nautique de l'équipage dont l'incompétence ne constituait pas une faute intentionnelle[868]. A notre avis, ce sont ces fautes précédemment citées, des différents préposés du transporteur que le législateur français qualifie de faute nautique[869].

La faute nautique comme pouvant justifier l'exonération du transporteur est de plus en plus contestée par les tribunaux qui évoquent parfois une absence de fondements de cette règle[870]. Leur position est également justifiée par le fait que la distinction entre cette faute et celle qualifiée de « commerciale » n'est pas très nette. C'est sans doute pour ces raisons que nous venons d'évoquer que la convention de Hambourg l'a écartée des causes d'exonération de la responsabilité du transporteur. Ainsi, il n'est pas surprenant d'affirmer que si la faute du

[867] Art 4-2 a de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924

[868] CA de Paris, 9mars 2017, BTL 2017, 190

[869] Cass.Com du 17 déc 2013, Navire Dephine Delmas, « Mais attendu qu'après avoir énoncé que les actes, négligences ou défaut du pilote exonèrent le transporteur maritime de sa responsabilité, par application des disposition de l'article 4 §2 a de la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, l'arrêt appréciant les éléments de preuve, retient, par motifs propres, … tout en constatant que les fonds rocheux n'étaient pas indiqués sur les cartes marines, que les manœuvres d'entrée dans le canal de Vridi jusqu'au port d'Abidjan étaient complexes et que le heurt s'était produit sous l'effet conjugué du vent et de la houle, la Cour d'Appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constations et a violé l'article 4§2a de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 amendée… que par ces constatations et appréciations, qui rendent inopérantes les circonstances évoquées par la deuxième branche, la Cour d'Appel a pu, en procédant aux recherches demandées, décider que les dommages à la marchandise avaient pour cause exclusive la faute nautique du pilote, que le moyen n'est pas fondé. »

[870] MM. **P. BONASSIES et Ph. DELEBECQUE**, DMF HS n°10, juin 2006, p.60.

préposé ne peut exonérer le commettant en droit commun, il ne saurait correspondre à la qualification de force majeure.

Par ailleurs, la saisie judiciaire du navire en raison du non paiement d'une dette par le transporteur fait partie des cas exceptés retenus par la convention de Bruxelles. Peut-on dire qu'elle correspond à la force majeure ? A notre avis, la raison qui pourrait expliquer ce défaut de payement serait l'impécuniosité du transporteur ou son refus. Or, le manque d'argent ne saurait s'analyser dans ces conditions en la force majeure. Toutefois, il conviendrait d'admettre la qualification de cas de force majeure dans une hypothèse où un créancier saisit le navire pour une dette du propriétaire ou encore de l'armateur qui n'est pas le transporteur.

Ajoutons que la freinte de route fait partie des cas exceptés retenus par la Convention de Bruxelles. La freinte de route peut être définie comme le fait pour une marchandise de perdre du poids ou du volume du fait de la dessiccation, évaporation ou dispersion due à sa nature[871]. C'est donc une tolérance sujette de perte due à la nature spéciale de la marchandise transportée[872]. Cela dit, notons que pour se prévaloir de la freinte de route comme exonératoire de la responsabilité du transporteur, ce dernier doit établir qu'un usage permanent et constant pour les cargaisons à destination des ports admet une freinte de route d'un certain pourcentage[873]. Lequel pourcentage ne peut être valable dans les autres ports[874].

Ici, le risque n'est pas un accident, encore moins un cas de pollution comme nous l'avons vu plus haut. Mais, il existe dans le fait que le transporteur ou encore le propriétaire de la marchandise « *peut* » supporter selon le cas la charge financière en cas de dépassement de la freinte de route admise selon les exigences que nous avons évoquées.

Quant à la qualification de la freinte de route comme force majeure, observons que si par la nature des marchandises-mêmes, il est impossible pour le transporteur de résister à la freinte de route, prévoir la freinte de route ne saurait être impossible. C'est eu égard cette appréciation qu'il est opportun de nier le caractère de force majeure à la freinte de route. Au cours du transport maritime, la marchandise transportée peut être affectée par son propre vice. Il s'agit d'un vice propre de la freinte de route dans la mesure où le transporteur en exécutant convenablement ses obligations, cela ne peut empêcher que la marchandise soit avariée. Rien

[871] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, Traité de Droit Maritime, Op.cit, p. 833, n°1087

[872] CA de Bordeaux, 14 nov 1990, La préservatrice c/ Cigna et autres

[873] Aux termes de l'article 27 f de la loi du 18 juin 1966 : le transporteur ne répond pas des dommages résultant de la freinte de route dans les limites et usages du port de destination. La convention de Bruxelles avait déjà admis cette cause d'exonération (Art 4-2m) sans faire référence aux us et coutumes mais le résultat est le même : pour se libérer, le transporteur doit prouver l'existence de ces tolérances.

[874] Bulletin des transports et de la logistique n° 2879, 5 février 2001, Maritime : notion de freinte de route : « Mais tout dépend de la nature de la marchandise et de la pratique dans les ports : ce qui vaut pour le blé n'est pas transposable pour d'autres denrées. La freinte admise à Port Saïd n'est pas obligatoirement celle de Damiette… »

dans ces conditions ne pourra justifier qu'il supporte les conséquences de ces vices propres à la marchandise.

Le dix-septième cas excepté dans la Convention de Bruxelles est plus général, mais aussi « innomé ». Il s'agit de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur, ou du fait ou de la faute des agents préposés du transporteur »[875]. Cette disposition a été reprise en droit français[876]. En insérant un tel cas excepté, le législateur a voulu éviter qu'un transporteur maritime ne soit injustement condamné sur la base d'un dommage dont la cause ne lui est pas imputable, mais dont l'origine ne peut être trouvée dans l'une des causes de libération limitativement énumérées. Ce cas excepté fait rarement l'objet d'application[877]. Cependant, les conditions de ce cas excepté sont réunies lorsque le transporteur maritime a effectué la livraison des marchandises contre un connaissement qui présentait toutes les apparences de l'authenticité rend la falsification quasiment indécelable.[878]

243. La particularité de ce cas excepté réside dans le fait que le transporteur doit démontrer outre la cause étrangère, le fait négatif que ni lui, ni ses agents n'ont contribué à la réalisation[879]. Au regard de la jurisprudence, il n'est exigé pour l'admission de ce cas excepté, que l'absence du lien de causalité entre les faits du transporteur ou de ses préposés et le dommage. Nullement il n'est requis au transporteur la preuve de l'existence d'un fait irrésistible, insurmontable et extérieur pour espérer se décharger de la responsabilité du dommage. A notre avis, le faire serait ajouter à la loi[880].

Notre réflexion à ce niveau a été axée sur les cas exceptés qui sont distincts par leur nature de la force majeure. Dans certains cas ce sont les textes qui les identifient comme tel. Dans d'autres, c'est l'objet nécessaire à l'exécution de l'obligation qui met cette distinction en évidence. On ne citera que ceux-là. Si certains cas exceptés sont distincts par leur nature des cas de force majeure, il convient de noter que d'autres par contre sont certes distincts des cas de force majeure, mais en pratique.

---

[875] Art 4-2p de la convention de Bruxelles du 25 août 1924.

[876] Art 5422-12 3° du CDT « faits constituant un événement non imputable au transporteur »

[877] La Cour d'Appel de Paris l'ayant admis suite à une condensation anormale, cette décision a été cassée par la Cour de Cassation. (CA de Paris, 5è ch. A. 28 mars 2001/ Cass.com, 21 janv 2003, n°01-12913) ; Ce cas excepté a été rejeté par la CA de Versailles, ch.com réunies, 8 mars 2005, n°03/02198, Groupama transport et autres c/ Esco Estonian Shipping, BTL 2005, p. 389. Le transporteur ne peut également se prévaloir en cas d'avarie des conteneurs : CA Rouen, 1er ch.21 sept 2011, n° 07/01437, Mitsui Osk Lines Ltd.c/ Allianz Global Corporate et autres, BTL 2011, p. 639, DMF 2012, p 573/ Voir également Aix-en-Provence, 2è ch. 19 janv 2011, n° 09/08455, CMA-CGM c/ Axa et autres…BTL 2011, p.124

[878] CA PARIS, 5è ch, 22 nov 1996, BTL 1996, p.857, PV rejeté par Cass.com, 5 janv 1999, n°97- 10.734

[879] **RODIERE**, Affrètements et Transports, t II n° 767 / **Du PONTAVICE** et **CORDIER. P**, Transport et Affrètement maritimes I, n°24

[880] Ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus : Quand la loi ne distingue pas nous non plus ne devons distinguer / Non exemplis sed legibus judicantum est : on doit non suivant les précédents mais selon les lois.

B- Les cas exceptés distincts de la force majeure en pratique

244. Certains cas exceptés se distinguent de la force majeure en pratique et nous les identifierons successivement afin de mieux appréhender les évolutions en la matière parfois suscitées par les juges. L'incendie fait partie des cas exceptés mentionnés par la convention de Bruxelles de 1924. Est-ce pour autant qu'il est assimilable à la force majeure en pratique ?

L'incendie est un feu anormal, destructeur et dangereux, causant des dommages d'importances appréciables. Au cours de la navigation loin des côtes, l'incendie à bord d'un navire est un risque qui peut présenter des conséquences particulièrement graves. L'arrivée des secours peut prendre plusieurs heures, or, la lutte par les seuls moyens de bord est encore plus difficile et risquée notamment sur un pétrolier. C'est eu égard à ces difficultés qu'il est normal d'en faire un cas excepté de la responsabilité du transporteur[881]. Pour tenter de prévenir ce risque, le navire doit être équipé convenablement pour lutter contre l'incendie, les certificats de la Lloyd doivent attester de la validité de l'équipement pour faire face à un tel risque.

La Convention de Bruxelles énonce en son article 4-2 b que le transporteur ne répond pas du dommage résultant « d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ». L'article 27 c) de la loi de 1966 énonce que le transporteur n'est pas responsable s'il établit que le dommage provient « d'un incendie ».

Dans la lutte contre un incendie, il peut se révéler irrésistible comme ce fut le cas de l'incendie sur le navire Hyundai Fortune. En effet, il se développe au fur et mesure, en se mettant hors de portée des tentatives pour mettre fin. Cela dit, l'incendie peut se révéler imprévu s'il survient dans une des cales du navire, et entraîne l'arrêt du système

Par ailleurs, pour que l'incendie soit un cas excepté de la responsabilité du transporteur, il faut qu'il soit à l'origine du dommage et que ce dernier n'ait pas commis de faute ayant constitué ou contribué au déclenchement de l'incendie[882].

Comme nous le constatons, l'incendie peut présenter les caractères de la force majeure et lorsque l'origine de l'incendie est inconnue, il libère le transporteur. Mais dans ce cas, comment parviendra t-il à prouver ce cas excepté ? Certains auteurs estiment qu'il n'est pas nécessaire de

[881] MM **P.BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, p.697, n°1091

[882] CA DOUAI, 17 juin 1982, Delmas Vieljeux c/ La Neuchâteloise pour l'incendie d'un conteneur provenant de l'action d'un chalumeau utilisé pour découper une porte déformée. ; CA DOUAI, 16 nov 2010, n° 08/05280, Helvetia c/ Hyundai Merchant Marine, DMF 2011, HS. n° 15, p. 78 concernant la responsabilité du transporteur suite à l'incendie du au stockage de marchandise dangereuse dans des conteneurs clos à proximité d'une source de chaleur.

[882] CA Paris, 9 mars 1977, BTL 1977, p.199

prouver les caractéristiques de la force majeure notamment pour un incendie, la grève et le sauvetage[883]. Généralement, si le cas excepté de l'incendie est rejeté, c'est qu'il est lié à une faute du transporteur, laquelle faute, si elle ne diffère pas du cas de force majeure, s'accommode imparfaitement avec lui et s'il est reconnu c'est que l'événement est très loin de répondre aux caractères de la force majeure. (Voir ANNEXE 9)

245. Pendant l'expédition, la marchandise peut subir des dommages et ce, en raison d'une faute du chargeur. Dans la convention de Bruxelles, le législateur a en trois points, identifié la faute du chargeur[884]. C'est cette identification que le législateur français a voulu placer sous l'expression : « faute du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ».

Il convient de dire que les juges retiennent ce cas excepté en dehors de toutes circonstances particulières tel que l'état de la mer…[885] Aussi, la faute du chargeur peut conduire à un partage de responsabilité avec le transporteur[886]. Cela dit, la jurisprudence n'exige pas qu'aussi bien la faute commise par le chargeur que celle du destinataire présente les caractères de la force majeure. Selon le cas, elle écarte totalement ou partiellement la responsabilité du transporteur. Toutefois, dans une espèce récente, la Cour de Cassation a admis que la faute du destinataire ne constituait pas une cause d'exonération de la responsabilité du transporteur[887]. Il reste que la faute du chargeur peut justifier la libération du transporteur sans qu'il soit indispensable de prouver son caractère irrésistible et insurmontable.

246. Les faits d'ennemis publics constituent des risques qui surviennent également au cours de l'expédition dont le transporteur pourrait s'en prévaloir pour échapper à la responsabilité. La question qui mérite d'être posée est de savoir si les faits d'ennemis publics présentent les caractères de la force majeure. Lors des travaux préparatoires de la Convention de Bruxelles, personne n'a été capable de définir ce qu'il fallait entendre par l'expression « fait d'ennemis publics » reprise par l'article 4-2.f de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

---

[883]MM **P. BONASSIES** et **Ch. SCAPEL**, 2è éd, n°1073, p. 685. " La loi de 1966 ne se réfère qu'à trois cas exceptés spécifiques, incendie, grève, acte ou tentative de sauvetage, renvoyant pour le surplus à une formule générale visant les « faits constituant un événement non imputable au transporteur ». Cette référence implicite à la notion de force majeure, cause étrangère échappant totalement à l'action du débiteur. »

[884] Art 4 -2 i, n, o de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924

[885] CA. Aix –en-Provence, 2 è ch, 10 sept 1992, Pool Drouot et autres c/ cotunav pour les déchirures dans la bâche d'une semi-remorque et la porosité de celle-ci.

[886] CA. Aix-en-Provence, 2è ch, 14 sept 2011, n° 10/01309, Marfret c/ Allianz Globol Corporate et autres concernant le saisissage défectueux de la marchandise par le chargeur, or, la pontée irrégulière n'a pas été retenue par les juges comme constitutive d'une faute du transporteur dès lors que le navire possédait l'équipage adéquat.

[887] Cass, nov 2005, BT 200.789, obs. **M. TILCHE.** En fait, alerté sur les problèmes qu'allait rencontrer le transporteur, obligé par la grève au port de destination de dérouter le navire vers un port moins bien équipé, le destinataire n'avait pas réagi.

L'on a observé, en se référant notamment à l'ouvrage de Smeesters et Winkelmolen , que, même si la signification des faits d'ennemis publics de l'article 91, A, § 4, 2°, f), de la loi maritime belge est particulièrement imprécise, il était quand même admis que les pirates en faisaient partie[888]. Mais de simples voleurs, fussent-ils armés, ne relèveraient pas de cette catégorie[889]. Smeesters et Winkelmolen signalent encore que selon la doctrine anglo-saxonne, la piraterie est d'ordinaire considérée comme un des périls de la mer alors qu'en Belgique, on adopte plutôt la thèse selon laquelle il s'agit d'ennemis publics : « Nous *estimons qu'au regard de la loi belge, les pirates doivent être rangés parmi les ennemis publics, ayant toujours été considérés comme des hostes humani generis. Pour le surplus, en présence des hésitations de la doctrine anglaise sur la portée de l'expression reproduite dans notre loi, nous pensons qu'une grande circonspection s'impose. »*[890]

Notons que le cas excepté des faits d'ennemis publics est rarement admis par les juges et le lieu de leur commission est déterminant pour cela. Ils l'écartent lorsque ces faits sont commis dans les eaux territoriales d'un État souverain, de l'autorité de laquelle ils relevaient. Dans d'autres cas, le transporteur est exonéré de sa responsabilité pour fait du prince (4-2 g de la convention de Bruxelles), mais pas pour les faits commis dans les eaux territoriales d'un État souverain[891]. Des confusions seraient donc possibles.

247. Si tel est que la piraterie semble la notion la plus adaptée aux faits d'ennemis publics, est-il possible d'affirmer qu'elle correspond à la force majeure ? Les régions comme le détroit de Malacca, le Golfe d'Aden et enfin, le golfe de Guinée ont été et le sont encore pour certaines des zones très vulnérables à la piraterie. Peut-on soutenir qu'un cas de piraterie qui survenait à l'époque dans ces régions était imprévisible. La souscription parfois des conventions spéciales risques de guerre est une preuve du caractère prévisible de cette menace. Quant à l'irrésistibilité, les best management practises de l'OMI indique aux équipages les conduites à tenir en cas d'attaque[892]. Il en résulterait probablement les traits essentiels de la force majeure,

---

[888] **C. SMEESTERS et G. WINKELMOLEN**, *Droit Maritime et Droit Fluvial*, II, Bruxelles, Ed Larcier, 1933, n° 694. Dans le même sens aussi : G. VAN BLADEL, *Connaissements et règles de La Haye. Commentaire de la loi du 28 novembre 1928*, Bruxelles, Larcier, 1929, n° 325.

[889] **F. STEVENS**, *Vervoer onder cognossement*¸ Bruxelles, Larcier, 2001, n° 398.

[890] Dans le même sens notamment : Circular 008/2008 de The Charterers P & I Club (London) : http://exclusivelyforcharterers. com/2008 % 20008 % 20Piracy.pdf. D'autres références ont également souligné le point de vue régulièrement adopté dans le monde anglo-saxon pour considérer la piraterie comme un péril de la mer, même si d'autres auteurs aussi les considèrent comme étant également des ennemis de l'État. En ce sens voir: **M. HARVEY**, "Piracy : High Seas, Violent Theft, and Private Ends", http://esvc000873.wic005u.server-web.com/docs/Harvey_paper.pdf.

[891] Cass 14 février 1989, Navire Sunny Arabella, DMF 1989.419

[892] MSC, Circular n°622/Rev.1 Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, Doc MSC/Cir-622, Rev-1/ Voir en ce sens, EVA MARIA RUBIO FERNANDEZ, Bilan de

mais est-ce pour autant que le transporteur ayant contracté en connaissance de cause peut se prévaloir de ce fait d'ennemis publics ? Cependant, rien ne s'oppose à ce que les juges refusent l'exigence de tels caractères comme indiqué plus haut pour admettre le fait d'ennemis public comme exonératoire de la responsabilité du transporteur.

248. Ajoutons que la convention de Bruxelles en son article 4-2 vise respectivement les faits de guerre (e), émeutes et les troubles(k). La guerre est un conflit armé entre deux États, chacun des belligérants cherchant à soumettre son ou ses adversaires à sa volonté par la force[893]. Les troubles ou émeutes civils sont des soulèvements populaires qui échappent totalement au contrôle des autorités locales compétentes. Notons qu'il y a une distinction entre faits de guerre, émeutes et troubles civils. Cette distinction se trouve au niveau de la gradation de l'intensité[894].

En ce qui concerne les faits de guerre, il convient de noter que la garantie sur les facultés contre les risques de guerre s'étend après le déchargement de la marchandise dans un port autre que celui de la destination contractuellement prévu dès lors que la guerre civile en est la raison, sans que la faute du transporteur maritime ne constitue une exclusion de garantie dès qu'aucune disposition de la police n'en fait mention[895].

Pour un auteur, s'agissant de la livraison de marchandises transportées par mer, il ne faut jamais perdre de vue qu'elle est un acte juridique… Or, c'est pour avoir méconnu cette nature juridique que le transporteur est sanctionné[896]. Ce principe peut-il être d'application absolue en toute circonstance, notamment lorsque le navire est confronté à un fait de guerre qu'il contourne en se déroutant vers un port qui n'est pas celui contractuellement prévu ? Le transporteur doit-il répondre des dommages qui atteignent la marchandise dans ce port supposé de transit ou devenu celui de destination par la force des événements ?

A ce propos, les thèses, mêmes nombreuses ne semblent pas pour l'essentiel divergentes. Ainsi, le Doyen RODIERE et Du Pontavice ont estimé que le concept de « fait non imputable au transporteur » dans la loi de 1966 est l'équivalent de « fait constituant des cas fortuits ou de force majeure », tel que contenu dans la loi de 1936[897]. Quant à la jurisprudence française, elle n'est pas d'avis avec la loi internationale qui est reprise par la loi de 1966. On peut donc conclure qu'elle adhère à la thèse de Mme Rémond-Gouilloud selon laquelle rien ne peut justifier tout

---

la réglementation juridique international sur l'assistance aux victimes de la violence sur mer, spécialement de la piraterie ou du vol à main armée, Extrait de S^reté maritime et violence en mer, S/D José Manuel Sobrino Herdia, Ed Bruylant 2011.

[893] **G. CORNU**, Op.cit, p.451

[894] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, 2è éd, p.687, n°1076

[895] DMF, n°564, 1er octobre 1996, Navire Anyna et Balkan : « La marchandise n'a pas été livrée comme prévue au port de Monrovia au motif qu'une guerre civile sévissait dans ce pays. »

[896] M. **REMOND-GOUILLOUD** *(Droit maritime, n° 567)*

[897] **RODIERE et DU PONTAVICE**, *Droit maritime*, Dalloz 12è ed 1997, n° 369

manquement aux obligations contractuelles d'un acte juridique. A notre avis, la jurisprudence s'oppose clairement au concept de fait constituant des cas fortuits ou cas de force majeure exonératoire du transporteur.[898]

Pour un autre auteur, l'article 4 -4 de la convention de Bruxelles relatif au déroutement semble avoir été inspiré par la jurisprudence britannique antérieure à ladite convention qui voyait dans le déroutement une rupture de contrat, si bien que tout ce qui pouvait survenir après le déroutement cessait d'être régi par les stipulations des parties, le transporteur étant alors soumis au régime légal applicable au *common carrier.*[899]

Le Professeur Yves Tassel en essayant de trancher ce débat relatif au détournement du au fait de guerre souligne que : [*S'il nous a paru bon de rappeler ce qui précède, c'est précisément parce que l'arrêt vise deux sources différentes du droit : l'article 4, alinéa 4, de la Convention et la clause 18 du connaissement qui, « en cas de risque, difficultés, retard, etc., autorisait le transporteur à mettre les marchandises à la disposition du chargeur dans un lieu ou un port estimé sûr et convenable* »][900].

249. Signalons pour essayer de revenir sur les caractères des faits de guerre, que les troubles civils et émeutes n'ont pas besoin de revêtir les caractéristiques de la force majeure pour exonérer le transporteur maritime ». A notre connaissance, il n'existerait pas de jurisprudence récente exigeant du transporteur la preuve d'un cas de force majeure pour se décharger de ces faits.

250. Un autre cas excepté est apprécié différemment par la jurisprudence française et anglo- américaine. Il s'agit du péril de la mer. Mais si cette divergence existe, c'est justement parce que la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, dans l'énumération des cas exceptés n'a pas précisé que « les périls, accidents et dangers de mer » comportaient les caractères d'imprévisibilité et d'insurmontabilité de la force majeure.

Il ressort de la conception anglaise tenue par Scrutton[901] et Carver[902] que la perte est exceptionnelle parce que le fait qui l'a engendrée est lui-même exceptionnel par rapport à ce que

---

[898] Cf. not. Cass. 21 févr. 1984 : DMF 1985, p. 208, note R.A.)

[899] **CHAUVEAU***, Droit maritime, n° 810* **/ HESSE et ALII***, Droits maritimes, p. 297*

[900]DMF, n°564, 1er octobre 1996, Navire Anyna et Balkan : Les droits et les devoirs du transporteur maritime face à la guerre civile nécessitant le déroutement du navire. Obs Yves Tassel

[901]**SCRUTTON**, « Charter-parties and bills of lading » 19e éd. 1984, p. 227-228. « Le péril de mer inclut tous les dommages des marchandises transportées, causés par l'eau de mer, la tempête, l'abordage... qui ne pouvaient être prévus et contre lesquels le transporteur ou son équipage ne pouvait se protéger comme d'incidents probables et nécessaires de l'aventure maritime ».

[902]**CARVER**, « Carriage by sea » 13è éd. 1982, p. 166. "Le péril de mer doit être compris comme incluant des pertes des marchandises à bord, d'une nature exceptionnelle, ou résultant d'une force irrésistible ou d'accident inévitable et dont on ne peut se prémunir par l'exercice de l'habilité et de la prudence humaine normale ». cet auteur

le transporteur pouvait prévoir malgré les mesures raisonnablement prises pour l'éviter. Avant d'aborder la conception française, observons que le droit marocain a admis l'expression de force majeure quant au cas excepté du péril de la mer sans toutefois apporter des précisions sur les caractères de cette notion[903].

La conception abstraite n'admet pas le péril de la mer comme cas de force majeure. C'est ainsi que la Cour d'Appel de Paris a considéré que l'événement survenu lors de la traversée pendant laquelle le navire a rencontré des vents de force 8 à 9 « ne présentait pas au mois de décembre un caractère d'imprévisibilité suffisant pour surprendre un transporteur effectuant d'une manière habituelle cette traversée »[904]. La jurisprudence marocaine est d'ailleurs allée dans le même sens[905].

251. En considérant que la jurisprudence française et par extension la jurisprudence marocaine applique la convention de Bruxelles, elles s'inscrivent en faux avec cette convention dans la mesure où, le cas excepté du péril de la mer, pour être exonératoire du transporteur n'a pas besoin de présenter les caractères de la force majeure. C'est ainsi que pour restituer l'effet qu'a voulu donner la Convention de Bruxelles « au péril de la mer », la Cour de Paris dans un arrêt du 13 octobre 1986 a estimé qu'une tempête provoquée par un vent ayant atteint la force 10 avec une mer très mauvaise constitue une « fortune de mer » exonératoire de responsabilité[906]. Toutefois, le transporteur qui, averti de l'arrivée d'un cyclone par météo France, ne prend aucune mesure pour déplacer le conteneur, contrairement aux instructions de l'autorité portuaire ne peut se prévaloir du cas excepté qu'est la fortune de mer[907].

A notre avis, la jurisprudence française fait un revirement de nature à reconnaître le caractère exonératoire du péril de la mer sans qu' il soit nécessaire pour elle de mettre en avant les traits de la force majeure. En effet, la force du vent à degré d' ailleurs variable et l' époque où ce vent était prévisible a préoccupé les juges d' où l' absence de constance dans la

---

précise que « la nature exceptionnelle de la perte n'est pas prise dans le sens d'une perte provenant de causes inhabituelles. Les mers agitées sont des incidents courants du voyage »

[903] Art. 221 du code commerce maritime : « le fréteur (transporteur) est responsable de toute perte ou avarie occasionnée aux marchandises, aussi longtemps qu'elles sont sous sa garde, à moins qu'il ne prouve la force majeure ».Dans une formule générale de l'article 355 « …et tous les accidents et fortunes de mer »

[904]Arrêt du 3 mars 1988, DMF 1989.239, obs. **P. BONASSIES**, DMF 1990.146.

[905]Jugement du 2 octobre 1986, RMD 1986 p. 288 « la survenance du mauvais temps ou sa prévisibilité entre dans le cadre des hypothèses ordinaires du capitaine, le voyage s'étant déroulé au mois de décembre au cours duquel le temps est toujours mauvais » : Voir en ce sens : Arrêt du 20 juillet 1983, no 1369-1370 « des vents violents soulevant un tempête en mer ne sauraient constituer un cas de force majeure, même si leur force a atteint 10, dès lors qu'ils sont survenus en décembre, époque où le mauvais temps est normal ».

[906]DMF 1988.101, obs. **P. BONASSIES**, DMF 1988.149 ; Cf. aussi arrêt de la Cour d'Aix-en-Provence du 11 juin 1974, DMF 1975.720. Dans une autre espèce de la même cour le transporteur a été exonéré de toute responsabilité au motif que le navire a rencontré une grosse mer accompagné de vent ayant atteint une force de 6-10 à l'échelle Beaufort.(Arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 13 octobre 1986, DMF 1989.245)

[907] CA Basse-Terre 23 mai 2016, DMF 2016, n°783, p.727, obs. C. Humann, BTL 2016, 367)

jurisprudence que nous venons d'analyser. En tout état de cause, il ne suffit pas que le vent soit imprévisible pour lui conférer le caractère de force majeure. La preuve des caractères irrésistible et insurmontable n'est pas moins déterminante pour conclure à la qualification de force majeure traditionnellement exonératoire du transporteur maritime.

Si tel est que le péril de la mer est assimilable à la fortune de mer[908], il convient de noter que cette dernière peut être constitutive ou non de la force majeure. En considérant cet aspect du péril de la mer éventuellement assimilable à la force majeure, nous évoquerons dans le même ordre d'idée les autres cas exceptés assimilables aux cas de force majeure.

Les cas exceptés, selon qu'ils sont distincts des cas de force majeure, par leur nature ou en pratique rendent parfois complexe la mise en œuvre des effets exonératoires qu'on a toujours attendus desdits cas. C'est d'ailleurs en cela que se traduisent les considérations nouvelles des cas exceptés par la jurisprudence. De plus en plus, la jurisprudence a une tendance, en plus d'exiger la preuve d'un cas excepté à l'origine du dommage, s'intéresse à la preuve des caractéristiques de la force majeure pour exonérer le transporteur.

§II- Les cas exceptés assimilables au cas de force majeure

Pour mettre en évidence l'assimilation de certains cas exceptés au cas de force majeure, la jurisprudence joue un rôle déterminant. Dans l'accomplissement de son rôle, elle n'écarte pas parfois des exigences trop extensives touchant la preuve des caractéristiques de la force majeure des cas exceptés invoqués par le transporteur. Il n'est plus rare de voir que de plus en plus l'évocation des apports de la technologie à bord des navires peut accroître les difficultés du transporteur maritime à rapporter la preuve d'un cas de force majeure. Cela laisse entrevoir dans certains cas, une tentative d'effondrement de l'institution exonératoire classique des cas de force majeure. C'est pour mieux appréhender cette assimilation de certains cas exceptés au cas de force majeure qu'il sera nécessaire d'examiner ceux qui le sont en pratique (**A**) et ceux qui le sont en théorie (**B**).

[908] Les risques de la navigation maritime sont ceux visés à l'article L.172-11 du code des assurances, à savoir les dommages causés aux objets assurés par toute « fortune de mer » ou événement de force majeure. Par « fortune de mer », il faut entendre l'ensemble des dommages que la mer occasionne, en raison de tempête, incendie, abordage fortuit, échouement , etc…, énumération également admise par **G. Cornu**. Voc.Jur, Op.cit, p. 426

A- Les cas exceptés assimilables au cas de force majeure en pratique

252. Certains cas exceptés sont assimilables à la force majeure dans la mesure où la jurisprudence exige, pour admettre leurs effets exonératoires, la preuve des caractères de la force majeure. Ainsi, nous avons souligné en amont que le péril de la mer pouvait dans certains cas être assimilable au cas de force majeure et ne pas l'être dans d'autres cas. A ce niveau, nous tenterons de démontrer que le péril de la mer peut présenter les caractères de la force majeure.

Le Doyen RODIERE a estimé que le groupe de mots « faits constituants un événement non imputable » renvoyait à la force majeure. A notre avis, cette affirmation semble ambigüe dans la mesure où elle serait plus adaptée à la notion générale de cause étrangère. Or, ce ne sont pas toutes les causes étrangères qui présentent les caractères de la force majeure. On citera pour exemple la faute du tiers qui n'est pas imputable au transporteur. En rien cette faute ne peut présenter nécessairement les caractères de la force majeure.

253. Toutefois, il convient d'observer que cette périphrase dans l'appréciation du péril de la mer renvoie parfois à la notion de force majeure. Dans l'appréciation concrète du péril de la mer quant à sa prévisibilité, il serait souhaitable d'envisager la durée du péril, notamment lorsqu'il s'agit de la force du vent.

La jurisprudence anglo américaine la considère comme essentielle. C'est ainsi que le Tribunal de Londres a considéré que malgré la période hivernale dans l'Atlantique Nord, le mauvais temps rencontré par le navire résultant de vent de force 10 à 12 soufflant pendant plus de cinq jours constitue un péril de la mer[909]. La Cour d'Appel fédérale de New York a fondé une de ses décisions sur un motif semblable[910]. Pour la Cour, la force du vent est sans intérêt dans la mesure où aucune règle ne définit avec précision le degré de force nécessaire que celui-ci doit atteindre pour constituer un péril de mer.

Par ailleurs, notons que la Cour de Rouen semble plus précise quant à l'assimilation du péril de la mer à la force majeure. C'est ainsi qu'elle a conclu à la notion de force majeure qui était attachée à la fortune de mer[911]. Dans certains cas, la jurisprudence reconnaît en dépit du

[909] Wood & CO. v. Hanseatische Reederei, Lloyd's List Law Reports 1930, 6, 144.
[910] The Frey - 106 Fed. 319.
[911] Dans l'arrêt du 15 avril 1954 (DMF 1954.469), la Cour de Rouen avait pris en considération les mêmes faits pour apprécier la force majeure. *« La fortune de mer présentait bien les caractères de la force majeure lorsque le rapprochement des conclusions des divers experts et des énonciations du rapport de mer fait apparaître des présomptions graves, précises et concordantes permettant d'affirmer que l'eau de mer qui a avarié la marchandise transportée provenait des cassures du plafond du water-ballast, produites par les fatigues supportées par le navire au cours de la tempête »*

caractère prévisible du mauvais temps, l'existence d'un péril de la mer[912]. Cela dit, observons qu'aussi bien le caractère prévisible que la force du vent dans certains cas impose de conclure à la notion de péril de la mer si et seulement si le dommage subi par le navire ou sa cargaison est important[913].

Pour ce qui est de notre avis, il convient d'indiquer que la jurisprudence dans certains cas atteste que le péril de la mer est assimilable à un cas de force majeure. Cependant, nous pouvons regretter le raisonnement « subjectif » sinon au cas par cas dont la jurisprudence fait usage. Naturellement, cela ne permettra pas d'écarter l'incertitude qui régnait sur le rapport d'assimilation entre cas de force majeure et péril de la mer. Partant, il serait difficile pour les personnes impliquées dans une cause dont le péril de la mer est invoqué de pouvoir, en s'appuyant sur les antécédents pour anticiper sur l'issue du procès. Une divergence entre la doctrine et la jurisprudence règne quant à la reconnaissance des caractères de la force majeure aux cas exceptés de la grève, du lock out et de l'arrêt de travail.

254. La doctrine s'accorde à dire que la grève, le lock out et les arrêts de travail ne revêtent pas les caractères de la force majeure. Cette thèse est portée par le Doyen RODIERE[914]. Le Doyen RODIERE et Du pontavice, ont eu la même position. Pour eux, la grève ne saurait être nécessairement un cas de force majeure. La cause exonératoire se caractérise ici non par les traits généraux de la force majeure, mais par la nature et l'origine de l'événement[915]. Quant aux Professeurs P. Bonassies et Ch. Scapel qui leur ont emboité le pas, ils estiment que les mouvements sociaux, constituent une sorte de tradition en matière maritime, particulièrement en matière portuaire. Le transporteur est déchargé de ce risque, qu'il s'agisse d'une grève des salariés d'une entreprise portuaire, ou d'une grève de l'équipage de son navire. Ainsi, en s'inspirant d'une jurisprudence récente, ils ont estimé que : « le transporteur, à l'inverse de ce qui est en droit commun n'a pas à faire la preuve que la grève ou le lock-out répond aux exigences de la force majeure[916].

---

[912] Jordan International v. Piran 1975 AMC 130. *« En dépit de la prévision du mauvais temps auquel le navire devait s'attendre dans l'Atlantique Nord en hiver, des preuves matérielles démontrent que les dommages soufferts par le pont du navire et les poutres soutenant le pont au niveau des panneaux de cale résultent de l'action extraordinaire des vagues, supérieurs à celle qui pouvait être prévue. »*

[913] Jurisprudence analysée par **P. BONASSIES** dans DMF 1979, p. 682, et DMF 1984, p. 373-374. « Ainsi tout en se référant à la force du vent, élément parmi d'autres, la jurisprudence américaine fonde généralement ses décisions sur l'étendue du dommage subi par le navire ».

[914] **RODIERE**, t. II, n°633, p.274. « C'est donc une erreur que de requérir de la grève qu'elle réponde à la définition de la force majeure »

[915] **RODIERE** et **DU PONTAVICE**, Op.cit, n°370, p.350.

[916] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, p. 829, n°1079 citant Aix 29 juin 2011, DMF, 999 obs. C. Humann

En appui à cette affirmation, il convient d'indiquer que le transporteur est en droit d'insérer au connaissement une clause de grève par laquelle il est prévu que si le port de destination est perturbé par une grève, il pourra décharger la marchandise au port le plus proche. Ces clauses telles que les confirme la jurisprudence française sont valables[917].

Même si le transporteur peut s'exonérer de la grève et du lock-out relativement à la responsabilité des dommages causés à la marchandise, il n'en demeure pas moins qu'il fasse la preuve d'une faute qui ne lui incombe pas[918] mais que par ailleurs la grève ne pouvait être prévisible[919]. Cependant, la grève est un cas excepté qui peut être neutralisée par la faute du transporteur de charger une marchandise à destination d'un port qu'il sait en grève[920], ou de ne pas faire usage de la faculté de décharger la marchandise dans un autre port. De même, lorsque le lock-out est décidé par le transporteur, il ne saurait se prévaloir de son effet exonératoire[921]. A notre avis, cette affirmation semble discutable dans la mesure où le transporteur peut interdire l'accès au navire dans le but de protéger ses installations contre le sabotage. Dans ce cas ; le lock-out qui traditionnellement est une mesure dont se sert l'employeur pour réprimer une grève, d'où son caractère illégal peut s'interpréter comme une mesure de sécurité du navire et de sa marchandise. Il semble que dans ces conditions, il pourra l'exonérer de sa responsabilité.

En ce qui concerne la position de la jurisprudence, position qui est contraire à celle adoptée par la doctrine, elle considère que la grève présente les traits de la force majeure[922]. A cela s'ajoute le fait que certaines juridictions françaises interprètent la grève comme devant présenter les caractères de la force majeure[923].

Comme nous pouvons le constater, les risques de grève, de lock-out, et d'arrêt de travail, sont admis par la jurisprudence comme devant présenter les caractères de la force majeure. Or, cette thèse ne rencontre pas l'adhésion de la doctrine comme indiqué supra.

255. A notre avis, la grève, notamment régulière ne saurait être un cas de force majeure dans la mesure où le « préavis de grève » peut être interprété comme le caractère prévisible non moins important aussi bien pour les grévistes, pour autorités portuaires et éventuellement pour

[917] Paris, 18 sept 2008, BTL, 2008.683 ; DMF 2009, Hors-série n°81, Obs. M. **Ph. DELEBECQUE**
[918] Versailles, 29 avril 2004, BTL 2004.357
[919] Paris, 18 sept 2008, BTL 2008.683 ; DMF 2009, Hors-série n° 13, n°89, Obs. M**. Ph. DELEBECQUE**
[920] Cass.com.13 déc.2016, DMF 2017 n°778, p. 228,rapp. Lecaroz,Obs. Bloch, BTL 2017, 27
[921] CA Paris, 3 mai 1995, DMF 1996.251, obs. **P. BONASSIES**. Le juge ayant conclu un rejet la prétention du lock out invoqué par le transporteur.
[922] Un arrêt récent de la Cour d'appel de Rouen, « Blackfriar bridge » du 24 novembre 2005, a toutefois caractérisé le caractère de force majeure de la grève des dockers du port de Fort de France. A ce propos, **Claire Humann**, note d'ailleurs que cet arrêt correspond à la jurisprudence contemporaine majoritaire. DMF 2006, p.511, citant à l'appui de cette assertion les arrêts suivants : Cass. Com. 19 mars 2002, CA Versailles 8 avril 2004 et CA Aix 28 mai 1991.
[923] « Regards sur la jurisprudence. 40 ans d'application des cas exceptés de responsabilité des Règles de La Haye-Visby », DMF 2005, p.908 et s.

les navires faisant route vers ce port. Quant au lock-out, nous sommes d'avis pour que la prise de cette mesure par le transporteur uniquement dans les conditions régulières telles que soulignées en amont puisse l'exonérer. Toutefois, la preuve du cas de force majeure pour le lock-out peut être une épreuve difficile qui, si elle est exigée par la jurisprudence peut l'évincer.

Le transporteur, à moins qu'il prouve que l'autorisation d'accès au navire devrait occasionner le sabotage du matériel et de la marchandise, et par n'importe quel moyen, que le comportement des membres d'équipage le présageait et que l'interdiction d'accès au navire est la seule solution pour sauvegarder le navire corps et bien. Ceci peut paraître très énigmatique pour lui mais pas impossible. Il peut même être impossible pour le transporteur de prouver que le lock-out n'est pas une mesure en représailles à une grève précédemment. C'est donc à la lumière de ces faisceaux de preuves que le transporteur peut espérer son exonération.

Si la doctrine reste « droite dans ses bottes » quant à la reconnaissance des caractéristiques de la force majeure à certains cas exceptés que nous venons d'examiner, la jurisprudence, elle, a une vision contraire démontrant l'aspect pratique de cette assimilation. Cependant, il convient d'ajouter que certains cas exceptés peuvent être assimilables au cas de force majeure, mais cette fois en théorie.

B- Les cas exceptés théoriquement assimilables au cas de force majeure

256. L'acte de Dieu, est une vieille notion de common law et il convient de signaler que les exemples en la matière ne sont pas légion. Scrutton définit l'acte de Dieu comme : « *tout accident que l'on prouve résulter directement et exclusivement de causes naturelles, sans aucune intervention humaine, et qu'on ne peut éviter par l'exercice d'aucune prévision, habileté et soins… »*[924] Pour que la qualification d'acte de Dieu soit retenue, il est exigé deux critères : il faut que l'événement soit naturel, c'est-à-dire sans intervention humaine ensuite cet événement doit présenter les caractères inévitable et imprévisible. En démontrant l'existence de ces critères, le transporteur fait la preuve d'un cas de force majeure à l'origine du dommage dont il peut se prévaloir pour écarter sa responsabilité. Ainsi, la jurisprudence américaine a admis qu'un orage imprévu ayant causé l'effondrement d'un entrepôt et nécessité le transfert de la marchandise constitue un acte de Dieu[925].

[924] **SCRUTTON**,« Charter-parties and bills of lading », 16è éd. 1955
[925] US District Court, Southern District of Texas, Houston Division, 14 janvier 1980, American Maritime Case, janvier 1982.172

Quant au Doyen RODIERE, il a été sans doute l'un des premiers à qualifier la foudre comme l'acte de Dieu. S'il arrive que pendant l'expédition, le navire où/et sa cargaison sont atteints par la foudre, il serait nécessaire de qualifier la réalisation de ce risque d'un cas de force majeure[926]. A notre avis, ce cas excepté est le cas de force majeure par excellence dans la mesure où s'il peut paraître aisé pour le transporteur de rapporter le caractère imprévisible, ses aspects insurmontable et irrésistible ne font pas de doute. Cependant, peut-on tenir compte des évolutions importantes de la technologie au service de la météo pour essayer de cerner le caractère prévisible des éclairs, du tonnerre voire de la foudre ou de l'orage ?

257. Aujourd'hui, les services de la météo peuvent prévoir des phénomènes naturelles avec une exactitude presqu'absolue. Toujours est-il que l'on ne peut ignorer les paratonnerres installés sur les avions et sur les édifices publics de haute importance. La prise en compte de tous ces éléments ne peut-elle pas justifier le rejet éventuel des caractères de la force majeure attribués à l'acte de Dieu ? Les navires de notre époque et mieux encore, ceux du futur devraient en principe être dotés de technologie à cet effet. Quoi qu'il advienne, un jour la question se posera de notre point de vue. Le droit pour être adapté a besoin de tenir compte des évolutions de la société et en l'espèce des avancées de la technologie.

258. Un autre risque qui pourrait compromettre l'exécution normale du contrat de transport maritime : le fait du prince ou la restriction de quarantaine[927]. Ce sont des décisions autoritaires étatiques qui s'imposent au transporteur[928]. Ils exonèrent en principe le transporteur de sa responsabilité. Cependant, les juges sont très vigilants quant à la recherche d'éléments pouvant attester que le transporteur n'était pas en mesure de connaître et de prévoir ce risque. En principe, dans l'impossibilité de la prévision d'un tel risque, rien ne devrait faire obstacle à la conclusion d'un cas de force majeure dans la mesure où le transporteur ayant connaissance de la mesure, ne la outrepassera pas sauf à vouloir défier l'autorité étatique, d'où la preuve du caractère insurmontable du risque. Quant à l'irrésistibilité, elle doit s'apprécier à la lumière des dommages qui atteignent la marchandise. Ainsi, si un navire est contraint par le respect de la mesure à rester dans un port pendant un certain temps, les marchandises qui périssent ne devraient pas lui incomber.

259. Indiquons par la suite que le sauvetage ou la tentative de sauvetage[929] font parties des cas exceptés. Nous sommes sans ignorer que la sauvegarde de vie en mer impose une solidarité stricte. En mer, les circonstances du sauvetage peuvent se faire dans un contexte de

[926] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, p.827, n°1075
[927] Convention de Bruxelles du 25 août 1924, art 4§2, 2g et h
[928] MM. **P. BONASSIES** et **Ch. SCAPEL**, op.cit, p.828, n°1078
[929] Art 4 §2-1 de la Convention de Bruxelles

danger et d'urgence qui pourrait justifier les fautes du transporteur. Ainsi, le constat est qu'une question revient souvent : c'est celle de savoir si la faute dans la décision d'assistance, peu importe que cette faute émane du transporteur ou encore du capitaine n'affecte pas le droit pour le transporteur d'invoquer ce cas excepté.

Pour certains auteurs, la réponse est négative dans la mesure où l'assistance aux personnes est un devoir absolu en mer[930]. Cette réponse est-elle valable lorsqu'au cours d'une assistance aux biens, il en résulte des dommages ? La convention de Bruxelles semble très précise sur ce point. Ainsi, aucun détournement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer… ne sera considéré comme une infraction à la présente convention, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant. »[931]

260. Même si la jurisprudence est quasi inexistante en la matière, la protection du transporteur sur ce point nous semble un peu trop accrue. Faut-il envisager l'hypothèse des cas de vol de certains biens sur le navire assisté et par extension le laxisme de l'assistant qui, s'il ne s'était pas comporté ainsi, aurait réussi à sauver davantage de bien ? On pourrait y voir la mauvaise foi de l'assistant, proche d'une faute inexcusable toujours sanctionnable. Pour ce qui est de notre avis, l'application de cette disposition mérite d'être nuancée, en vue d'inciter le transporteur à plus de diligence dans son obligation d'assistance. Cela dit, l'assistance maritime est une obligation impérieuse comme nous le rappelle le Professeur Bonassies[932] et certains textes[933]. Certes, nous sommes sans ignorer qu'elle ne devient obligatoire pour les biens qu'après un abordage[934].

261. Il est possible d'affirmer que le législateur a manifesté sa volonté de sanctionner le laxisme de l'assistant et cela, il l'a consigné dans la Règle 5 et 10 de la Convention SOLAS (*est tenu de se porter* ***à toute vitesse*** *au secours des personnes en détresses*). Tout manquement à l'obligation de diligence en la matière devrait en principe être sanctionné. On dira dans ce cas que même si ce n'est pas de manière spécifique, le laxisme pendant l'assistance est sanctionné.

---

[930] MM. **P. BONASSIES** et **Ch. SCAPEL**, op.cit, p.837, n°1090 « *L'assistance maritime, aide apportée par un navire à un autre navire en difficulté, est d'abord une tradition immémoriale à la mer, obligation impérieuse en cas de péril des personnes.* » n° 479

[931] Art 4-4 de la Conv de Bruxelles

[932] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, p.413 « l'assistance maritime, obligation impérieuse » et 414 « L'assistance en mer n'est seulement obligatoire pour les marins. Elle l'est aussi pour les États »

[933] Décret du 21 août 1790, repris à l'art 85 du code pénal et disciplinaire de la marine marchande « L'obligation d'assistance aux personnes vaut pour les bâtiments amis ou ennemis dans la détresse » / La règle 5 et 10 de la Conv SOLAS ont prévu que le capitaine d'un navire qui reçoit… un message indiquant qu'un navire ou un aéronef ou leurs embarcations et radeaux de sauvetage se trouvent en détresse, **est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse** »

[934] Art L.5262-6 CDT « après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers »

C'est également dans ce même cadre que le code des transports sanctionne de deux années d'emprisonnement et une amende de 3750 euros le capitaine qui ne prête pas assistance à toute personne même ennemie trouvée en mer en danger de se perdre[935].

Pour rapprocher le sauvetage comme cas excepté à la force majeure, il convient d'indiquer que dans l'hypothèse d'une assistance aux personnes ou aux biens, le matériel de sauvetage, qu'on pourrait qualifier ici « de fortune » ne pouvant lui permettre de réaliser le sauvetage souhaitable, les dommages qui en résulteront ne pourront lui incomber. Pour s'exonérer par la preuve d'un cas de force majeure, il pourra prouver par exemple l'insuffisance, ou encore que son équipement de sauvetage est inadapté, mais aussi qu'il a tenté de demander en vain l'assistance d'un navire qui se trouvait dans son sillage. Il pourra également prévoir que la description que le navire assisté avait faite de sa situation ne pouvait laisser entrevoir une telle urgence mais aussi l'imminence et l'ampleur du risque auquel il faisait face[936].

L'analyse du fonctionnement des causes étrangères, disons des cas exceptés nous a permis de comprendre que certains étaient assimilables au cas de force majeure et d'autres non. Toutefois, il convient de dire que l'appréciation que fait la jurisprudence de l'évocation des cas exceptés par le transporteur reste déterminante en la matière. On indiquera que ces appréciations parfois jugées extensives ne reflètent pas toujours l'institution classique que nous avons connue des cas exceptés. Naturellement, cela devrait avoir une influence sur les effets de ces causes étrangères.

SECTION II : Les effets exonératoires des causes étrangères et leurs conséquences sur l'assurance maritime

Le transporteur maritime bénéficie de la possibilité de s'exonérer de sa responsabilité plus largement que le débiteur d'une obligation contractuelle de droit commun. Alors que celui-ci ne peut se libérer que par la preuve de la force majeure, du fait d'un tiers ou du fait de la victime, le transporteur maritime se voit accorder par la Convention de Bruxelles dix-huit cas d'exonération, dits cas exceptés, dont neuf repris par la loi française. S'il arrive que le transporteur maritime ne parvient à prouver l'existence du cas excepté qu'il invoque comme étant à l'origine du dommage, il réintroduira dans ce cas sa responsabilité. Dans le cas contraire, c'est le chargeur qui doit supporter les dommages qui ont atteint sa marchandise. Partant, il serait

[935] Art.5262-5 du CDT

[936] Cass.com, 25 avril 1955, DMF 1955.526 En fait, à propos du sauvetage ou de l'assistance, les tribunaux recherchent si l'on peut envisager une aggravation de la situation voire la perte du navire sans l'aide extérieure.

nécessaire d'analyser les effets exonératoires des causes étrangères de la responsabilité du transporteur maritime **(§I**) avant de nous intéresser aux conséquences de l'issue du contentieux en la matière sur les parties au contrat de transport maritime **(§II**)

§I – Les causes étrangères exonératoires de la responsabilité du transporteur maritime

La convention de Bruxelles du 25 août 1924 modifiée successivement a mis en place un régime d'exonération du transporteur maritime figurant à son article 4.2. Ce cadre d'exonération fixé par ladite Convention a été restreint par les Règles de Hambourg de 1978. L'examen des causes étrangères exonératoires de la responsabilité du transporteur nécessitera préalablement une analyse de l'étendue de l'exonération découlant de la force majeure en droit commun (**A**) avant la mise en évidence des régimes spécifiques d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime (**B**).

A- L'étendue de l'exonération découlant de la force majeure en droit commun

La responsabilité joue de plein droit, lorsqu'elle ne repose pas sur une idée de faute. Le responsable ne peut donc s'exonérer en établissant qu'il n'a pas commis de faute. Dès lors, il faut prouver que le dommage est dû à un cas de force majeure ou qu'il est dû à une faute commise par la victime. Ce qui sera une cause d'exonération partielle. On notera, toutefois que, la force majeure est totalement exonératoire(**1**), alors que la faute de la victime ne l'est que partiellement (**2**).

1- L'exonération totale

262. La cause étrangère irrésistible et imprévisible se distingue de celle qui ne présente pas ces caractères de l'exonération totale. Cette cause étrangère présentant les caractères sus-indiqués définit le cas de force majeure. Sur cette position, les tribunaux n'expriment aucune ambigüité quant au caractère complet de l'exonération attachée à l'événement que le défendeur n'a pu prévoir et dont il n'a pu éviter les effets, qu'il s'agisse d'un »cas fortuit », d'un fait de la

victime ou d'un tiers[937]. Ainsi, le code civil dispose : « *Il y a force majeure en matière contractuelle lorsqu'un événement échappant au contrôle du débiteur, qui ne pouvait être raisonnablement prévu lors de la conclusion du contrat et dont les effets ne peuvent être évités par des mesures appropriées, empêche l'exécution de son obligation par le débiteur. Si l'empêchement est temporaire, l'exécution est suspendue à moins que le retard qui en résulterait ne justifie la résolution du contrat. Si l'empêchement est définitif, le contrat est résolu de plein droit et les parties sont libérées de leurs obligations dans les conditions prévues aux articles 1351 et 1351-1»*[938] Toutefois, ce principe reste soumis à une exception qui se traduit par la mise en demeure du débiteur de livrer. Il sera dans ces conditions tenu de réparer les conséquences dommageables d'inexécution de son obligation même s'il se prévaut par la suite de la participation d'un cas de force majeure.[939]

Partant, on peut observer que la force majeure, cumulée à la participation du débiteur dans la réalisation d'un dommage, ne saurait parfois l'emporter sur la faute de ce dernier, encore moins l'exonérer totalement de sa responsabilité comme semble l'affirmer un auteur[940]. Il convient de dire que c'est suite au manquement à l'obligation de livrer en temps et en heure que la force majeure a eu place. Il est tout à fait logique qu'il puisse supporter et les conséquences du retard accusé mais aussi celles de la force majeure qui ne peuvent plus l'exonérer peu importe son étendue (partielle ou totale).

La thèse des Professeurs Géneviève Viney et Patrice Jourdain avait été soutenue par bien d'autres auteurs comme Flour Aubert et Savaux qui eux, estiment que « *l'existence d'un tel événement exclut toute responsabilité du fait personnel. S'il y a eu force majeure, il n'a pu y avoir faute, comme elle exclut d'ailleurs la responsabilité du fait des choses »*[941]. En outre, le Professeur Le Tourneau considère quant à lui que : « force majeure et responsabilité sont deux termes antinomiques et inconciliables »[942] parce qu'un résultat ne peut être imputé à la faute qu'a commise celui qui avait le pouvoir de l'empêcher.

---

[937] Civ.2è, 29 juin 1996, D., 1996, p.645, note **A.TUNC** …

[938] Art 1218 du C. Civil

[939] Art 1196 et 1344-2 respectivement du C. Civil *« Dans les contrats ayant pour objet l'aliénation de la propriété ou la cession d'un droit, le transfert s'opère lors de la conclusion du contrat. Ce transfert peut être différé par la volonté des parties, la nature des choses ou par l'effet de la loi. Le transfert de propriété emporte transfert des risques de la chose. Toutefois, le débiteur de l'obligation de délivrer en retrouve la charge à compter de sa mise en demeure, conformément à l'article 1344-2 et sous réserve des règles prévues à l'article 1351-1» « La mise en demeure de délivrer une chose met les risques à la charge du débiteur, s'ils n'y sont déjà ».*

[940] **G.VINEY et P. JOURDAIN**, *op.cit*, les conditions de la responsabilité, p.284, n°403, 3è éd. LGDJ. 2006 « Certes, lorsqu'il (le débiteur) parvient à établir « la cause étrangère imprévisible et irrésistible », le défendeur ne prouve pas nécessairement qu'il n'ait en rien participé à la réalisation du dommage. »

[941] **J. FLOUR, J-L AUBERT E. SAVAUX**, Le *fait juridique, Armand Collin*, 2003, 17me éd. ... *2005, n°275*

[942] In **LE TOURNEAU**, 1803, p.408

263. Si l'intervention de la force majeure qui n'exonère pas le débiteur sous le sceau des articles 1196 et 1344-2 du C. civil est postérieure à la faute du débiteur, il convient, dans le but d'essayer de mieux comprendre les positions communes sus-indiquées de s'interroger sur l'importance du moment de survenance de cette cause étrangère. Autrement dit, le moment auquel la force majeure s'apprécie pour admettre son effet exonératoire totale.

Il faudrait noter que cette question soulève des ambigüités dans la mesure où le moment d'intervention de la force majeure ne fait pas souvent l'objet de distinction. C'est à juste titre qu'un auteur a souligné qu' « *il y a souvent lieu à ambigüité faute d'opérer une distinction selon le stade auquel intervient la force majeure »*[943]. Or, en faisant attention à ce critère non moins important, il ressort que la force majeure peut être pour partie exonératoire.

2- Le franchissement de l'exonération partielle

264. L'exonération partielle : un pas franchi, souligne un auteur[944]. Ce n'est peut-être pas un pas de géant et pourtant, il le faut. Le 21 juillet 1981, la Cour de cassation dans un arrêt Desmares a rejeté la possibilité de s'exonérer par la preuve de la faute de la victime. La solution visait à contraindre le législateur à légiférer en matière d'accident de la circulation. La question était alors de savoir si, suite à la loi dite « Badinter » de 1985, la faute de la victime allait de nouveau être admise comme cause d'exonération. La réponse fut positive. Depuis, la jurisprudence a encore évolué. Ainsi, elle admit tout d'abord que le gardien était partiellement exonéré si la faute de la victime avait partiellement contribué au dommage[945]. Elle affirma par la suite que la faute de la victime n'exonérait le gardien que si elle prenait les caractères de la force majeure[946].

265. L'exonération partielle comme effet de la force majeure peut avoir lieu dans un contexte où la faute du débiteur est postérieure à l'événement de la force majeure venant aggraver les conséquences de celui-ci.[947] C'est en raison de cela qu'un auteur a fait remarquer

---

[943] In **BENABENT** n°562, p.387, à propos des divers cas de responsabilité délictuelle – l'auteur considérant qu'il faut distinguer la force majeure survenant au stade de l'acte fautif et la force majeure survenant après une faute.

[944]**R. MEURISSE**, note S., 1962, p.2 cité par **G.VIENY et P.JOURDAIN**, *op.cit*, Les conditions de la responsabilité, p.283 n° 403. *« …il n'y avait qu'un pas qui a été parfois franchi ».*

[945] Cass.2è civ., 6 avr.1987 ; D.1988, p.32, note Ch.Mouly ; JCP G 1987, II, 20828, note Chabas ; Defrénois 1987, 1136, note Aubert ; RTD civ.1987, p.767, obs.Huet)

[946] Cass.2è Civ., 25 juin 1998 : Bull.civ.1998, II, n°238 ; JCP 1998, II, 10191, note Fromion-Hébrard

[947] Cass. Civ, 2è, 5 février 2004 *(…que certains arbres étaient couchés et d'autres menaçaient de tomber, que l'herbe avait poussé à une hauteur d'un mètre environ, que le sol était brûlé car les arbres étaient des épineux, retient que M. X...qui connaissait parfaitement cet état de fait, s'est abstenu pendant plus de deux ans de nettoyer le*

que « la faute postérieure engage la responsabilité de son auteur malgré la force majeure »[948]. Il convient de dire dans ces conditions qu'il y a une succession d'origines du dommage. Inutile de dire que cette succession d'origines du dommage peut déboucher sur une confusion entre les effets de la force majeure et ceux découlant de la faute postérieure du débiteur l'obligeant à verser des dommages et intérêts mais de notre point de vue que partiellement.

L'implication de la faute du débiteur dans le dommage peut être antérieure à la réalisation du cas de force majeure. Dans ce cas, les juges doivent rechercher ce qui se serait passé en l'absence d'une telle faute, d'où l'évocation d'une supputation le plus souvent aléatoire de la causalité[949]. Ce cas que nous venons d'évoquer nous rappelle deux décisions de justice qui ont été les premières illustrations de l'admission de l'exonération partielle découlant d'un dommage auquel un cas fortuit a participé[950]. Pour certains auteurs, il n'y a pas de raisons qui puissent justifier une quelconque généralisation des effets de ces espèces quant à l'exonération partielle qui pourrait découler des causes étrangères présentant les caractères de la force majeure et qu'il n'y avait qu'un pas qui a été parfois franchi.[951]

A notre avis, les Professeurs Viney et Jourdain n'ont peut-être pas tort d'affirmer que « la Cour de cassation a effectivement admis qu'un cas fortuit puisse n'exonérer qu'en partie le défendeur, elle n'a nullement affirmé que ce cas fortuit fût « imprévisible et irrésistible ». Ces Professeurs qui ont reconnu un rapport de synonymie entre ces deux concepts (cas fortuit et cas de force majeure) seraient-ils en train de le remettre en cause à la lumière de l'effet et des caractéristiques du cas fortuit non empruntés au cas de force majeure ? [952]

---

terrain de sa voisine, malgré une mise en demeure de celle-ci ; Qu'en l'état de ces constatations et énonciations, procédant d'une appréciation souveraine des éléments de preuve et desquels il ressort que les troubles, qui, en raison de leur durée, ne résultaient plus d'un cas de force majeure, excédaient les inconvénients normaux du voisinage, la cour d'appel a légalement justifié sa décision ;)

[948] **S. BEAUGENDRE**, « Voile sur la force majeure », Dalloz 2004, p.2520. Cf. aussi la note approbative sur ce point du professeur Jourdain in RTD civ. 2004, p.740.

[949] **P. SIMLER, Y. LEQUETTE, F. TERRE**, Droit civil : les obligations, 11è éd D. 2013. p.711 *« il n'est pas exclu que le calcul d'une causalité partielle puisse être scientifiquement établi ».*

[950] Com. 18 juin 1951, S., 1, p.89 (La Cour de Cassation a en effet admis, dans les célèbres arrêts rendus à propos du naufrage du navire Lamoricière, le 19 juin 1951, que l'existence d'une tempête d'une extrême violence et d'un « fait du prince » un charbon de mauvaise qualité ayant été attribuée par voie d'autorité à la compagnie de transports maritimes de l'État exonérant le transporteur de sa responsabilité de gardien du navire à concurrence des 4/5, mais lui laissaient la charge de la réparation des dommages pour 1/5. Dans une seconde espèce, l'affaire Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais, la Chambre civile a également admis, le 13 mars 1957, que la faute du défendeur qui avait imprudemment intercepté la voie naturelle d'écoulement des eaux par une digue) s'était conjuguée avec un violent orage et que ce concours justifiait une exonération partielle du défendeur. Civ, 2 è, 13 mars 1957, JCP, 1957, II, 10084, note **P. ESMEIN**…

[951] **G. VINEY et P. JOURDAIN**, Les conditions de la responsabilité, op.cit, p.283, citant **R. MEURISSE**, note S, 1962, p.2

[952] **G.VINEY et P. JOURDAIN**, Les conditions de la responsabilité, op.cit, p. 264, n°392 « L'expression « force majeure »…. Bien qu'elle soit synonyme de « cas fortuit »-expression à laquelle se réfère souvent et parfois simultanément le code civil, notamment dans l'article 1218, évoque plus directement la force supérieure à celle de l'homme-le vis major-qui l'empêche d'agir comme il l'aurait voulu ou le contraint à faire ce qu'il ne voulait pas. »

266. Bien loin de l'hésitation sur les rapports qui lient 'cas de force majeure' et 'cas fortuit' quant à leurs conséquences sur l'étendue de l'exonération, nos Professeurs sont bien plus précis sur leur position qui est que seul le cas fortuit « prévisible ou évitable », en considérant les arrêts Lamoricière et Houillères « peut » avoir l'effet exonératoire partiel, solution qui selon eux est d'ailleurs aujourd'hui abandonnée[953]. Ainsi, on est tenté de nous demander : si tel est que la force majeure est le synonyme du cas fortuit, comment peut-on parvenir à la démonstration du caractère prévisible **ou** évitable ? Le cas de force majeure étant du reste imprévisible **et** irrésistible. A voir de près, nos Professeurs mettent en évidence des caractères non seulement opposés (prévisible ≠ imprévisible) (évitable ≠ irrésistible), alternatif (**ou**) mais aussi cumulatifs (**et**) pour conclure à l'idée que le cas fortuit ayant les caractères alternatifs sus-indiqués peut justifier l'exonération partielle et non le cas de force majeure qui n'a, selon eux qu'un effet exonératoire totale.

Par ailleurs, ces auteurs s'alignent sur la constance de la jurisprudence après les arrêts Lamoricière et Houillères qui rejette toute thèse de l'effet exonératoire partiel, motif tiré de ce qu'en cas de concours d'une faute du défendeur avec un cas fortuit qu'il a pu prévoir ou dont il pouvait éviter les effets, il doit une réparation intégrale. Prendre fait et cause pour un tel abandon (exonération partielle) comme le soutiennent nos Professeurs comporteraient non seulement le risque de l'effondrement d'une institution qui en réalité n'est pas dénudée de son sens et de son importance.

Pour eux, l'admission d'une réparation intégrale à la charge du débiteur dont la faute serait en concours avec un cas fortuit a pour but de mettre en évidence une saine protection des victimes[954]. Si tel est qu'au nom de la protection des victimes, qui au surplus est l'une des raisons d'être de la responsabilité civile, il faudrait admettre la réparation intégrale, il n'est pas moins évident de reconnaître que la réparation ne saurait sans préjudice au patrimoine du débiteur être purgée son essence d'équité et de proportionnalité au dommage.

267. Cela dit, il convient d'ajouter que l'institution de la force majeure serait entrain de vaciller dans la mesure où la technologie à bord des navires a atteint aujourd'hui un niveau où les périls de la mer sont prévisibles et même sur le long terme avec l'appui des services de la météo. Cela dit, la définition du navire également retient notre attention : « bâtiment conçu pour affronter les périls de la mer ». Doit-on considérer que le transporteur ne doit plus avoir des excuses quant à la résistibilité aux périls de la mer ? Si l'on devait s'en tenir à cette analyse, est-il possible que l'institution « cas de force majeure » survive ? Malgré, les prétendus certitudes,

[953] **G.VINEY et P. JOURDAIN**, Les conditions de la responsabilité, *op.cit*, p. 284, n°402
[954] **G.VINEY et P.JOURDAIN**, Les conditions de la responsabilité, *op.cit*, p. 297.n°414

quant à la maîtrise des fortunes de mer, ces risques maritimes échappent encore à l'ingéniosité humaine et par conséquent, l'on devait agir avec davantage de mansuétude et de nuance quant à l'appréciation des caractéristiques attachées à ces diverses causes étrangères parfois à l'origine des dommages pouvant sans surprise justifier une exonération partielle.

268. De notre point de vue, il faut admettre qu'un cas de force majeure ou cas fortuit puisse exonérer partiellement le débiteur, notamment en cas de succession de causes et surtout lorsque la faute du débiteur intervient après le cas de force majeure[955]. Et le Doyen RODIERE de renchérir sur l'importance de l'exonération partielle : on conçoit le jeu, par contre le jeu successif et cumulatif de deux causes dont l'une est une faute du débiteur, l'autre un événement qui ne lui est pas imputable.

Pour mieux appréhender les effets des cas exceptés, il a fallu nous rappeler comment ils interviennent dans le droit commun. On retiendra qu'ils peuvent avoir un effet exonératoire total, mais aussi partiel qui ne soit pas tellement de l'avis de certains auteurs. Est-ce que cette même vision des effets des cas exceptés est maintenue par le législateur maritime ?

B- Les régimes spécifiques d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime relatifs aux cas exceptés

Le transporteur maritime a la possibilité d'invoquer suite aux dommages qui atteignent la marchandise une kyrielle de cas exceptés pour s'exonérer de sa responsabilité. Une observation profonde sur ces cas exceptés nous a permis de procéder à leur catégorisation selon qu'ils sont relatifs au navire (**1**) ou encore à la marchandise(**2**).

1- Les causes d'exonération relatives au navire

169. L'innavigabilité du navire fait partie des causes d'exonération ayant un lien avec le navire. La Convention de Bruxelles de 1924 et la loi française n° 420 du 18 juin 1966 sont respectivement les fondements de l'innavigabilité du navire comme cause d'exonération du transporteur[956]. Ainsi, on peut lire à l'article 4.1 de la Convention de Bruxelles : « Ni le transporteur, ni le navire ne seront responsables, des pertes ou dommages provenant ou résultant

[955] **B. STARCK**, « La pluralité des causes de dommage et la responsabilité civile (La vie brève d'une fausse équation : causalité partielle = responsabilité partielle)», JCP 1970, I, 2339.
[956] Arts 4.1 et 27-a, respectivement des conventions de Bruxelles et de la loi du 18 juin 1966

de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité… ». Si ces textes saisissent l'innavigabilité comme un des cas exceptés de la responsabilité du transporteur maritime et/ou du propriétaire du navire, ils n'ont pas mentionné la notion, le cadre ou encore l'étendue de l'innavigabilité qui d'ailleurs auraient pu éviter des interprétations parfois inutiles[957].

170. La navigabilité, pour tenter de définir l'innavigabilité par la méthode positive s'entend au sens large comme « le navire sera parfaitement équipé pour le voyage prévu ». Celui-ci ne doit pas lui permettre seulement d'être dans un état de faire face aux risques qu'il peut normalement rencontrer, mais il doit être aussi en mesure d'assurer en toute sécurité le transport de la cargaison. Il s'agit d'une question de fait et non de droit[958].

A ce propos, la jurisprudence a soutenu qu'un certificat de navigabilité délivré par une société de classification n'est qu'une présomption simple de navigabilité susceptible d'être détruite par la preuve contraire[959]. Pour renchérir sur cette position, un auteur affirme que la notion de navigabilité dépasse le simple concept de flottabilité[960]. Le texte ne fait pas que tenir compte de l'exigence d'innavigabilité pour exonérer le transporteur de sa responsabilité, il faut également que ce dernier prouve qu'il a rempli l'obligation tenant à la 'due diligence'[961] démontrant ainsi que le dommage ne résulte pas de son fait.

171. L'article 21 de la loi de 1966 fixe un cadre précis et contraignant de la diligence requise au transporteur[962]. Or, on peut lire : « la diligence requise par l'armateur dans un contrat d'affrètement dépend du voyage à effectuer et des marchandises à transporter ; elle est fonction des usages professionnels et des moyens normaux **disponibles** »[963]. Il convient d'observer que cette définition de la due diligence semble très généreuse et en faveur du transporteur (armateur) de sorte qu'en la rapprochant à l'esprit et au contenu de l'article 21 de la loi de 1966 sur les

[957] Si la jurisprudence admet qu'un navire qui coule en moins d'une trentaine de minutes comme une cause d'exonération (Cass, com 17 juin 1995, DMF 1996.255 et 302), il a été également admis par une sentence arbitrale (CAMP, Sentence n° 973, 24 novembre 1997, DMF 1998. 706), relativement à un navire danois transportant une cargaison de rouleaux de fils de Caen aux États-Unis, que le navire était devenu « soudainement innavigable par envahissement par l'eau de sa cale à marchandise » pour conclure à l'exonération du transporteur, les exigences tenant à la due diligence ayant été également remplies.

[958] **R. COLINVAUX**, Carver's. Carriage by sea. Vol 1. London, 1982, 105-124

[959] Chambre des Requêtes, 2 août 1932, Dor 27, 240. Cour d'Appel de Rennes, 18 février 1974, DMF, 335

[960] **G. LEFEBVRE**, *L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissement*. Les cahiers du Droit, Vol 31, n° 1, mars 1990, 81-123 « *L'obligation de navigabilité couvre les domaines aussi variés que la bonne condition de la coque et du pont, les moyens de propulsion et de direction, les installations et l'équipement, l'armement, l'aptitude du navire au transport de la cargaison et la conservation des marchandises. »*

[961] Art 21 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes

[962] « Nonobstant toute disposition contraire, le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour : **a)** Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ; **b)** Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ; **c)** Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées. »

[963] **M. REMOND-GOUILLOUD**, *Droit maritime*, Paris, Pedone. 1988.332

contrats d'affrètement, elle est susceptible de soulever des interprétations diverses. Toutefois, l'on ne peut comprendre la définition des mots « due diligence » sans se référer au point de vue des anglo-saxons, auteurs de ce concept.

Le Professeur Tetley, l'un des éminents d'entre eux a pu écrire : *« The carrier is not obliged to prove that he exercised due diligence to make the vessel seaworthy in any respect unconvected with the loss. It is only if some particular unseaworthiness contributed to a loss, then it is in respect to that unseaworthiness that the carrier must make his proof of diligence* »[964]. Partant, on peut observer que la due diligence telle que définie semble en quelque sorte à l'avantage du transporteur dans la mesure son caractère raisonnable démontre la grande générosité du législateur à son égard. En rien, cette exigence ne serait absolue encore moins précise[965]. C'est d'ailleurs cette variabilité des exigences non favorables à la sécurité maritime qu'il faudrait songer à régler en envisageant une uniformisation des règles et l'homogénéisation des conditions de leur application.

Enfin, il convient de dire que la due diligence est le soin et les moyens mis à la disposition du navire par un transporteur soigneux afin de se prémunir contre toute éventualité d'innavigabilité de son navire pendant l'expédition. Ainsi, se serait-il comporter en bon père de famille de sorte qu'il est en droit de se prévaloir de l'innavigabilité du navire pour s'exonérer de toute responsabilité découlant d'un tel cas excepté. Si le transporteur peut se prévaloir de l'innavigabilité du navire pour échapper à la responsabilité des dommages qui interviennent au cours de l'expédition, il faut dire que le législateur maritime lui donne également la possibilité de pouvoir bénéficier d'un vice caché comme cas excepté pour s'exonérer de sa responsabilité interprétée par des auteurs comme étant de plein droit[966].

172. Les causes d'exonération relatives au navire prennent en compte le vice caché du navire. Ce deuxième cas d'exonération de la responsabilité du transporteur a son fondement dans les articles 4-2p et 27-h de la Convention de Bruxelles et la loi n°66-420 du 18 juin 1966. Si on peut observer que ces deux textes renvoient à la même idée de vice caché, ils exigent pour être

[964]**W. TETLEY**, *Marine Cargo Claims*, 3è éd. 1988.378. En effet, le Professeur, a été inspiré par une décision de la Cour d'appel du Québec selon laquelle " due diligence means doing everything reasonable, not everything possible. The term is pratically synonymous with reasonnable or ordinary care ». Cour d'Appel du Quebec, American Maritime Cases 1973.1985

[965]**RODIERE**, Traité de Droit maritime, n° 752. Le doyen RODIERE estimait que la diligence raisonnable devra s'apprécier suivant les circonstances, de façon humaine. Il précise en outre qu'il ne s'agit pas d'une « absolute diligence »

[966]**V.E BOKALLI**, La protection des chargeurs à travers les règles de Hambourg, DMF 1997.237 « Ni le transporteur, ni le navire ne sont responsables dans tel ou tel cas, » Il déduit qu'ils sont d'office responsables dans les autres cas./ **P. BONASSIES**, La nouvelle convention internationale sur le transport de marchandises par mer : analyse critique ; Cahiers de documentation de la CCI de Marseille, n° 3 1979. 4 Le régime de la responsabilité du transporteur est « *celui d'une responsabilité de plein droit atténuée par certain nombre de ces cas exceptés »*

exonératoire de la responsabilité du transporteur, la condition de la preuve par ce dernier de sa diligence raisonnable. Néanmoins, dans le contexte actuel de construction des navires qui prend en compte leur modernisation, il semble que la mise en œuvre du privilège du transporteur à se prévaloir d'un tel cas excepté pour s'exonérer de sa responsabilité ne sera pas souvent aisée[967].

La jurisprudence remet souvent en cause l'invocation par le transporteur d'un certificat délivré par les sociétés de classification sous prétexte que ce certificat ne vaut qu'à titre de présomption que le navire n'est pas entaché de vices[968]. Cette décision qui présente en apparence une pertinence met en évidence l'intérêt de la clairvoyance du Doyen RODIERE[969]. Comme on peut le constater, la démonstration de la diligence raisonnable fait appel à la mission des sociétés de classification. Ainsi, dans une hypothèse, le transporteur, du fait de la négligence de l'expert, ne pourra plus s'exonérer de sa responsabilité. Cette position semble tout de même critiquable. Si le certificat délivré ne fait office que d'une présomption, à part le technicien de la société de la classification, le transporteur ne peut en pratique apprécier le travail de l'expert qui constate prétendument (en dépit de sa négligence) par ce document qu'il a évincé tous les vices cachés du navire.

En principe, s'il est établi par le transporteur qu'il a fait diligence et que le vice caché n'a pu être décelé suite à la négligence de l'expert, il serait juste d'exonérer le transporteur. Mais également d'engager la responsabilité de la société de classification dont la Convention de 1969/92 sur la responsabilité civile du propriétaire de navire due à une pollution marine ne peut justifier son immunité de juridiction[970]. En tout état de cause, l'arrêt Erika a montré que cette immunité n'en vaut pas une dans la mesure où la Société RINA ayant eu connaissance de l'état piteux de l'Erika n'a pas permis l'immobilisation du navire en délivrant un certificat de conformité[971].

---

[967]**RODIERE**, Affrètement et transports, t. II, n°648

[968] Cour d'Appel Anvers, 7 janvier 1992, Droit européen des transports 1992. 375. La justice Belge a estimé qu'un « certificat de classification ne constitue pas une preuve absolue de navigabilité et n'offre aucune garantie que le navire n'est pas entaché de vice »

[969]**RODIERE**, *Traité de Droit maritime*, n° 752. Le Doyen RODIERE estime que la diligence raisonnable devra s'apprécier suivant les circonstances, de façon humaine. Il précise en outre qu'il ne s'agit pas d'une « absolute diligence »

[970] Art III (4) b) « …Aucune demande de réparation de dommage de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente convention, ne peut être introduite contre :… Le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire ;… » / M. **P. BONASSIES**, « *Sociétés de classification et convention de 1969/1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* », D.M.F., Septembre 2008, p.691. « *…à aucun moment des discussions survenues à Stockholm ou à Londres la question d'une éventuelle extension des immunités inscrites dans l'Article III aux sociétés de classification n'a été évoquée* »

[971]Le Tribunal correctionnel estime donc que l'inspecteur du RINA « *en renouvelant (…) les certificats de classe dans la précipitation et (…) sous la pression des contraintes commerciales* » a engagé la responsabilité du RINA. / Les juges ont estimé que l'article III (4) b) ne pouvait bénéficier à la société RINA en précisant qu' :« *en visant de façon générique les pilotes ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour*

Toutefois, il peut avoir des cas où l'obligation de diligence ayant été remplie, le transporteur s'exonère par la preuve qu'il fait que la visite de l'expert de la société de classification était consciencieuse et que malgré cela, le vice caché n'a pu être décelé[972]. Il n'est cependant pas exclu de s'inquiéter, sauf à demander une contre expertise qui ne lie pas les juges, comment le transporteur profane parviendra t-il à prouver ce travail consciencieux de l'expert.

173. Par ailleurs, les actes d'assistance et de sauvetage font parties des cas exceptés relatifs au navire qui exonèrent le transporteur de sa responsabilité[973]. Toutefois, cela n'est possible qu'à la réalisation de certaines conditions.

Ainsi, au titre de l'assistance et du sauvetage comme causes exonératoires du transporteur de sa responsabilité, il est exigé comme condition que le navire assisté soit en danger. En effet, il est question de rechercher si l'aggravation de la situation voire la perte du navire sans l'aide extérieure est envisageable[974]. Cette solution est d'ailleurs confirmée par la jurisprudence anglo-saxonne[975]. Cela dit, il convient de souligner qu'en matière de sauvetage maritime, un autre problème peut se poser, il s'agit du sauveteur de vies en mer qui peut pénalement engager sa responsabilité. Évidemment ce serait un changement de cap des causes d'exonération de la responsabilité civile du transporteur, vers la possibilité de la mise en œuvre de la responsabilité pénale pas d'un autre transporteur mais de ses préposés ou mandataire dans l'exercice de leur devoir de sauvetage de vie en mer. Nous avons estimé important d'analyser cet aspect de la responsabilité qui incontestablement à un lien avec la cause d'irresponsabilité du transporteur pour essayer de comprendre les évolutions sans doute récentes que le droit a connu à ce niveau.

174. Comment pourrait-on mettre en œuvre la responsabilité pénale de l'équipage d'un navire qui lutte pour sauver la vie de l'équipage ou des passagers d'un autre navire ? Pourquoi l'on ne peut envisager une responsabilité du transporteur par sa participation indirecte en engageant l'équipage, soit la mise en œuvre de sa complicité en cas d'infractions commises par l'équipage lors de sauvetage de vies en mer ?

---

le navire, l'exclusion prévue par le b) du paragraphe IV de l'article III ne peut s'entendre que de celle relative aux personnes, qui, sans être membres de l'équipage, s'acquittent de prestations pour le navire en participant directement à l'opération maritime, situation qui n'était pas celle de la société RINA à l'égard de l'Erika ».

[972] Chambre des Lords, 15 octobre 1963, Lloyd's List Law Reports 1963.229

[973] Art 4-2l, 4-4 et 27-i de la Convention de Bruxelles et 1924 et amendements et de la loi du 18 juin 1966 respectivement.

[974] Cass com 25 avril 1955, DMF 1955.526/ Cour d'Appel de Douai, 22 novembre 1956, DMF 1957.20

[975] The Godaborg, 15 décembre 1949, 83 Lloyd's List Law Reports. 217/ Cour du District du Massachussets, Salvatore Nicastro et autres c. The Gas Screw Peggy Bruxelles., 1960. American Maritime Cases. 915 (Lorsque la perte du navire est certaine s'il n'est pas assisté, l'aide fournie constitue un service d'assistance ou de sauvetage).

En effet, le fait que les membres d'équipage répondent de l'infraction commise pendant le sauvetage trouve sa source dans le caractère personnel de la responsabilité pénale[976]. Cela dit, si nous avons affirmé sans doute hâtivement que c'est l'équipage qui participe au sauvetage qui devra répondre de sa responsabilité pour toutes les infractions qui en résulteraient sur le fondement de l'article 223-7 du code pénal, l'admission désormais de la responsabilité pénale des personnes morales ne pourra t- elle pas être celle de la compagnie à laquelle appartient l'équipage, autrement qualifiable de celle du transporteur ? Ajoutons qu'avec la modification du code pénal en 1992, il y a une déclinaison spécifique applicable au sauvetage en mer sous la forme de délit d'abstention volontaire de secours défini audit article[977]. On peut noter que l'innovation dans cette disposition c'est que législateur ne poursuit plus que le dommage survenu, élément concret et qualifiable, mais le risque qu'un dommage survienne[978].

175. Sur ce point, le code pénal a connu une innovation importante en admettant la responsabilité pénale des personnes morales pour les infractions commises pour leur compte par leurs organes ou représentant[979]. Dans ce cas, peut-on dire que la faute pénale commise par le capitaine et son équipage lors du sauvetage de vie en mer peut engager la responsabilité pénale de leur compagnie et être endossée par le responsable de la compagnie ? Peut-on dire que le sauvetage de vie en mer est fait pour le compte de la compagnie ?

Si la notion de « pour le compte de » signifie dans « l'intérêt de », alors une appréciation extensive permet d'engager la responsabilité de la personne morale non seulement pour les infractions volontaires à but non lucratif comme l'infraction de discrimination dans l'embauche[980] mais aussi pour des infractions d'imprudence ou de négligence. S'il est aisé de démontrer que l'équipage travaille pour le compte du transporteur (propriétaire du navire ou affréteur), comment il parviendra à prouver que le sauvetage de vie sur un navire en péril imminent est fait pour le compte du transporteur ?

---

[976] Art 121-1 du code pénal d'après lequel, nul n'est responsable pénalement que de son propre fait. Ainsi, il ne pas confondre le caractère personnel de la responsabilité pénale avec le principe de la personnalité des peines. Ce principe signifie que la personne déclarée pénalement responsable, est la seule qui peut exécuter la peine.

[977] Art 223-7 du code pénal : « *Quiconque s'abstient volontairement de prendre ou de provoquer les mesures permettant, sans risque pour lui ou pour les tiers, de combattre un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.* »

[978] **C. GHICA-LEMARCHAND,** *La pénalisation du métier de sauveteur de la mer,* DMF, 693 Juin 2008. **503**

[979] Art 121-2 al 1 « *Les personnes morales, à l'exclusion de l'État, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 à 121-7, des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants.* »

[980] Art. 225-1 et 225-2 Code pénal.

Toutefois, l'angle de vue peut changer si l'on se met sur le terrain de la pénalisation du sauvetage de vie en mer[981] ayant pour but de renforcer la solidarité en mer dont le prolongement est le devoir d'assistance et de sauvetage en mer. On peut imaginer que ce devoir est accompli pour le compte du transporteur par l'équipage de sorte que son entreprise, disons qu'il puisse supporter la responsabilité pénale des fautes commises par ses préposés. Dans ce cas, cette infraction doit être distincte de celle personnellement commise par l'équipage qui l'engage. Par ailleurs, il n'est pas exclu qu'il y ait un cumul de la faute de la personne morale et de celle de équipage[982].

L'article 223-7 u code pénal exige pour son application trois conditions : d'abord un sinistre de nature à entraîner un dommage grave pour la sécurité des personnes », c'est-à-dire, des catastrophes naturelles et des situations provoquées par des actions humaines. Ensuite, il faut des mesures d'interdiction dont le choix est illimité, ce qui ne signifie pas qu'il faut de la part du sauveteur un héroïsme inconscient. Enfin, il est exigé un élément moral certainement le plus important : *l'abstention pour être punissable doit être volontaire.* Cela dit, nous sommes tentés de dire qu'il n'y a pas de jurisprudence sous l'article 223-7 du code pénal, toutefois, le naufrage du navire Erika a été l'occasion de la mise en œuvre de cette incrimination[983].

176. Une analyse conjointe de l'article 4-2i de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement et l'article 8 de la Convention du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage nous intéresse ici. Ainsi, si la Convention de 1910 fait du devoir d'assistance et de sauvetage suite à « un abordage » un devoir pénalement sanctionné auquel sont soumis les préposés du transporteur (affréteur ou propriétaire du navire), cette sanction ne peut être applicable à ce dernier[984]. Si le texte de l'article 8 de la Convention de 1910 est spécifique quant au domaine d'intervention et les personnes pénalement visées, l'article 4-2i de la Convention de Bruxelles semble à notre sens

[981] Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage (Art 8 et 9)

[982] Art 121-2 al 3 *« la responsabilité pénale des personnes morales n'exclut pas celle des personnes physiques, auteurs ou complices des faits, sous réserve des dispositions du quatrième alinéa de l'article 121-3 »*

[983] « Malgré des conclusions contraires et des réquisitions du ministère public demandant la relaxe, le juge d'instruction a choisi de renvoyer quatre officiers de la Marine Nationale devant le tribunal correctionnel pour cette qualification précisément. Le tribunal correctionnel les a relaxés, après une épreuve judiciaire difficile. » Comme le souligne Mme. Lemarchand dans son article précité,: *« les juges n'ont pas dit que ce délit ne pouvait pas s'appliquer au sauvetage en mer, ils ont simplement constaté que les éléments constitutifs du délit n'étaient pas réunis en l'espèce. »* p. 503 / Voir TC de Paris 16 janvier 2008, affaire Erika

[984] Art 8 de la Convention de 1910

présenter un caractère général de sorte qu'il est besoin d'être prudent quant au rapprochement stricto sensu que certains auteurs sont tentés de faire relativement à son effet exonératoire[985].

Si en vertu de l'article 4-2i, le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité résultant de l'assistance et du sauvetage dans tous les cas et domaines, ce privilège lui est-il offert par la Convention de 1910 hormis les cas d'abordage ?

Par ailleurs, il faudrait rappeler que les opérations d'assistance sont de deux ordres et qu'il est nécessaire de ne pas les confondre. Ainsi, il y a celle qui est effectuée sous le contrôle des autorités publiques[986] et celle qui est effectuée sur la base d'un contrat[987]. Il convient ensuite de dire que l'exonération du transporteur des dommages résultant de l'assistance mérite tout de même des interrogations. En effet, la Convention de 1989 sur l'assistance serait-elle en train de remettre en cause ce principe[988]. Il peut paraître surprenant qu'en agissant « au nom et sans doute pour le compte » du propriétaire de navire (transporteur), la responsabilité civile de ce dernier soit écartée.

Les Conventions[989] s'inspirant les unes des autres ne précisent pas véritablement la nature de la responsabilité (civile ou pénale) dont est exonéré le transporteur. Même s'il arrive que la responsabilité pénale des membres d'équipage du navire assisté peut être retenue, il est possible qu'elle soit endossée par la compagnie qui les engage comme nous l'avons souligné plus haut avec l'admission de la responsabilité pénale des personnes morales dans la mesure où l'infraction est survenue pendant qu'il agissaient au nom et pour le compte du propriétaire du navire, exclusion des dommages sciemment recherches par eux.

177. Si le législateur a admis les cas exceptés retenus dans les conventions comme pouvant exonérer le transporteur de ses fautes résultant de l'assistance ou du sauvetage, il semble qu'il n'a pas spécifié le type de responsabilité (civile et /ou pénale). Le législateur français se voulant plus précis, a voulu pénaliser le métier de sauvetage en mer par le canal de l'article 223-7 du code pénal. Comme conséquence de cette incrimination qui peut paraître excessive, il nous est donné de constater un rapprochement entre les fondements de ces deux types de

---

[985] **D'A. THIBAUD**, *« L'exonération de la responsabilité du transporteur de marchandises par voie maritime : conséquences sur l'assurance. »*, Université Paris II PANTHEON-ASSAS, DESS ASSURANCE, 1998-1999 p.35 A propos de l'article 8 de la Convention de Bruxelles de 1910, on peut lire :« De ce fait, la Convention de Bruxelles de 1924 fut obligée de tenir compte de cette obligation et de ses conséquences… »

[986] Art 5 de la Convention de 1989 sur l'assistance (CROSS ; Gendarmerie maritime ; la marine nationale …généralement sous le commandement d'un préfet maritime)

[987] Art 6 de la Convention de 1989 sur l'assistance qui lie le capitaine ou le propriétaire du navire assistant au propriétaire du navire assisté)

[988] Art 6 al 2 de la Convention de 1989 sur l'assistance. *« **Le** capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance **au** nom du propriétaire du navire. Le capitaine ou **le** propriétaire du navire ont **le** pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant **à** bord du navire. »*

[989] D'abord celle de 1910, suivie par celle de Bruxelles de 1924 et enfin celle de 1989 sur l'assistance notamment en son article 10 para 3

responsabilités (civile et pénale). Désormais, la victime ne se contente plus de la réparation de son dommage, elle souhaite voir la répression du coupable, sa souffrance surtout. Ainsi, les notions de sanction-réparation en matière pénale[990] et celles de dommages-intérêts punitifs[991] en matière civile illustre nos propos. Comme nous venons de le constater, la pénalisation illustre dans le métier de sauvetage de vie en mer, le besoin de la société qui veut tendre vers le risque zéro conjugué avec la prise en compte de la précaution comme une valeur suprême. L'assistance et le sauvetage sont des cas exceptés qui peuvent avoir pour finalité en l'espèce d'exonérer le transporteur de sa responsabilité[992]. (Voir ANNEXE 6)

178. A côté de ces cas exceptés, existe le déroutement du navire dont le transporteur peut se prévoir des fautes qui en résultent pour échapper au versement de dommages et intérêts et éventuellement une poursuite pénale. Ainsi, soulignons que la Convention de Bruxelles de 1924 à l'instar de la loi du 18 juin 1966, fixe le cadre du déroutement pouvant valoir cause exonératoire de la responsabilité du transporteur comme celui ayant pour but de sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer[993].

Pour mieux comprendre le fonctionnement du déroutement, il faudrait maintenant le définir[994], ses fondements juridiques ayant été établis. Cependant, « le déroutement » que le législateur maritime a voulu prendre en compte comme cause exonératoire de la responsabilité du transporteur est celui qui est une étape de l'assistance ou du sauvetage[995]. Si à ce niveau, la Convention de Bruxelles et la loi de 1966 s'accordent quant à l'effet exonératoire, il faudrait observer qu'un autre cas d'exonération est particulièrement fixé par la Convention de Bruxelles et semble de notre point de vue le plus courant[996]. Selon une opinion dominante, il convenait dans le cas d'un détournement pour sauver des vies humaines, d'imposer au transporteur des règles plus souples que lorsqu'il s'agit de sauver des biens.

---

[990] Introduite par la loi du 5 mars 2007

[991] Introduite par la réforme **P. CATALA** du code civil du 25 septembre 2005. p.148 (article 1372 du Code civil)

[992] Le Groupe de travail de CNUDCI a ainsi élaboré le texte dont la teneur suit : « *Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou des dommages résultant de mesures prises pour sauver des vies et de mesures raisonnables prises pour sauver des biens.* » Extrait du rapport du Groupe de travail de la CNUDCI sur les travaux de sa cinquième session. p.233

[993] Respectivement les articles 4.4 et 27.i

[994] **G. ASSONITIS**, Règlementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED, 1ère Ed. PUF, septembre 1991, p. 219. *« On définit généralement le déroutement comme étant une modification de l'itinéraire normal non prévue par le contrat de transport et non conforme aux usages commerciaux. »* **/ G. CORNU**, *Op.cit,* p.299 « *En matière d'affrètement ou de transport maritime, fait, pour le navire, de s'écarter de la route qu'il devait normalement suivre d'après les clauses du contrat ou les règles habituelles de la navigation pour le voyage entrepris.* »

[995] « …le déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer…. »

[996] Art 4.4 Convention de Bruxelles de 1924, « …aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant. »

Les PVD et le Groupe B ont été satisfaits par le projet du Groupe de la CNUDCI, l'adjonction du terme 'raisonnable' aux mesures pour sauver des biens étant jugée nécessaire. Même la CNUCED n'a fait aucune recommandation à ce sujet à la CNUDCI. C'est ainsi qu'à la neuvième session, la CNUDCI a modifié le texte[997].

Quant à l'expression ' sauf du chef d'avarie commune', elle vise l'obligation du transporteur d'apporter une contribution en cas d'avarie commune lorsque le type de perte ou de dommage subi par les propriétaires des marchandises pour lesquelles le transporteur est normalement obligé à une contribution aux avaries communes résulte des 'mesures prises pour sauver des vies' ou 'des mesures raisonnables prises pour sauver des biens. La conjonction de coordination '*ou*' a remplacé la conjonction de coordination '*et*' afin de comprendre les deux catégories de mesures[998].

179. On peut déjà se demander la qualification du déroutement d'un pétrolier qui menace de causer une pollution grave et qui est ordonné par un préfet maritime d'entrer dans le port le plus proche, inadapté à recevoir un tel navire dans ces circonstances. Non seulement le pouvoir du préfet peut être contesté en la matière mais aussi l'urgence peut-elle justifier le caractère raisonnable du déroutement malgré le port inadapté qui n'a permis d'éviter la marée noire ?[999]

Incontestablement, le déroutement fait dans un autre but que l'assistance et le sauvetage pourvu qu'il soit « raisonnable », terme dont le contenu est non seulement très vaste mais aussi n'exclut pas les interprétations diverses[1000], est une cause d'exonération du transporteur. Ces positions que prend la jurisprudence ne sont pas exemptes de critiques[1001].

---

[997] « *Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer »* Extrait du rapport de la CNUDCI sur sa neuvième session, Annuaire de la CNUDCI, 1976, vol. III, p. 41

[998] La Conférence Plénipotentiaires a adopté cette disposition par 50 voix contre 0 avec 12 abstentions.

[999] **D'A. THIBAUD**, *op.cit*, p.37. Le détournement vers un port non adapté sera considéré comme déraisonnable.

[1000] Chambre des Lords, Stag Line c. Foscolo Mango, 10 décembre 1931, Appeal Cases 1932.328. Selon cet arrêt, il faut se demander : « *quel déroutement pourrait entreprendre une personne prudente, contrôlant le voyage au moment où le déroutement est décidé, et ayant en tête toutes les circonstances pertinentes, y compris les termes du contrat et les intérêts des parties intéressées, mais sans être obligée de considérer l'intérêt d'aucune de ces parties comme déterminante. »* / Cass.Com, 13 juin 1989, BTL 1989.539 : *Le déroutement vers un port éloigné justifié par le blocage par des marins pêcheurs et un risque sérieux d'incident peut être considéré comme raisonnable.* / **G. ASSONITIS**, *Op.cit*, p. 219. « *Les Règles de la Haye ne donnent pas une définition du déroutement et ne précise pas quand un déroutement peut être qualifié de ' raisonnable'. Les tribunaux nationaux se sont ainsi trouvés en difficulté pour répondre à cette question*.»

[1001] **G. ASSONITIS**, *Op.cit*, p. 220. « *L'exonération du transporteur pour 'déroutement raisonnable' a fait l'objet de diverses critiques au sein du Groupe de travail de la CNUDCI. Tous les représentants se sont prononcés pour la suppression de cette clause d'exonération, qui n'était pas conforme à la règle de base de la responsabilité du transporteur.* »

Le déroutement est permis uniquement pour sauver des vies en mer et pour sauver des biens pourvu que dans ce dernier cas les mesures prises soient raisonnables. On peut dans ces conditions constater l'aggravation de la responsabilité du transporteur dans la mesure où si le sauvetage de vie est une obligation, l'assistance aux biens l'est également à la suite d'un abordage. De quelle marge d'appréciation dispose le transporteur dans le second cas pour engager le déroutement, exigé '*raisonnable*' pour qu'il puisse s'en prévaloir pour échapper à la réparation des dommages qui en résulteront ? Naturellement, l'obligation qui lui est faite par les textes le paralyse, même dans sa volonté d'évaluer la nature du déroutement. Le déroutement n'est plus fonction du type, ou du besoin d'assistance et l'assistance ne peut plus déterminer le déroutement. Il ne reste plus qu'une obligation au transporteur en cas d'abordage de porter assistance aux biens de l'autre navire au préjudice de sa feuille de route. C'est en cela qu'on peut rapprocher cette modification d'itinéraire normal comme l'a bien soulignée M. Asonitis en amont.

La déduction qu'on peut faire est que l'exonération du transporteur par le cas excepté du déroutement a été admise suite à de nombreuses spéculations. Cela augure des difficultés inhérentes au traitement non pas de ce seul cas excepté mais des risques maritimes que nous avons choisis d'endosser l'examen et si nécessaire d'envisager des alternatives.

180. L'un des cas exceptés qui ne présente pas les caractères de la force majeure est la faute nautique. Ses fondements juridiques sont respectivement dans les articles 4-2 a et 27-b de la Convention de Bruxelles et la loi du 18 juin 1966. L'explication qui est donnée pour justifier la rétention de ce cas excepté par ces textes est la nécessaire indépendance dont jouit le capitaine vis-à-vis du transporteur en ce qui concerne le navire. En réalité, cette règle peut paraître choquante lorsqu'on la rapproche du principe selon lequel le commettant doit toujours répondre des actes de ses préposés, et de l'article 1797 du code civil selon lequel l'entrepreneur répond des fautes de ses employés. Quelles solutions, lorsque la faute nautique tire son origine de l'incompétence du préposé engagé par le transporteur ? La faute nautique telle qu'admise par la Convention de Bruxelles permet d'envisager concomitamment la faute dans la navigation et la faute dans l'administration du navire.

181. La faute nautique, a connu des évolutions quant à ses critères de qualification. Il convient d'entrée de jeu de dire que si la faute nautique ne pose aucun problème, ce n'est pas le cas de la faute dans l'administration du navire (management of the ship). La confusion semble évidente également pour l'anglais[1002]. C'est dans l'optique d'apporter la lumière sur ces nuances

[1002] **VEAUX-FOURNERIE et VEAUX, J.-Cl**. Com. fasc. 1266 (éd. 1997), spéc. n° 18.

qui ne facilitent pas la mise en œuvre de ce cas excepté qu'un auteur a voulu restreindre la définition de la faute nautique à celle qui peut survenir en l'absence de cargaison à bord du navire[1003]. Cette définition n'a pas été consacrée par la jurisprudence pour qui il n'y a de faute nautique que celle qui compromet la sécurité du navire[1004]. Pour M. Chauveau, c'est la faute nautique telle que précisée qui devra exonérer le transporteur de sa responsabilité. Le Professeur Bonassies s'est voulu sans doute un peu plus précis quant à l'exonération du transporteur en ajoutant que la faute de manutention ne saurait être exonératoire du transporteur sur le fondement de l'article 4 §2 de la Convention de Bruxelles de 1924[1005]. Que dire de la faute nautique dans la loi française de 1966 ?

Comme nous l'avons souligné, la faute nautique en droit français a pour fondement l'article 27.b de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement[1006]. Le critère essentiel de distinction entre la faute nautique et la faute commerciale résiderait dans le but de l'opération fautive, a observé un auteur[1007]. Comme on peut le constater, le doute est persistant de sorte qu'il nous paraît intéressant de nous remettre au critère de la faute mettant en péril la sécurité du navire, qui s'il n'est pas parfait, présente l'avantage d'être éminemment pratique et cette position rencontre clairement l'adhésion du Professeur A.VIALARD[1008]. La thèse du Professeur VIALARD a considéré qu'il n'y a de faute nautique que celle de laquelle résulte un dommage qui touche à l'équilibre, à la sécurité du navire mais également à la marchandise transportée[1009].

Toutefois, le Professeur Bonassies est plus précis sur le critère de distinction de la faute nautique et la faute commerciale en levant le scepticisme que Mme REMOND-Gouilloud a

---

[1003] **CHAUVEAU**, *Droit maritime*, Litec 1958, n° 808.

[1004] **VEAUX-FOURNERIE** et **VEAUX, J. Cl**. n° 19

[1005] Cass. com. 26 février 1991, DMF 1992, p. 160, n° 75, obs. **P. BONASSIES**.

[1006] *« Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent : (...) b) des* ***fautes nautiques*** *du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur (tels les manutentionnaires et acconiers) ».*

[1007] **M. REMOND-GOUILLOUD** estime, dans une formule avec prudence que : « *le critère de distinction semble devoir être tiré de l'objet* (c'est-à-dire le but) *de l'opération litigieuse* », n° 582, p. 376.

[1008] **A. VIALARD**, note sous Aix-en-Provence, 19 janvier 2001, DMF 2001, p. 820, spécialement p. 834. « la faute nautique est celle qui est de nature à compromettre la sécurité de l'expédition maritime toute entière »

[1009] Cass. Com. 20 février 2001, DMF 2001, p. 919, obs. **N. MOLFESSIS**. Comp. pour une solution proche : Cass. Com. 17 juillet 1980, DMF 1981, p. 209, note **ACHAR**D ; BT 1980, p. 567. « *en se déterminant ainsi, alors que le caractère nautique d'une opération n'entraînant pas nécessairement le caractère nautique de la faute commise au cours de cette opération, la Cour d'appel, qui n'a pas précisé en quoi la faute avait intéressé* ***l'équilibre et la sécurité du navire*** *et n'avait pas eu d'effet que sur la marchandise transportée* (cargaison de sucre mouillée)*, n'a pas donné de base légale à sa décision* »

entretenu quant au critère tenant au but de l'opération fautive de ce cas excepté sous la Convention de Bruxelles[1010].

Comme on vient de le voir, la faute nautique, pour cerner ses caractères a nécessité diverses interprétations aussi bien sous la Convention de Bruxelles que sous la loi de 1996. Les juristes français comme anglais ne maîtrisant pas véritablement les départs entre la faute nautique exonératoire du transporteur de sa responsabilité et celle qui est commerciale, ne serait-il pas nécessaire d'envisager des modifications des cas exceptés à ce niveau ? Les nombreuses critiques à l'endroit de la convention de Bruxelles du 25 aout 1924 comme étant protectrice du transporteur ne seraient-elles pas entrain de porter leurs fruits par l'adoption de la convention de Hambourg ?

182. Avec les nombreuses polémiques autour de la faute nautique[1011] , on peut affirmer que les chargeurs ont fini par l'emporter sur les transporteurs. Ces derniers plaidaient pour son maintien comme cas excepté dans la mesure où le contraire devait avoir des conséquences négatives sur aussi bien les primes d'assurance que le fret. Pour les chargeurs, ce cas excepté accordait un avantage excessif au transporteur. Pour ne pas nous répéter, la Convention de Hambourg a opté pour l'abandon de la faute nautique comme cause exonératoire de la responsabilité du transporteur. Ceci est incontestablement une innovation qui doit servir les intérêts des assureurs comme pouvaient sans surprise craindre les transporteurs.

Il convient également d'ajouter que cela recèle d'une opposition entre les intérêts purement juridiques par la modification des règles de responsabilité du transporteur maritime et les intérêts strictement économiques justifiés par l'immobilisme juridique du statut du transporteur maritime. Ce sont justement ces conséquences qu'a exprimées de fort belle manière un auteur[1012].

S'il nous est permis de dire quelques mots sur l'avenir de la faute nautique, on peut affirmer qu'il est incertain dans la Convention de Bruxelles comme exonératoire de la responsabilité du transporteur. C'est eu égard à cette thèse que des voix s'élèvent déjà pour constater la restriction

---

[1010] Cass. com. 26 février 1991, DMF 1992, p. 160, n° 75, obs. **P. BONASSIES**, « *il semble bien qu'après* (cet arrêt) *il faille refuser toute incidence* (au) *critère de sécurité. Peu importe que la faute commise par le capitaine ait ou non affecté la sécurité du navire.* ***Le seul critère auquel on doit se référer est celui du but de l'opération fautive*** »

[1011] Le commettant devant répondre des fautes de son préposé lorsque celle-ci intervient dans la limite de sa mission/ Les difficultés attachées à l'identification exacte des critères de la faute nautique exonératoire du transporteur…

[1012] Le Professeur VIALARD nous fait observer que « *la doctrine française travaille, depuis cinquante ans, à la suppression des cas exceptés, à commencer par la* ***faute nautique****, qui est devenue le* ***symbole d'un système de responsabilité inique*** ». Dans le même sens, mais en termes moins percutants : v. **VEAUX-FOURNERIE** et **VEAUX** (fasc. 1266, préc. n° 26), qui considèrent « *un peu anachronique* » l'exonération du transporteur pour faute nautique de l'équipage.

de la faculté d'exonération du transporteur[1013]. La « mort » éventuelle de la faute nautique sera constatée par l'avènement de la responsabilité des commettants du fait de leurs préposés[1014]. Ainsi, on admettra au sens du code civil que la faute nautique du préposé qui intervient dans le cadre strict de sa mission engagera la responsabilité du transporteur (commettant).

Par ailleurs, l'évaluation de la jurisprudence dans l'application de ce cas excepté nous permet de noter qu'en premier lieu, la prise en compte du critère de la sécurité du navire a d'abord été consacrée par l'arrêt *Hildegard Doerenkamp*[1015] avant d'être suivi par la jurisprudence postérieure[1016]. Ensuite, l'arrêt *Aude* du 26 février 1991 franchit une étape importante dans la mesure où la Cour de cassation s'attache exclusivement au but de l'opération au cours de laquelle la faute a été commise. Elle rejoint donc à souhait la thèse du Professeur Bonassies.

Enfin, le retour du critère de l'équilibre et de la sécurité du navire comme facteur servant à déterminer la qualification de la faute nautique est caractérisé par ledit arrêt[1017]. Depuis lors, la recherche de l'incidence de la sécurité et l'équilibre du navire semble prévaloir comme en témoignent notamment les cas les plus récents[1018]. Ainsi, par la jurisprudence flottante, il convient de conclure à un effet prémonitoire de la disparition de la faute nautique[1019].

Comment l'exonération du transporteur maritime de sa responsabilité est traitée sous le sceau de la Convention de Hambourg[1020] ?

183. Sous la Convention de Hambourg, les causes d'exonération du transporteur (Les 17 cas exceptés) admises par la Convention de Bruxelles de 1924 et protocole ne sont pas abandonnées, hormis la faute nautique[1021]. Toutefois, la Convention de Hambourg pose une nouvelle formule pour remplacer, on peut dire les 14 cas exceptés en maintenant expressément 2 des cas exceptés tirés de la Convention de Bruxelles[1022]. C'est le terme événement qui est venu remplacer les cas

---

[1013]Rouen, 13 juillet 1994, DMF 1995, p. 259, obs. **Y. TASSEL**. « *On s'accorde à admettre soit que la faute nautique doit disparaître en tant que cause d'exonération du transporteur maritime, soit qu'elle doit être contenue dans une interprétation des plus restrictives qui la cantonnerait à la conduite du navire à la mer [ce que les anglais nomment « error in navigation »]* »

[1014]Art 1384 al 5 du code civil **«** *Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés »*

[1015] Cour de cassation 4 juillet 1972 ; navire *Hildegard Doerenkamp*, note Achard, *DMF* 1972. 717.

[1016]Cour de cassation 12 avril 1976 navire *Messinia, DMF* 1976. 685 ; Cour de cassation 17 juillet 1980, navire *Kenosha*, note Achard, *DMF* 1981. 209.

[1017] Cour de cassation 26 février 1991, navire *Aude*, note Bonassies, *DMF* 1991. 358 ; *DMF* 1992.158.

[1018] CA Rouen 11 septembre 2003, navire *MSC Regina, DMF* 2004. 622 ; TC Marseille 12 décembre 2003, navire*Ville de Tanya*, note Corbier, *DMF* 2004. 630.

[1019] DMF 2005, 664, Regards sur la jurisprudence, 40 ans d'application des cas exceptés de responsabilité des Règles de La Haye-Visby : « *Il faut y voir la volonté d'une politique juridique orientée et déterminée dont le but est d'abolir cette cause légale d'exonération dans le droit maritime »*

[1020] Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 dite (Règle de Hambourg)

[1021] Art 5 de la Convention de Hambourg

[1022] L'incendie ; l'assistance ou la tentative d'assistance

exceptés. C'est justement pour confirmer cette thèse qu'un auteur a noté : « qu'il est vraisemblable que les juridictions de la plupart des pays maritimes considéreront comme événements dont les conséquences ne peuvent être évitées par des mesures que l'on peut raisonnablement exiger du transporteur ou de ses préposés » la plupart des cas exonératoires prévus par la Convention de Bruxelles et la loi de 1966[1023].

On peut observer suite à l'analyse de cette position qu'elle est restrictive dans la mesure où elle ne saurait prendre en compte les cas exceptés extérieurs au navire et la marchandise[1024]. Ainsi, l'avantage que le chargeur pourra tirer est qu'il y a une ouverture des causes de responsabilité du transporteur dans la mesure où le juge n'est plus lié uniquement à la vérification des 17 cas exceptés traditionnellement admis sous le régime de la Convention de Bruxelles. L'objectif de la Convention de Hambourg est donc d'augmenter les risques supportés par le transporteur et de réduire ceux pesant sur le chargeur[1025].

184. A notre avis l'exclusion de la faute nautique des cas d'exonération du transporteur est bien venue dans la mesure où la distinction entre la faute nautique et la faute commerciale posait de nombreux problèmes quant à leur interprétation[1026] mais il n'y a rien de plus normal que le commettant puisse répondre des fautes du préposé. Cela dit, l'indépendance du capitaine ne saurait justifier le maintien d'un tel cas d'exonération, puisque le capitaine étant indépendant dans l'exercice de sa mission vis-à-vis du transporteur, le choix du capitaine « compétent » est du ressort du transporteur[1027].

L'étude des causes exonératoires nous a permis de nous rendre compte que certaines sont rattachées au navire. Certes, le législateur ne les énonce pas clairement, mais certaines mentions à ajouter à l'interprétation que fait dans certains cas la jurisprudence nous ont aidés à pouvoir faire cette identification. Si certaines causes exonératoires se rattachent au navire, d'autres par contre sont relatives à la marchandise.

[1023] **G. AUCHTER**, Droit européen des transports, 1979. 34

[1024] Les périls ou danger de la mer, l'acte de Dieu, les faits de guerre, les faits d'ennemis publics et le fait du prince ou les contraintes d'autorités…Or, ils ne font pas moins partie des cas exceptés tels qu'admis par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924.

[1025] **V.E. BOKALLI**, *La protection des chargeurs à travers les règles de Hambourg*, DMF 1997.n ° 569.237 » Cette Convention, très inspirée par les pays du tiers-monde, chargeurs pour l'essentiel, consiste une réaction au déséquilibre entretenu par la Convention de Bruxelles au profit des transporteurs, originaires pour la plupart des pays industrialisés. »

[1026] **V. E. BOKALLI**, *op.cit*, DMF 1997.237/ **P. BONASSIES**, *Les Règles de Hambourg, une avancée certaine, mais modeste*, JMM 1988.1341

[1027] **D'A. THIBAUD**, Op.cit, « *Choquante à première vue, cette hypothèse d'exonération trouve sa justification dans la nécessaire indépendance dont doit jouir le capitaine vis-à-vis du transporteur* »

2 –Le régime afférent aux causes d'exonération relatives à la marchandise

185. Il est important de noter qu'il y a trois causes d'exonération relatives à la marchandise. Ces causes d'exonération sont : le vice propre de la marchandise, les freintes de route et les fautes du chargeur que nous examinerons successivement.

186. Le vice propre de la marchandise est prévu par les articles 4-2 m et 27-f de la Convention de Bruxelles et de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966. La Convention de Bruxelles envisage la *« perte ou le dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise »*, alors que la loi française de 1966 fait mention de *« vice propre de la marchandise »*. Ce vice propre a été défini par la jurisprudence comme un « *principe inhérent à la chose elle-même qui, indépendamment des accidents de la mer, produit la détérioration ou la destruction de cette chose. C'est un germe de destruction que la marchandise a en elle-même en raison de sa nature… »*[1028] Il correspond à un état chimique, physique, biologique de la marchandise qui entraînerait sa dégradation, sa dépréciation de façon accélérée.

Il convient d'observer qu'entre le « principe inhérent à la chose elle-même » et « le germe de destruction que la marchandise a en elle-même », c'est ce dernier qui semble le mieux caractériser le vice propre de la chose. C'est ainsi que la Cour de cassation a défini le vice propre de la chose comme une « *tare* » qui va amener la marchandise à se détériorer « *sous l'effet d'un transport maritime effectué dans des conditions normales »*[1029]. Pour conférer le caractère exonératoire de la responsabilité, la jurisprudence a admis la nature même de la marchandise[1030].

Le vice propre intrinsèque de la marchandise, permet au transporteur de ne pas être jugé responsable des avaries subies par la cargaison. Ainsi, s'il démontre qu'il a bien fait attention à la marchandise, que son lieu et moyen de conservation étaient appropriés, il est alors souvent admis que c'est le vice propre intrinsèque de la marchandise ou l'état antérieur à la prise en charge qui est à l'origine des avaries[1031].

[1028] Cour d'Appel de Paris 25 avril 1958, DMF 1958.480
[1029] Cass.com 9 juillet 1996, Juris-Data n° 94-13.396
[1030] Cour d'Appel de Paris, 12 février 1997, BT 1997.447 (En l'espèce, il s'agissait d'une cargaison d'avocats qui avait entraîné une hausse de la température du conteneur).
[1031] TC Paris 05/02/1973, *DMF* 1974. 47 ; CA Aix-en-Provence 27/01/1978, *DMF* 1978, 603 ; CA Rennes, 10/10/1985, *DMF* 1987. 46

On peut cependant regretter que malgré, la diligence raisonnable du transporteur dans certains cas, il n'a pu se défaire du fardeau de sa responsabilité établie par les juges[1032]. En appui à cette tentative de remise en cause du vice propre intrinsèque comme exonératoire du transporteur maritime, les juges ont refusé la rouille comme tel[1033], pourtant, elle serait le procédé normal et inhérent de dégradation de tout composé métallique[1034].

187. Quant à la freinte de route, le législateur l'a prévue par les mêmes articles que le vice propre de la marchandise, et est parfois appelé « déchets de route ». Ainsi, la jurisprudence a voulu nous éclairer sur le caractère exonératoire de la freinte de route lorsqu'elle affirme que « *la freinte de route est, non pas exactement une tolérance, mais l'appréciation forfaitaire d'une perte tenue pour normale en raison de la nature de la marchandise et des conditions de sa manutention* ».[1035] Il est donc normal que certaines marchandises, du fait du voyage ou des phases de manutention qui y sont liées perdent du poids et cela ne saurait engager la responsabilité du transporteur. Cela dit, la loi de 1966 apporte une précision intéressante en mentionnant que la freinte de route est conforme aux tolérances d'usage au port de destination[1036].

Toutefois, une profonde analyse de la nature de la freinte de route nous permet de dire que le législateur s'est seulement focaliser sur la freinte de route comme cas excepté sans prendre en compte la présomption de non-perte qu'elle peut constituer. Comme le soulignent exactement certains auteurs, elle est « moins une cause d'exonération qu'une présomption qu'il n'y a pas de perte »[1037]. Cependant, cette dernière qualification pourrait faire place à des conséquences financières graves[1038]. Si tel est que la freinte de route n'est pas exactement une tolérance comme le soutient la jurisprudence[1039], rien ne dit que le dépassement ne peut pas être une autre cause étrangère au transporteur.

Observons cependant qu'elle est déterminable et il est tout à fait normal que le transporteur puisse prouver son irresponsabilité à cet effet.

[1032] Cass. com., 04/03/1986, *DMF* 1987. 330 ; Cass. com., 23/05/1989, *DMF* 1992. 350.

[1033] Cass. com., 20/01/1998, *DMF* 1998. 578 (pour la différence de titrage); CA Rouen 09/01/2001, *DMF* 2001. 900(pour la putréfaction de la viande).

[1034] Cass. com., 02/03/1965 *DMF* 1965. 360.

[1035] Cour d'Appel de Montpellier 24 juin 1968, BT 1968.253, obs RODIERE.246 et RTD Com 1968.829 obs du Pontavice

[1036] Cette tolérance est exprimée par un pourcentage variant généralement de 1 à 4 %

[1037] **RODIERE et Du PONTAVICE**, *Op.cit*, n° 373

[1038] Soit 100 quintaux de blé avec une freinte de 1%. Que doit-il se passer si le transporteur n'en livre que 95 ? Au cas où la freinte de route = cause exonératoire, le transporteur est responsable de 4 quintaux de perte du blé. A contrario, si la freinte de route est une présomption de non perte, alors cette présomption de non-perte sera annihilée par l'importance du manquant, et le transporteur devra donc réparer la totalité du dommage, soit 5 quintaux.

[1039] Cour d'Appel de Montpellier 24 juin 1968, BT 1968.253, obs RODIERE.246 et RTD Com 1968.829 obs du Pontavice

188. Enfin la faute du chargeur est également l'une des causes exonératoires de la responsabilité du transporteur telle qu'admise par la Convention de Bruxelles[1040] et la loi française du 18 juin 1966[1041]. La faute du chargeur peut consister en l'acte ou l'omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ; l'insuffisance d'emballage[1042], l'insuffisance et l'imperfection des marques ; la fausse déclaration du chargeur. Il convient de noter que le législateur a indiqué de manière non exhaustive les fautes du chargeur en faisant référence à celles qui sont récurrentes. Or, selon la conception d'un juge ou d'un arbitre, la variété des fautes du chargeur est très grande[1043]. Tout ceci met en évidence la place particulière du chargeur dans le succès du transport par mer[1044].

Concernant les différentes fautes du chargeur, exonératoires de la responsabilité du transporteur, il est intéressant de signaler que l'obligation du chargeur quant à l'emballage, semble diviser la jurisprudence. Cela est perceptible notamment sur l'assimilation de l'insuffisance de l'emballage, faute exonératoire de la responsabilité du transporteur à l'absence d'emballage. Pour une partie de la jurisprudence, le transporteur sera tenu responsable de l'absence d'emballage dans la mesure où il a accepté les conditions du transport en connaissance de cause[1045].

A notre avis, les juges se sont montrés un peu trop sévères en appréciant l'espèce sous l'angle de la gravité de la faute. L'insuffisance d'emballage, cause exonératoire de la responsabilité du transporteur semblerait moins grave que l'absence d'emballage des tuyaux métalliques à moins que le transport se fasse par conteneur. Toutefois, le mode de transport, disons par conteneur peut donner une lecture sans doute proche de la décision qui retient la responsabilité du transporteur pour certains manquements du chargeur.

[1040] Arts 4-2i, 4-2n et 4-2o. de la Convention de Bruxelles de 1924 et protocole

[1041] Art 27-g de la loi du 18 juin 1966

[1042] CA Aix, 20 oct. 2016, BTL 2016, 655, DMF 2017 n° 789, 218 (le transporteur peut valablement invoquer la faute du chargeur pour se libérer de la responsabilité qu'il encourt dans les dommages, l'emballage inadequate ayant été choisi en connaissance de cause par le chargeur par souci d'économie.)

[1043] Cass, com 27 mars 1973, BT 1973.240 :« *l'absence de tout calage…, indispensable pour la bonne tenue d'un ensemble devant être capable de résister au roulis habituel en janvier ; sur l'Atlantique nord* » / Chambre arbitrale maritime de Paris, Sentence du 5 juillet 1990 :« *ne peut s'apprécier que par rapport à un emballage normal, susceptible de protéger les marchandises contre les risques usuels du transport maritime. On ne peut imposer à un chargeur de réaliser un emballage garantissant sa marchandise dans toutes les circonstances, même les plus exceptionnelles, tel un risque de contamination nucléaire ou de contamination chimique tout à fait imprévisible* »

[1044] « La place particulière du chargeur », extrait de « Académie de Marine » : les risques en matière de transport maritime, évolutions récentes », Juin 2012, p. 55 s

[1045] CA Aix, 27 février 1997 : la Cour d'Aix a estimé que c'est à tort que le transporteur invoquait pour s'exonérer l'absence d'emballage de tuyaux métalliques qui avaient subi des dommages, après avoir relevé qu'une absence d'emballage ne peut être assimilée à son insuffisance ou à sa défectuosité.

Le transport par conteneur expose davantage le chargeur à la responsabilité notamment pendant l'opération d'empotage.[1046] Or, la jurisprudence semble ne pas admettre la limite en ce qui concerne l'empotage[1047]. En effet, le conteneur impose un écran entre les yeux et les choses embarquées[1048].

Pour se prémunir contre d'éventuels cas de responsabilité, le transporteur a tout intérêt à assister à l'opération d'embarquement. [1049]. Ce qui est contraire à l'objectif assigné au conteneur qui est de permettre une forte accélération des cadences de chargement et donc un gain de temps pour le commerce maritime.

189. La faute du chargeur peut aussi consister en une fausse déclaration volontaire qui est souvent motivée par la perspective d'un fret moins élevé. A ce niveau, la jurisprudence n'admet l'existence du cas excepté qu'en cas de doute sur la terminologie employée par le chargeur[1050]. On peut voir dans cette cause d'exonération une peine privée, d'autant que la nature dissimulée de la marchandise peut importer à la sécurité du navire ou conduire à des difficultés avec les autorités douanières.[1051] Parfois, l'absence d'instructions données par le chargeur est exonératoire[1052], mais rarement dans la mesure où la qualité de spécialiste du transporteur peut le libérer de cette obligation.[1053] Ainsi, le transporteur est tenu des erreurs contenues dans une instruction donnée par le chargeur[1054].

190. Enfin l'incendie n'est pas forcément un cas excepté ayant un lien avec la marchandise, toutefois, il n'est pas exclu que la qualité de la marchandise, tels les copeaux de bois puissent également déclencher un incendie. A ce niveau, nous faisons ce choix de l'étudier sous ce titre pour répondre à un souci de méthodologie. Nous estimons qu'il ne saurait présenter les caractères de la force majeure comme certains cas exceptés. Les articles 4-2b et 27-c de la

---

[1046] CA Montpellier, 23 janvier 2001, navire *Tiger, DMF* 2002. 33.
[1047] CA Montpellier, 25 avril 1995, navire *Korrigan, DMF* 1995. 639.
[1048] Y. Tassel, note sous Cass. com., 8 juin 1993, navire *Neptune Garnet, DMF* 1994. 359.
[1049] **B. SITT et B. HAUTECOUVERTURE**, « La sécurité des conteneurs », mise à jour du rapport de l'International Expert Groupe on Global Security (IEGGS), 2006, « Plus de 48 millions de conteneurs à plein chargement se déplacent chaque année entre les principaux ports maritimes,…Pourtant moins de 2 % d'entre eux font l'objet d'une inspection approfondie ». Disponible sur : www.afrit.org/IMG/pdf/46_Sitt_et_Hautecouverture.pdf. Repris par **E. GALLOUET**, *Le transport maritime de stupéfiants* Thèse, PUAM 2013, p.338
[1050] TC Paris, 16 décembre 1981, navire *Rhodos, DMF* 1983. 304.
[1051] CA Paris, 07/07/78, navire *Arosia, DMF*1979. 397
[1052] CA Aix , 20 oct. 2016, BTL 2016, 655, DMF 2017 n° 789, (Le transporteur maritime n'est pas responsable de la mort par déshydratation des plantes vivantes formant l'objet du transport, dès l'instant que le chargeur ne lui avait donné aucune instruction particulière relative à ces plantes et qu'aucune faute ne peut être imputée au transporteur.)
[1053] CA Anvers, 23 avril 1980, *Jurispr. Anvers* 1981/1982, p. 81.
[1054] CA Versailles, 29 juin 1999, CGM c/ SCAC, *Lamyline*, laissant toutefois une partie des dommages à la charge du commissionnaire qui avait transmis les instructions de température.

Convention de Bruxelles et de la loi n°66-420 du 18 juin 1966 régissent l'incendie comme cause exonératoire de la responsabilité du transporteur. (Voir ANNEXE 9)

Mais avant, essayons de donner une définition à la notion d'incendie. La doctrine définit l'incendie comme *« l'embrasement d'une chose quelconque, mobilière ou immobilière entraînant sa destruction partielle ou totale sous l'action directe d'un feu susceptible de se propager… »*[1055]. L'incendie est donc *« un feu anormal, destructeur et dangereux, causant des dommages d'importance appréciable »*[1056].

191. Pour que l'incendie présente le caractère d'une cause exonératoire de la responsabilité du transporteur, ce dernier doit non seulement faire la preuve de cet incendie à bord mais aussi établir le lien de causalité entre l'incendie et le dommage que subit la marchandise. Ceci est clairement la règle de base posée par la convention de Bruxelles et le droit français. Toutefois, il semble y avoir des exceptions à cette règle de base.

Il est vrai que lors d'un incendie, le feu prend généralement dans la cargaison et peut être l'objet d'une combustion spontanée ; il est donc difficile d'établir avec exactitude l'origine précise de l'incendie et de répondre à la question de la responsabilité. Lors de sa quatrième session extraordinaire, le Groupe de Travail de la CNUDCI a accepté une exception à la règle unifiée quant à la charge de la preuve, en imposant au chargeur l'obligation d'établir que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part de transporteur[1057]. On constate un bouleversement significatif dans le traitement des conséquences de la réalisation du risque d'incendie dans le transport maritime.

Mais ce qu'on peut indiquer, c'est que si ce revirement intervient parce qu'il est difficile pour le transporteur de prouver l'absence de sa faute ou qu'il n'a pas été négligent, cette difficulté n'est pas moins évidente pour le demandeur. La difficulté ne sera pas moindre pour le demandeur dans la mesure où il n'est pas tenu de prouver que le transporteur n'a pas pris toutes les mesures raisonnables exigées mais de prouver que l'incendie résulte d'une faute ou négligence du transporteur.

[1055] **G. CORNU**, *Vocabulaire juridique*, édition Quadrige / PUF, avril 2007. p.476

[1056] **J. FOSSEREAU**, *La notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962, n° 165, cité par **S. BEUZIT**, *L'incendie à bord du navire marchand*, Mémoire, CDMT, Brest, 2004

[1057] Le Groupe de la rédaction a élaboré le texte suivant : « En cas d'incendie, le transporteur sera responsable, à condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou une négligence de la part du transporteur, de ses préposés ou agents ». Rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CNUDCI sur les travaux de sa quatrième session extraordinaire, op.cit, p.156

Au cours de la Conférence des Plénipotentiaires, les PVD agissant en Groupe ont revendiqué la modification de cette disposition exception[1058]. La question a été conjointement examinée avec les autres règles sur la responsabilité du transporteur par un Groupe de travail spécial et a fait partie avec les articles 6 et 8 du compromis final élaboré par ce Groupe. La teneur du texte est on ne peut plus clair[1059].

On peut remarquer que pour protéger davantage le chargeur/destinateur des marchandises, le nouveau texte prévoit la possibilité d'entreprendre une enquête d'experts indépendants pour constater les causes et les origines de l'incendie. Les demandeurs pourront disposer ainsi d'un rapport d'experts qui constituera le fondement de leur demande[1060].

192. Par ailleurs, observons qu'en plus de l'incendie, d'autres éléments tels que la fumée et l'eau déversée pour tenter de maîtriser le feu pourraient endommager la marchandise à bord. Ces dernières étant sans doute des conséquences de l'effet de l'incendie et qui par dessus endommagent la marchandise, exonèrent normalement le transporteur. A ce propos, la position du Doyen RODIERE est très claire[1061].

Sur la question de l'incendie comme cause exonératoire, la jurisprudence a tendance à admettre l'exonération de la responsabilité du transporteur en cas d'absence de démonstration de la cause exacte ou du doute existant sur l'origine de l'incendie[1062]. En outre, lorsque l'incendie se produit en pleine mer, il ne devient exonératoire de la responsabilité du transporteur que lorsque l'ayant-droit de la marchandise ne parvient pas à prouver une faute personnelle du transporteur. Ainsi, il convient de noter que malgré les expertises possibles, le renversement de la charge de la

---

[1058] Lors de la première partie de la cinquantième session du Groupe de travail de la CNUCED, quelques États membres du Groupe des 77 ont insisté sur la suppression de l'exception de l'incendie prévue dans le projet. Ces mêmes États ont, sans résultat, réitéré leur position lors de la deuxième partie de la cinquantième session du Groupe de travail de la CNUCED.

[1059] « 4 a) *Le transporteur est responsable : i) Des pertes, dommages ou retard à la livraison causés par l'incendie s'ils résultent de sa faute ou négligence ou celle de ses préposés ou mandataires. ii) Des pertes, dommages ou retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires dans l'adoption de toutes les mesures qui pouvaient être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences. Iii) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée conformément aux pratiques des transporteurs maritimes, sur la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport d'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur ou du demandeur, selon le cas »* Extrait de la Convention des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978, Acte final de la Conférence des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer, p.6

[1060] **G. ASSONITIS**, *Op.cit,* p. 217

[1061] **RODIERE**, *Affrètement et transports*, Tome II, 1968, § 627. *« il faut sans doute étendre la solution des choses endommagées par l'incendie à celles qui l'ont été par les effets ou les conséquences de l'incendie, ainsi par la fumée qui s'en est dégagée ou par l'eau jetée pour l'éteindre. Le transporteur est ainsi exonéré des pertes et avaries causées à la marchandise par l'eau déversée par les lances à incendie afin de noyer la cale dans laquelle l'incendie fait rage ».*

[1062] Trib. com. Marseille 13 février 1968, *DMF* 1969. 109 ; CA Paris, 23 novembre 1962, *DMF* 1963. 544 ; CA Aix 16 avril 1969, *DMF* 1969. 677 ; Trib. de com. de Nantes 26 février 1970, *DMF* 1971. 43 ; Trib. com. Paris 23 juin 1975, *DMF* 1976. 154 ; Trib. com. Le Havre 3 octobre 1977, *DMF* 1978. 356.

preuve qui pèse en l'espèce sur la tête du chargeur, peut favoriser l'exonération du transporteur. Cette hypothèse est possible dans la mesure où le navire est complètement réduit en cendre et sombre dans les profondeurs maritimes.

L'analyse de la jurisprudence en la matière semble ambigüe et mérite d'être rappelée. Si le défaut de la navigabilité, de la surveillance des marchandises suite à des travaux de réparation auprès de la cale ainsi que l'inertie de l'équipage dans la maîtrise du feu peuvent être invoqués par le chargeur comme faute personnelle, comment peut-on admettre que la responsabilité du transporteur soit écartée pour la faute des tiers[1063] et de ses préposés ? Nous regrettons que le juge ne se soit pas interrogé si les obligations du transporteur en matière de surveillance du navire en prévention de l'embarquement des passagers clandestins avaient été accomplies avec diligence. On peut par extension affirmer que, par un manquement à ses obligations, le transporteur a permis que le passager clandestin se retrouve à bord du navire de sorte qu'on pouvait s'attendre à ce qu'il réponde de ce tiers clandestin qui met « même volontairement » le feu à la cargaison (Voir ANNEXE 1). Idem pour son préposé qui nous le pensons reste dans un lien de subordination dans le cadre du travail avec le transporteur qui devait répondre de lui.

193. Même s'il faut dans les termes de la Convention de Bruxelles exiger la faute personnelle du transporteur pour qu'il puisse répondre en cas d'incendie, particulièrement, lorsque le dommage tire son origine de l'acte dommageable d'un passager clandestin, il serait souhaitable que la recherche de la responsabilité se fasse à la lumière des obligations du transporteur et du capitaine quant à leur obligation de contrôle approfondi du navire pour prémunir celui-ci contre l'intrusion de passager clandestin. Et par-dessus tout nous ne pouvons que regretter cette affirmation : « *De plus, le capitaine ne pouvait être responsable de l'ingéniosité du clandestin, ni même d'un manque de surveillance, dès lors que celle-ci avait été exercée et que l'administration des Affaires Maritimes n'avait pas jugé bon de le poursuivre disciplinairement.* »[1064]

[1063] Affaire du navire IRMA DELMAS : Trib. com., Paris 20 novembre 1974, *DMF* 1975. 357, confirmé par CA Paris 25 janvier 1977, *DMF* 1977. 645. L'incendie avait été provoqué involontairement par un passager clandestin. La Cour considère que les fautes des tiers ne peuvent faire perdre au transporteur le bénéfice de l'exception d'incendie visé à l'art. 4 § 2 b) de la Convention de 1924.

[1064] **J. ATTALI**, *Le transport maritime de passagers clandestins*, Mémoire de M2, CDMT, 2007/2008. p. 33. On peut se demander les conditions auxquelles le capitaine peut être responsable si ce n'est par la simple présence du clandestin à bord et bien sur par son ingéniosité, qui est souvent aggravée par les méfaits que ce dernier est susceptible de commettre ou encore le crime odieux que l'équipage peut commettre sur lui pour tenter de se décharger de son obligation, disons de se décharger de ce fardeaux trop lourd à porter. On se souvient encore de l'affaire du Cargo MC RUBY en 1992 à bord duquel il y a eu l'assassinat de 8 passagers clandestins africains par son équipage ukrainien qui seront par la suite poursuivis grâce à l'information révélée par le rescapé du nom de Kingsley OFUSU.

L'ambigüité que nous avons soulignée plus haut est traduite par le fait que toute autre faute, hormis celle dont le transporteur est personnellement responsable ne peut engager sa responsabilité lorsque le dommage est du à un incendie en application de la Convention de Bruxelles. Or, la chambre arbitrale maritime a reconnu le transporteur responsable pour partie suite au décès du passager clandestin dont le corps a été retrouvé dans la cargaison motivant sa décision d'un manque de surveillance du navire. A notre avis c'est cette étape dans l'examen de l'affaire du navire IRMA qui semble parfois occultée par les juges.

Nous osons croire que les juges reconsidéreront leur position avec les nouveaux problèmes auxquels ils sont de plus en plus confrontés suite aux flux migratoires clandestins[1065]. Ainsi l'application de la Convention de Bruxelles stricto sensu pourra connaître certaines souplesses avec en toile de fond la reconnaissance de la responsabilité du transporteur en l'absence de sa faute personnelle pour des dommages à la marchandise qui se trouverait sous sa garde.

194. Indiquons par ailleurs que certains cas exceptés sont susceptibles de présenter les caractères de la force majeure. Ce sont des événements éventuellement imputables au transporteur et qui ont été identifié par le législateur maritime. Il s'agit du péril ou dangers ou accidents de la mer, les faits de guerre, le fait d'ennemis publics, l'arrêt ou contrainte de prince d'une autorité ou du peuple ou d'une autorité judiciaire, la restriction de quarantaine, les émeutes ou les troubles civiles. Toutefois, pour une question de cohérence formelle dans le cadre de cette recherche, nous nous limiterons à la présentation qui en a été faite en amont.

L'interprétation que font de plus en plus les juges laisse entrevoir des incertitudes quant aux effets des cas exceptés. L'exigence parfois de la démonstration des traits de force majeure dans certains cas alourdit les obligations du transporteur pour s'exonérer. Lorsqu'il ne parvient pas il réintroduit sa responsabilité. Lorsqu'il parvient, c'est au chargeur de supporter la charge des dommages subis par sa marchandise. Chacun d'entres-eux, pour se prémunir contre l'issue incertaine de l'invocation d'un cas excepté, devra souscrire une assurance maritime.

§II – Les conséquences de l'issue du contentieux des causes étrangères sur les parties au contrat de transport maritime

[1065]**J-P MARCQ**, *Op.cit*, Gazette de la Chambre n°38. Automne 2015 .p.5 [*Ce peut être le rejet d'une cargaison de blé en vrac par les autorités sanitaires du fait de la découverte d'un cadavre de passager clandestin dans la cargaison ou de la présence de migrants clandestins dans un conteneur alimentaire voire la destruction du contenu de plusieurs conteneurs de produits pharmaceutiques de la même expédition au nom de la clause d'assurance (fear of loss). Ce peuvent être des migrants porteurs du virus Ebola impliquant des risques importants pour l'équipage mais aussi des délais de quarantaine pour le navire et la marchandise*.]

Si après le dommage à la marchandise, le transporteur qui invoque un cas excepté ne parvient pas à faire la preuve, il réintroduira sa responsabilité et devra répondre à la charge financière que la réparation d'un tel dommage implique. Du côté du chargeur, si le transporteur parvient à faire la preuve d'un cas excepté comme étant à l'origine du dommage à la marchandise, celui-ci devra supporter ses pertes qui parfois peuvent être l'équivalent de somme importante. Pour se prémunir contre l'issue de plus en plus incertaine du contentieux relatif à l'exonération de la responsabilité du transporteur maritime sur fond d'invocation des cas exceptés, aussi bien ce dernier que le chargeur ont tout intérêt à souscrire respectivement une assurance de responsabilité(**A**) et une assurance maritime sur les facultés(**B**).

A- L'intérêt de la souscription d'une assurance sur les facultés par le chargeur

Pour souscrire une assurance sur les facultés, il y a tout d'abord un intérêt à identifier le chargeur comme le vendeur ou l'acheteur. La réussite de cela dépendra du maniement qu'il saura faire dans le choix des incoterms. C'est en cela que les incoterms présentent une importance dans les contrats de transport maritime(**1**). C'est l'incoterm choisi en fonction du type de transport maritime qui permettra d'indiquer respectivement l'obligation pour le chargeur (vendeur ou acheteur) de souscrire une assurance sur les facultés(**2**).

1- L'importance des incoterms dans les contrats de transport maritime

195. Le doyen Ripert écrivait : « *à l'heure actuelle, nul navire ne part en expédition, nulle marchandise n'est embarquée, sans que les intéressés n'aient acheté par l'assurance la sécurité nécessaire à l'exploitation de leur industrie ou de leur commerce* »[1066]. On voit par la souscription d'une assurance, l'achat de la sécurité par l'assuré, qui peut tant faire défaut en mer pour reprendre un auteur[1067]. Indiquons d'entrée de jeu que les incoterms concernent certes la vente, mais nous allons essayer de démontrer l'intérêt qu'ils présentent pour le transport de marchandises par mer[1068]. Dans le cadre de cette étude relative aux incoterms en rapport avec les

[1066] **RIPERT**, Traité de Droit maritime, ROUSSEAU, 4è éd. 1953, n°2343
[1067] **G. PIETTE**, Op.cit, .p. 393.n°841
[1068] **R. HERRO**, Vente et Transport : indépendance ou interdépendance ?, Thèse à l'université de Paris 1, 2009. *« Toute vente à distance est suivie d'un transport de marchandises… Ces deux contrats tissent des liens étroits,*

contrats de transport maritime, il conviendrait de signaler que le chargeur peut être le vendeur ou l'acheteur selon le cas. Ce choix nous facilitera le maniement des incoterms qui de notre point de vue sont essentiels ici. Ce sont donc ces deux acteurs du commerce international que nous tenterons d'identifier quant à leur obligation mais aussi leur intérêt de souscrire une assurance sur les facultés pour garantir la marchandise contre les risques de perte et de dommages durant le transport maritime.

196. La détermination du souscripteur de l'assurance sur les facultés dépendra de l'incoterm choisi mais aussi de la méthode de détermination. Pour mieux cerner cette approche, nous les présenterons successivement. Les ventes internationales sont régies par les incoterms (International Commercial Terms). C'est un ensemble de règles codifiées par la Chambre de Commerce Internationale. Les premières règles datent de 1936, révisées en 2000 et enfin celles de 2010 qui sont entrées en vigueur le 1er janvier 2011. Les incoterms présentent une importance en matière de vente. Il est par conséquent important de souligner qu'ils ne sont pas obligatoires pour les contractants. Toutefois, ils permettent de définir « qui fait quoi » entre le vendeur et l'acheteur sur le plan logistique et permettent également de faciliter le calcul de la valeur en douane sur laquelle l'importateur paiera les droits et taxes, le cas échéant.

197. En outre, le recours aux incoterms permet d'éviter les litiges en faisant référence dans tous les documents commerciaux à l'incoterm négocié, au lieu de livraison. Les incoterms déterminent également le point de transfert des frais, de répartition des frais de transport, assurance et douanes entre vendeur et acheteur. Ils déterminent dans le même temps, le point de transfert des risques qui, une fois de plus démontre l'intérêt de notre recherche. Enfin, soulignons qu'ils se présentent sous la forme de code de 3 lettres et sont classés en 2 groupes. Il s'agit des incoterms multimodaux[1069] et ceux qui sont maritimes ou fluviaux[1070].

Par ailleurs, il y a deux séries d'incoterms : les incoterms de vente au départ et les incoterms de vente à l'arrivée. Dans le premier cas, la marchandise voyage au risque et au péril de l'acheteur. En cas de dommage, c'est naturellement l'acheteur qui doit réclamer sa réparation auprès du transporteur ou de sa compagnie d'assurance selon que le risque est couvert ou pas par la police qu'il a souscrite. Dans le second cas, la marchandise voyage au risque et péril du vendeur. En cas de sinistre durant le transport, c'est lui qui doit réclamer réparation auprès du

---

puisque le vendeur et l'acheteur deviennent respectivement expéditeur et destinataire afin de permettre l'exécution de l'obligation de délivrance incombant au vendeur. », Extrait du résumé de sa thèse.

[1069] Lorsque le contrat couvre un ou plusieurs modes de transport. En matière maritime, c'est lorsque la marchandise n'est pas remise à la compagnie le long ou à bord au port d'embarquement mais à un terminal ou à un parc de conteneurs.

[1070] Elles sont applicables lorsque les points d'embarquement et de livraison sont des ports. Ce sont des règles qui sont applicables au transport maritime et au transport par voie fluviale

transporteur ou auprès de son assureur en fonction du type d'assurance. Toutefois, une différence existe entre ces deux types d'incoterms, c'est que dans le cas de la souscription d'un incoterm de vente à l'arrivée, l'acheteur ne paie la marchandise qu'en bon état.

198. Il convient également de noter une évolution opérée dans les règles incoterms de 2010 par rapport à celles de 2000. Avec les incoterms de 2010, on est passé désormais à 11 règles contrairement aux incoterms de 2000 qui étaient au nombre de 13. Ajoutons que la classification des incoterms de 2010 est faite en deux groupes.

D'un côté ceux qui sont applicables à tout mode de transport[1071], même en l'absence de tout recours à un transport maritime, mais aussi pour les transports multimodaux, c'est-à-dire en partie assurés par un navire. Ce qui a changé, c'est que « Delivered At Quay » est devenu « Delivery At Terminal ». « Delivered at land frontier; Delivered ex ship et Delivered duty unpair" deviennent tous " Delivered at place". D'un autre côté, le second groupe des règles d'incoterms renvoie aux règles applicables au transport maritime et au transport par voies navigables intérieures[1072]. Dans les trois dernières règles d'incoterms de ce groupe, toute référence au bastingage du navire au lieu de livraison a été supprimée, la préférence allant à la livraison des marchandises lorsqu'elles sont à « bord » du navire. Cette mesure rend parfaitement compte de la réalité commerciale de nos jours.

En vertu de ces deux règles, la livraison est effectuée dans un lieu convenu. S'agissant de DAT, les marchandises sont mises à la disposition de l'acheteur dûment déchargées du véhicule à l'arrivée de celui-ci, (comme prévu jusqu'ici par la règle DEQ). S'agissant de DAP, les marchandises sont également mises à la disposition de l'acheteur mais restent à décharger (comme prévu par les anciennes règles DAF, DES et DDU. Le terminal désigné en vertu de DAT peut se trouver dans un port et en conséquence DAT peut être utilisé en toute sécurité comme l'était la règle DEQ des incoterms 2000. De même le « véhicule » d'approche avec le DAP peut être un navire, et le lieu de destination désigné peut être un port.

Indiquons que ces nouvelles règles comme celles qui les ont précédées, disposent que les marchandises sont dûment « livrées », le vendeur supportant tous les frais (autres que de dédouanement à l'importation, le cas échéant) ainsi que les risques encourus pour acheminer les marchandises jusqu'au lieu de destination désigné. Comme nous l'avons souligné plus haut, les incoterms régissent le transport maritime selon qu'on se trouve dans un transport typiquement

[1071] Il s'agit de EXW : Ex WORKS ; FCA : FREE CARRIER ; CPT : CARRIAGE PAID TO ; CIP : CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO ; DAT : DELIVRED AT TERMINAL ; DAP: DELIVRED AT PALCE; DDP: DELIVRED DUTY PAID

[1072] Elles sont au nombre de 4 (FAS : Free Alongside Ship ; FOB : Free On Bord ; CFR : Coast and FReight ; CIF : Cost Insurance and Freight)

maritime ou multimodal. Ils aident le chargeur qui peut être le vendeur comme l'acheteur à comprendre l'intérêt que l'un où l'autre a à souscrire une assurance sur les facultés.

2- La souscription d'une assurance maritime proprement dite par le chargeur

199. Les Professeurs Bonassies et Scapel ont observé que le contrat d'assurance sur les facultés peut être souscrit par divers acteurs du domaine maritime et commercial[1073]. Quant au bénéficiaire, cette assurance est souscrite tant comme assurance au profit du souscripteur de la police que comme stipulation pour autrui au profit du bénéficiaire[1074]. On dit dans ces conditions qu'elle est souscrite « pour le compte de qui il appartiendra ».

Notons que dans le cadre général de la couverture assurantielle, les règles Incoterms 2010 sont la première version desdites règles qui est apparue depuis la révision des Institute Cargo Clauses et tiennent compte des modifications apportées à ces clauses. Les règles incoterms 2010 indiquent les informations qui doivent être fournies en matière d'assurance[1075]. La rédaction des articles A3 et B3 relatifs à l'assurance a aussi été modifié et afin de mieux préciser les obligations des parties en la matière.

200. Lorsqu'on se trouve dans un transport exclusivement maritime, les cas différent selon que les contractants on fait le choix des incoterms E et D. Le contrat de transport est conclu aux conditions du groupe E, les risques du transport principal pèsent entièrement sur l'acheteur lui-même. La seule obligation du vendeur étant de mettre la marchandise à disposition dans ses locaux à lui. Dans ce cas, c'est l'acheteur qui souscrira une assurance facultés afin de se prémunir contre un éventuel sinistre au cours du transport. A l'opposé, si une vente est conclue aux conditions du groupe D, les risques du transport principal pèsent au contraire entièrement sur le vendeur qui, dans ce cas aura tout intérêt à souscrire une assurance facultés.

201. Lorsque le contrat est conclu conformément l'incoterm FAS, le vendeur n'a pas l'obligation de conclure un contrat d'assurance, cependant, il est tenu de fournir à l'acheteur en cas de demande de ce dernier et à ses frais et risques, les informations nécessaires pour

[1073] MM. **P.BONASSIES et Ch. SCAPEL**, op.cit, p. 1012, n° 1312. Il peut être souscrit par le chargeur, le l'acheteur, un transitaire pour le compte de son client, un commissionnaire de transport, un transporteur maritime et même une société de surveillance qui garantit la qualité de la marchandise.
[1074] Art 4 de la loi du 3 juillet 1967
[1075] Art A3 et B3 consacrés aux contrats de transport et d'assurance

l'obtention d'une assurance[1076]. Quant à l'acheteur, il n'est tout simplement pas tenu de souscrire un contrat d'assurance[1077].

Il convient de dire que même si théoriquement l'on pourrait penser que les parties contractantes sont libres de l'obligation de souscrire une assurance pour la couverture des éventuels risques pendant l'expédition maritime, notons que le contrat passé sous la condition FAS permet un transfert des risques pour perte des marchandises ou dommages à celles-ci lorsque lesdites marchandises sont le long du navire et l'acheteur doit à partir de ce moment supporter tous les coûts. Il est donc logique que ce soit lui qui obtienne une assurance en faisant valoir au besoin ses droits auprès du vendeur qui est tenu de lui fournir toutes les informations utiles à cet effet[1078].

202. Si la vente est conclue aux conditions FOB, il appartient au vendeur de livrer la marchandise à bord d'un navire. En ce qui concerne le moment du transfert des risques, l'article B5 du texte FOB précise, en substance que *« l'acheteur supporte tous les risques de perte ou de dommage que peut courir la marchandise à partir du moment où elle a passé le bastingage du navire au port d'embarquement convenu ».* La notion du bastingage étant très incertaine, on comprend que les risques pèsent aussi bien sur le vendeur que l'acheteur. Il a fallu la version 2010 des incoterms pour apporter des précisions à ce niveau. La notion du passage du bastingage pour le transport maritime est enfin abandonnée. Les transferts des frais et des risques se situent en toute logique à bord du navire. Ce qui signifie que c'est l'acheteur désormais qui a la charge de la souscription de l'assurance pour la couverture des risques et des frais.

Par ailleurs, les contrats conclus sous l'incoterms FOB comporte un piège. Le vendeur doit charger à bord d'un navire réservé par l'acheteur. Le vendeur est ainsi tributaire du bon vouloir son client. Dans le cadre d'un crédit documentaire[1079], le non respect de la date limite d'embarquement=irrégularité bancaire pour le vendeur.

203. Les contrats conclus sous les conditions CFR (Coût et Fret) imposent un transfert des risques pour perte des marchandises ou dommages subis par celles-ci à la charge de l'acheteur, au moment où les marchandises sont mises à bord du navire. Toutefois, cette règle comporte deux points critiques parce qu'il y a transfert de risques et des frais dans des lieux différents[1080].

[1076] Art A3 b) FAS Incoterms 2010

[1077] Art B3 b) FAS Incoterms 2010

[1078] Art A3 b)FAS Incoterms 2010

[1079] **G.CORNU**, Voc. Jurid, op.cit, p. 324 (Forme de crédit utilisée surtout dans le commerce international dans laquelle un banquier s'engage à la demande d'un client à verser à un tiers bénéficiaire une somme d'argent, à accepter ou à négocier une lettre de change contre remise de différents documents de transport, d'assurance, facture…en représentation du prix d'une prestation commerciale.)

[1080] Le contrat indiquera toujours le port de destination mais il peut ne pas ne pas spécifier le port d'embarquement ; or, c'est dans ce dernier port que les risques passent à la charge de l'acheteur. Si le port d'embarquement est d'un

Il est dans ces conditions intéressant de noter que le transfert des risques à la charge de l'acheteur permet d'envisager qu'il a tout intérêt à souscrire une assurance facultés pour couvrir ses marchandises contre les éventuels pertes et dommages au cours de l'expédition et par extension au port de destination convenu.

204. Certaines assurances sont imposées par certains incoterms. Il s'agit des incoterms CIP et CIF, qu'il nous faudra successivement étudier. Lorsque la vente est conclue sous l'incoterms CIP (Carriage and Insurrance Paid to…) le vendeur conclut un contrat d'assurance afin de couvrir les risques pour l'acheteur en cas de perte des marchandises ou de dommages à celles-ci durant le voyage. L'acheteur doit noter qu'en vertu de la règle CIP, le vendeur est en principe seul tenu de souscrire une assurance minimale. Si l'acheteur souhaite avoir une couverture d'assurance plus étendue, il lui faudra soit parvenir à un accord exprès avec le vendeur, soit prendre lui-même les dispositions nécessaires pour obtenir un complément d'assurance.

Pour ce faire, les parties ont tout intérêt à spécifier avec toute la clarté possible dans le contrat tant l'endroit précis de la livraison où les risques sont transférés à l'acheteur, que le lieu de destination convenu jusqu'auquel le vendeur doit obtenir un contrat de transport. En cas de multiplicité de transporteurs choisis et en l'absence de l'indication d'un lieu précis de livraison, il est convenu que le risque est transféré quand les marchandises ont été livrées au premier transporteur à un endroit entièrement au choix du transporteur et sur lequel l'acheteur n'a aucun contrôle. La règle CIP des incoterms 2010 précise en son article A3 b) que l'assurance à souscrire doit avoir pour champ de couverture les clauses C de l'Institute Cargo Clause(LMA/IUA) ou toute autre clause similaire et auprès d'une compagnie réputée mais aussi donner droit à l'acheteur ou ses ayants droit de présenter la réclamation directement à l'assureur.

Par ailleurs, sous les conditions CIP, l'acheteur peut demander au vendeur de lui fournir une assurance complémentaire précisément aux frais dudit acheteur. Cette assurance complémentaire concerne certains risques particuliers tels que les risques de guerre, de grèves, d'émeutes et de mouvements populaires[1081].

---

intérêt particulier pour l'acheteur, les parties ont intérêt à préciser ledit port dans le contrat avec autant de précision que possible. Les parties ont également intérêt à indiquer avec toute la précision possible le point de livraison dans le port de destination convenu, car les frais jusqu'à ce point sont à la charge du vendeur. C'est ainsi que le vendeur doit conclure un contrat de transport et payer les frais et le fret nécessaires afin d'acheminer les marchandises jusqu'au port de destination.

[1081] Art A3 b) de l'Incoterms 2010 CIP « … *Si l'acheteur l'exige, le vendeur doit sous réserve que l'acheteur fournisse les informations nécessaires demandées par le vendeur, fournir aux frais de l'acheteur toute couverture additionnelle, s'il est possible de l'obtenir, telles que la couverture prévue par les clauses A ou B de l'Institute of Cargo Clauses (LMA/IUA) ou toutes clauses similaires, et/ou une couverture conforme à l'Institute Strikes Clauses (LMA/IUA) ou toutes autres clauses similaires.* »

Quant à la vente CIF (Cost, Insurrance and Freight), elle est la vente maritime la plus utilisée de nos jours. Dans ce contrat, il y a transfert des risques pour perte des marchandises ou dommages subis par celles-ci, au moment où les marchandises sont mises à bord du navire. Ainsi, le vendeur doit prendre une assurance pour couvrir l'acheteur contre les risques de perte ou dommages aux marchandises pendant le transport. Aux termes de la règle CIF, le vendeur n'est tenu que de la prise d'une *couverture minimale*. Si l'acheteur souhaite une couverture d'assurance plus étendue, il lui faudra soit obtenir à cet effet l'accord exprès du vendeur soit souscrire lui-même une assurance additionnelle. C'est donc aux risques de l'acheteur que voyage la marchandise, comme le constate la jurisprudence[1082]. On note en effet un point commun avec la règle CIP. Cependant, il n'est pas rare de voir parfois que les termes de la vente prévoient une autre garantie et prennent en compte au minimum la police FAP Sauf. A ce niveau également, la jurisprudence l'a parfaitement illustrée[1083].

En principe le contrat indique toujours le port de destination mais il peut ne pas spécifier le port d'embarquement ; or, c'est dans ce dernier port que les risques passent à la charge de l'acheteur. Par conséquent, les parties ont tout intérêt à préciser ledit port dans le contrat avec autant de précision que possible. Ici également comme c'est le cas sous la règle CIP où l'acheteur peut demander une couverture complémentaire concernant certains risques particuliers tels que les risques de guerre, de grèves, d'émeutes et de mouvements populaires[1084].

Dans ce contrat, le vendeur se charge, à ses frais, du transport et de l'assurance. Toutefois, la propriété des marchandises est transférée au moment de la mise à bord. Ainsi, l'acheteur n'a pas besoin de chercher un transporteur et un assureur. L'assurance va en théorie couvrir tout le transport, depuis le départ des locaux du vendeur jusqu'à l'arrivée dans ceux de l'acheteur.

205. Cela dit, le souscripteur de l'assurance peut être déterminé en fonction de certaines méthodes. Ainsi, aussi bien le vendeur que l'acheteur peut souscrire volontairement une assurance pour couvrir les éventuels risques auxquels le transport de la marchandise s'expose. Dans certains cas, c'est le transporteur qui souscrit cette assurance. Ainsi, nous analyserons les conditions et les conséquences qui découlent de chacun des modes sus indiqués.

[1082] Cass. com 11 juin 1991, BTL 1991.591

[1083] Cass. com 20 octobre 1970, DMF 1971.346 « bien qu'il existe une présomption que les marchandises vendues CIF étaient assurées FAP seulement, les juges du fond peuvent souverainement considérer qu'en fait, dans la commune intention des parties, celles-ci étaient convenues que le vendeur conserverait à sa charge le coût des assurances tous risques »

[1084] Art A3 b) de l'Incoterms 2010 CIF « … *Si l'acheteur l'exige, le vendeur doit sous réserve que l'acheteur fournisse les informations nécessaires demandées par le vendeur, fournir aux frais de l'acheteur toute couverture additionnelle, s'il est possible de l'obtenir, telles que la couverture prévue par les clauses A ou B de l'Institute of Cargo Clauses (LMA/IUA) ou toutes clauses similaires, et/ou une couverture conforme à l'Institute Strikes Clauses (LMA/IUA) ou toutes autres clauses similaires.* »

Si le vendeur peut souscrire une 'assurance intérêt du vendeur' ou 'une assurance-relais', alors l'acheteur peut de son côté demander une 'contre-assurance'. Dans une vente conclue dans des cas où l'assurance est obligatoire (CIP ou CIF), c'est en principe l'acheteur qui devra prendre en charge les frais d'assurance. Toutefois, le vendeur, peut s'assurer contre le risque de ne pas être payé par son acheteur[1085].

206. Un haut responsable de l'ICC[1086] observe que le volume et la complexité des ventes mondiales augmentant, les possibilités de malentendus et de litiges coûteux augmentent aussi lorsque les contrats de vente ne sont pas suffisamment élaborés[1087]. Face à ces risques dans le commerce international, les incoterms facilitent la conduite du commerce mondial. Ainsi, se référer à une règle Incoterms 2010 dans un contrat permet de définir clairement les obligations respectives des parties et de réduire le risque de compilations juridiques. Ajoutons qu'ils offrent une présentation plus simple et plus claire de tous les termes. C'est d'ailleurs en ce sens que la Commission de l'ICC du droit et des pratiques commerciales a garanti que les Incoterms 2010 répondent aux besoins du commerce partout dans le monde[1088].

Finalement, le chargeur à tout intérêt à souscrire une assurance sur les facultés pour pouvoir faire face aux dommages qui atteignent sa marchandise dont le transporteur maritime pourra éventuellement démontrer son irresponsabilité par le jeu d'un des cas exceptés. Ce dernier a lui aussi tout intérêt à souscrire une assurance de responsabilité pour répondre aux conséquences de l'invocation par lui d'un cas excepté qui ne sera pas admis par les juges, donc qui réintroduira sa responsabilité.

B- L'intérêt de la souscription d'une assurance de responsabilité par le transporteur maritime

207. La souscription d'une assurance sur les facultés peut l'être par le transporteur maritime, pour le compte de la marchandise. Un tel contrat n'apparaissant pas contraire aux dispositions interdisant toute clause allégeant la responsabilité du transporteur[1089]. Cependant, nous l'avons souligné, plus haut, l'assurance sur les facultés est souscrite généralement pour le

[1085] Clause additionnelle n°86 intitulée 'annexe d'assurance des 'intérêts du vendeur' qui couvre à son bénéfice' les facultés assurées par l'acheteur jusqu'à leur paiement'.
[1086] International Chamber of Commerce
[1087] **R. GUPTA**, Président d'ICC, Extrait de son « avant propos » sur les règles Incoterms 2010 : Les règles de l'ICC pour l'utilisation des termes de commerce nationaux et internationaux, ICC publication, n°715EF, p.128
[1088] Extrait de l'avant Propos de **R. GUPTA**, précité, p.128
[1089] Art 3 para 8 de la Convention de Bruxelles/ Art 23 des règles de Hambourg / Art 79 des règles de Rotterdam

compte de qui il appartiendra, cela pour dire que si le chargeur s'engage, le transport pourra en cas de dommage à la marchandise résultant de sa faute s'en servir. C'est une assurance de chose. Elle n'est pas une assurance de responsabilité civile ainsi que l'indique expressément l'article 3 des polices types sur les assurances facultés[1090]. Juridiquement, c'est une stipulation pour autrui[1091] à la différence du mandat[1092]. Le souscripteur agi en son nom propre, il est lié par le contrat d'assurance. Il est tenu au paiement de la prime d'assurance et il peut exiger l'exécution du contrat d'assurance[1093].

Le transporteur maritime en se bornant à souscrire une assurance sur les facultés ne pourra se prémunir contre les pertes et dommages qui atteignent la marchandise transportée et lorsque les cas exceptés qu'il ne parviendra pas à prouver. Par ailleurs, observons que pour que les cas exceptés soient exonératoires du transporteur, il faudrait que le transporteur prouve que le dommage résulte de l'un des dix-huit cas exceptés hormis l'incendie et qu'il n'a lui-même pas commis de faute. S'il ne parvient pas à le faire, il réintroduit par ce fait sa responsabilité. C'est pour se prémunir contre le fardeau financier que peut constituer la réintroduction de sa responsabilité qu'il serait souhaitable de souscrire une assurance en réalité de responsabilité[1094]. Ainsi, le transporteur, en dépit du maintien d'une assurance sur les facultés qui couvre la marchandise de la prise en charge à la livraison devra souscrire une assurance additionnelle que la police française sur les facultés ne couvre pas. Cette assurance aura pour champ de couverture sa responsabilité établie en dehors de la prise en charge à la livraison.

Dans le premier cas, si le chargeur ne dispose pas déjà d'une assurance sur les facultés transportées par mer, le transporteur en souscrivant une telle assurance pourra s'en servir en cas de dommage de perte de la marchandise source de la présomption de sa responsabilité. En outre, il pourra s'en servir lorsqu'il ne parviendra à établir que le dommage résulte d'un des dix-huit cas exceptés. Comme tel, la conception législative qui confère à l'assurance responsabilité le titre d'assurance de chose semble se justifier.

208. Mais la police sur les facultés couvre t-elle tous les cas exceptés ? Certainement non. Certains cas exceptés sont clairement exclus et pour ceux-là, le transporteur devra disposer d'une

---

[1090] Art 3 1 a) des polices types sur facultés-FAP sauf et tous risques : « à la **responsabilité** quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ; »

[1091] **G. CORNU**, Voc. Jurid, op.cit, p. 888. Convention par laquelle l'une des parties, le stipulant fait promettre à l'autre, le promettant l'accomplissement d'une prestation au profit d'un tiers, le bénéficiaire.

[1092] **G. CORNU**, Voc. Jurid, op.cit, p. 571. Contrat par lequel une personne, le mandant confère à une autre personne qui en accepte la charge, le mandataire, le pouvoir et la mission d'accomplir pour elle et en son nom un acte juridique.

[1093] Cass.com, 3 nov 2010, n°09-69.627, DMF 2011, p.115 ; BTL 2010, p.671; Cass.1ère Civ, 25 nov.1997, n°95-14.472, DMF 1998, p.806

[1094] Art 4-2.p de la Convention de Bruxelles

assurance pour être en mesure de s'en servir afin de réparer les dommages qui lui incomberont éventuellement.

Ainsi, cette assurance additionnelle de responsabilité devra couvrir par exemple le champ de l'article 7 de cette police notamment en ces points 1 (saisie judiciaire) ; 3(s'il n'arrive pas à prouver que le vice est propre à la marchandise ou qu'il est survenu au cours du voyage) ; l'absence, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage de la marchandise. La police d'assurance sur les facultés –garantie tous risques pour le protéger contre les risques d'incendie à la condition que la faculté soit chargée sur le pont ou dans les superstructures du navire ou d'une embarcation non muni d'une installation appropriée pour ce type de transport. Cela dit, il est important de noter que le transporteur maritime doit envisager de souscrire une assurance sur les facultés-FAP sauf pour espérer la couverture du risque d'incendie[1095] ou des fortunes de mer(péril de la mer) qu'il ne parviendra pas à prouver[1096]. En outre, il sera possible au transporteur de se prévaloir de son assurance sur les facultés-garantie tous risques pour faire face à l'acte de Dieu tel qu'identifié par le Doyen RODIERE : « la foudre ».[1097]

209. Par ailleurs, il convient de s'interroger sur le type de police d'assurance que le transporteur devra souscrire pour garantir sa responsabilité en dehors de la prise en charge à la livraison de la marchandise. La livraison de la marchandise se « définit comme l'opération par laquelle le transporteur remet matériellement la marchandise à l'ayant droit, celui-ci étant en mesure d'en prendre possession, de vérifier son état et, le cas échéant, de prendre toutes les réserves utiles »[1098]. Lorsqu'un transport maritime s'effectue sous la convention de Bruxelles du 25 août 1924, la souscription par le transporteur d'une assurance sur facultés à elle-seule semble ne pas suffire à le garantir contre d'éventuels dommages qui pourraient survenir.

Ainsi, les dommages à la marchandise qui surviennent dans le cadre du contrat d'affrètement ; ceux qui surviennent dans le transport d'animaux vivant ou de cargaisons chargées en pontée ; ceux qui surviennent dans les contrats conclus pour certains transports de nature à justifier une convention spéciale ; les dommages survenus dans le cadre des opérations qui seront faites avant la prise en charge ou après la livraison et qui ne sont pas couvertes par le

---

[1095] Art 5-1. 11è tiret de la police française sur les facultés FAP sauf, imprimé du 1er juillet 2009

[1096] Art 5-1.10è tiret de la police française sur les facultés FAP sauf, imprimé du 1er juillet 2009 (éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés)

[1097] Art 5-2 de la police française sur les facultés tous risques, imprimé du 1 er juillet 2009. Cependant, pour que la police puisse garantir ce risque, il faudrait que la faculté endommagée soit chargée sur le pont ou dans les superstructure du navire ou d'embarcation non munis d'installations appropriées pour ce type de transport.

[1098] CA Aix-en-Provence, 2è ch, 14 janv 2016, n° 13/09041, NOWACO A/S et a. c/ CMA CGM, BTL 2016, n°3582, p.63, où l'arrivée avait eu lieu un 30 juillet, la remise du conteneur le 31 suivant, jour où le réceptionnaire avait découvert l'avarie à l'ouverture du conteneur, et les observations avaient été formulées le 3 août par courrier électronique, donc dans le délai prévu par le texte.

contrat de transport ; dans les transports successifs sous connaissement direct, si le premier transporteur a déclaré sa responsabilité pour les transports subséquents ; à l'intérieur-même du domaine couvert par le contrat de transport maritime, pour tous les dommages autres que ceux qui constituent des pertes ou des avaries, notamment pour le préjudice commercial subi par l'expéditeur ou le destinateur en cas de retard pourraient engager sa responsabilité. En cas de retard, à condition que les clauses d'exonération ou de limitation de responsabilité s'appliquent aux préjudices causés par le retard autre qu'une perte ou une avarie aux marchandises.

C'est en raison de cela qu'il conviendrait que le transporteur maritime soit attentif et comprenne véritablement le champ de couverture de son contrat d'assurance qui ne pourra pas toujours couvrir sa responsabilité pour les dommages et pertes qui atteignent la marchandise en dehors de la prise en charge jusqu'à la livraison. C'est en ce sens que le courtier en assurance doit lui apporter assistance et conseil afin qu'il ne se méprenne à cet effet. Partant, il semblerait que le type d'assurance que doit souscrire le transporteur pour ces dommages et pertes énumérés dans ces conditions est une assurance de responsabilité contrairement. Cependant, nous n'affirmons pas que l'assurance facultés souscrite par le transporteur vaut une assurance de responsabilité. Pour nous, ce dernier devrait souscrire une assurance responsabilité à titre principal, complémentaire à son assurance sur les facultés pour pouvoir faire face aux dommages qui surviennent dans le contexte sus-indiqué.

210. Notons que sous les règles de Hambourg, certains cas de la responsabilité du transporteur ont été supprimés. Ainsi, on est dans un régime de présomption de faute que le transporteur ne peut dégager que s'il établit la preuve de sa diligence raisonnable[1099]. Il n'a plus besoin comme c'était le cas dans la convention de Bruxelles d'établir que le dommage ou la perte provient d'un cas excepté. On peut donc constater que ces cas exceptés disparaissent hormis l'incendie pour lequel, le demandeur devra rapporter la preuve de l'absence de diligence du transporteur[1100].

211. Quant au transport des animaux et au sauvetage de vie en mer, des règles de responsabilité particulières sont édictées pour le transporteur[1101]. Le transport des animaux vivants, comme d'ailleurs celui d'autres produits sensibles (fruits, légumes etc…), comporte des risques, dus à la nature de ces marchandises, qui sont beaucoup plus élevés que ceux engendrés par d'autres biens.

[1099] Art 5 Règles de Hambourg
[1100] Art 5 al 4 des Règles de Hambourg
[1101] Art 5 al 5 des Règles de Hambourg

Les Règles de Haye excluent les animaux vivants de la définition des «marchandises ». Le régime de la responsabilité du transporteur n'est pas applicable à ce type spécial de marchandises et les parties peuvent convenir elles-mêmes du régime de la responsabilité applicable. L'exclusion des animaux vivants de la définition des marchandises et, partant, du régime des Règles de Haye a été vivement critiquée par le Groupe des 77 dans le Groupe de travail de la CNUCED. Les PVD, principaux exportateurs de bétail, ayant longtemps souffert de cette situation ont souscrit à la suggestion du Secrétariat de la CNUCED d'inclure dans la définition des marchandises les animaux vivants pour leur faire appliquer le régime de la responsabilité du transporteur prévu par la Convention. Les autres Groupes ne se sont pas prononcés sur cette question[1102].

212. Toutefois, deux thèses différentes ont été débattues[1103], finalement le Groupe de travail a décidé d'étendre l'application du régime de la responsabilité du transporteur aux animaux vivants en incluant dans la définition des marchandises les 'animaux vivants' et en ajoutant une règle relative aux risques spéciaux inhérents au transport de ce genre de marchandises. Ainsi, le texte approuvé par la Conférence des plénipotentiaires semble plus précis[1104].

Ici, il y a une sorte de dérogation à la règle fondamentale de la responsabilité du transporteur dans la mesure où il doit prouver qu'il a « suivi toutes les instructions du chargeur et que la perte, le dommage ou le retard ne résulte pas de sa faute ou négligence. » S'il y parvient, il est exonéré de sa responsabilité. On peut donc dire que c'est le chargeur qui définit les obligations du transporteur et non plus la convention comme cela a été traditionnellement admis. Cependant, il n'est pas contestable d'affirmer que cela résulte de la spécificité-même attachée à ce type de marchandise, sinon à ce type de transport par mer. Le transport d'animaux vivants n'est pas le seul type de transport soumis à ces spécificités dont nous venons de parler. Les chargements de marchandises en pontée sont concernés[1105].

[1102] Voir rapport du Groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes de la CENUCED sur sa deuxième session, p.53 et 66.

[1103] D'après la première, les animaux vivants devaient faire partie de la définition des marchandises, les parties étant libres de définir le cadre de la responsabilité du transporteur. La seconde acceptait en principe la responsabilité du transporteur pour le transport d'animaux vivants sous réserve de quelques dérogations.

[1104] « *En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable de toute perte, dommage ou retard qui résulte des risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Lorsque le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, selon les circonstances de l'espèce, la perte, le dommage ou le retard pourrait être attribué à de tels risques, il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins que la perte, le dommage ou le retard résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou agents.* » Extrait du rapport du groupe de travail de la CNUDCI sur les travaux de sa sixième session, p. 134

[1105] Art 9 des Règles de Hambourg : absence de responsabilité en cas d'accord préalable du chargeur.

Or, il convient de faire remarquer que la Convention de Hambourg déclare s'appliquer à un tel transport : elle accorde certes un régime dérogatoire pour cette catégorie de marchandises, mais elle rend bien le transporteur responsable des pertes causées à ces marchandises. On pourrait donc souligner que la police type des assurances sur les facultés s'écartant des règles de Hambourg, elle expose le transporteur maritime à un risque de responsabilité qu'il ne pourra couvrir que s'il souscrit une assurance annexe.

213. Concernant les transports en pontée, la police type exclut ceux qui ne sont pas faits avec l'accord du chargeur. La déduction qu'on peut faire est que pour tout chargement qui ne sera pas fait en accord avec le chargeur, le transporteur pourra se prévaloir de son assurance responsabilité pour faire face aux réclamations du chargeur. On comprend donc l'intérêt de la souscription d'une assurance additionnelle de responsabilité pour parer à toutes ces éventualités résultant des dommages qui pourraient atteindre la marchandise que la police type exclut de son champ de couverture.

Par ailleurs, le moins qu'on puisse dire c'est que cette disposition est protectrice de l'assureur dans la mesure où l'information du chargeur d'un chargement en pontée présente un intérêt particulier pour l'assureur de sorte à ce qu'il refuse en cas de défaut de couvrir les dommages qui résultent d'un tel transport. En tout cas la suppression des cas exceptés des règles de Hambourg ne garantit pas dans bien des cas l'exonération du transporteur maritime de sa responsabilité. Dans l'hypothèse de la survenance d'un risque de guerre ou assimilés, le transporteur rencontrera plus de difficultés à prouver sa diligence raisonnable selon les exigences des règles de Hambourg. Cela est évident dans la mesure où les bonnes pratiques de l'OMI recommandent aux membres d'équipages de ne pas opposer de résistances en cas d'attaque des pirates, cela pouvant mettre en danger leur vie[1106].

214. La police française d'assurance maritime sur les facultés- garanties tous risques indique qu'il est exclu de son champ de couverture les risques de guerre et assimilés[1107].Or, ces risques de guerre font partie des dix-huit cas exceptés visés par la Convention de Bruxelles, mais que la police française sur les facultés –tous risques ne couvre pas. Le transporteur maritime aura dans ces conditions besoin de recourir à une convention spéciale risque de guerre dont les implications seront mises en évidence dans la deuxième partie de cette recherche. Ce rapprochement entre risque de guerre et assurance à ce niveau permet de souligner les

[1106] MSC, Circular n°622/Rev.1 Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, Doc MSC/Cir-622, Rev-1/ Voir en ce sens, EVA MARIA RUBIO FERNANDEZ, Bilan de la réglementation juridique international sur l'assistance aux victimes de la violence sur mer, spécialement de la piraterie ou du vol à main armée, Extrait de Sûreté maritime et violence en mer, S/D José Manuel Sobrino Herdia, Ed Bruylant 2011.

[1107] Art 7.7 de la police française d'assurance sur les facultés –garantie tous risques, imprimé du 1er juillet 2009

rapprochements indéniables qui existent entre la sécurité maritime et la sûreté maritime. A notre avis certains risques de guerre et assimilés sont du domaine de la sûreté maritime parce que identifiés comme des menaces, ou encore des actes illicites contre le transport maritime.

De ce qui précède, il ne serait pas prétentieux d'affirmer que la conception législative de l'assurance sur les facultés est uniquement une assurance de chose. Cette conception serait-elle admise par la jurisprudence ? Rien n'est sûr.

Pour la jurisprudence, l'assurance sur les facultés souscrite par le transporteur est une assurance de chose mais aussi une assurance de responsabilité. Essayons de voir comment la jurisprudence soutient cette thèse. La Cour de Cassation française a considéré suite à une escale à Colombo, que les moteurs de missiles vendus par la société BZ à une société taiwanaise ont été saisis par les douanes du Sri Lanka[1108]. La Cour de Cassation a considéré que le contrat de vente et le contrat d'assurance sont différents l'un de l'autre ; qu'en se référant aux stipulations du contrat de vente pour exclure l'existence d'un cumul d'assurances, la CA a violé les articles 1165 du code civil, L.172-8 et L.172-9 du code des assurances. La lecture de cette décision à la lumière de l'article 7- 1° de la police française sur les facultés tous risques[1109] met en évidence sa qualité. A notre avis, la clairvoyance des juges de la Cour de cassation a prévalu dans la mesure où l'assurance sur les facultés est une assurance de chose, différente de l'assurance de responsabilité.

Pendant l'expédition maritime, divers sont les risques qui peuvent perturber l'exécution normale du contrat de transport maritime. Les causes étrangères comme nous avons voulu définir les cas exceptés sont souvent à l'origine de cette perturbation. Lorsqu'ils surviennent, le transporteur maritime peut en principe s'en prévaloir pour espérer obtenir son exonération. Toutefois, cela n'est possible qu'à certaines conditions. De plus en plus, il y a une tendance pour les juges de vouloir en plus de cette institution des cas exceptés et leurs conséquences connues depuis la convention de Bruxelles du 25 août 1924, d'exiger dans certains cas la preuve des caractéristiques d'un cas d'un cas de force majeure. Le transporteur est donc progressivement installé dans une sorte de complexification de sa situation jugée souvent favorable sous le régime de la Convention de Bruxelles.

[1108]Cass.com 16 juin 2004, n°02-12.468 ; Voir en ce sens, Ca Paris, 4 juillet 1980, La Foncière c/Articam, DMF 1981, p.538, note Rohart J S

[1109] Art 7 1° de la police d'assurance sur les facultés tous risques « Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de : confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie exécution ou autres saisies, ***l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées.*** »

Il n'est donc plus certain que l'invocation d'un cas excepté aura forcément pour conséquence l'exonération du transporteur maritime. Dans un tel contexte, faut-il consacrer l'innovation dans l'admission des cas exceptés à la lumière des nouvelles technologies à bord des navires qui influencent de plus en plus les décisions de justice ? Rien n'est moins sûr pour vu que cela participe d'une gestion efficace des risques maritimes qui s'identifient aux cas exceptés. Par ailleurs, l'étude des risques liés au transport maritime ne peut se limiter à ceux que nous avons présentés. Une gestion efficace des risques de la navigation passe aussi par un contrôle de la sécurité des navires par les États.

CHAPITRE II : LA PRISE EN COMPTE DU CONTROLE DE LA SECURITE DES NAVIRES DANS LE TRAITEMENT DES RISQUES MARITIMES

Le navire sous normes peut constituer une véritable source d'insécurité pour la navigation. De nombreux risques à l'instar de ceux que nous avons déjà étudiés peuvent être la conséquence de l'innavigabilité du navire ou encore de son état défectueux. Il faut d'abord rappeler que l'État du pavillon a autorité sur le navire en tout lieu et en tout temps. C'est ainsi que la CMB mentionne trois points essentiels[1110]. Le contrôle de conformité des navires aux normes revient à assurer le contrôle de leur sécurité. Le contrôle des normes techniques ainsi que des règles relatives aux effectifs et à la qualification des équipages revient en principe à l'État du pavillon. Ce contrôle est appuyé par les États du port pour parer aux défaillances de l'État du pavillon dans la vocation qui est la sienne. D'autres organismes sont impliqués dans ce contrôle. C'est pour parer aux risques de la navigation qu'il conviendra d'envisager le contrôle des navires par les États (**SECTION I**) mais aussi par ces organismes (**SECTION II**).

SECTION I - Le contrôle de la sécurité des navires : un moyen de prévention des risques de la navigation maritime

Le contrôle des navires est une phase essentielle en matière de prévention des risques de la navigation. Les États s'impliquent de manière individuelle, comme c'est le cas des États-Unis d'Amérique, ou encore collectivement comme en Europe sur la base du MOU de Paris. Dans la

[1110] Art 217 de la CMB (L'État du pavillon doit veiller à ce que les navires figurant sur ces registres respectent les normes et règles internationales applicables et à ce qu'elles soient effectivement appliquées quelque soit le lieu où ils se trouvent. Il doit prendre les mesures appropriées pour interdire à ces navires d'appareiller.)

mise en œuvre du contrôle des navires, l'État qui a octroyé son pavillon, donc État du pavillon a une mission régalienne dans le cadre de ce contrôle sur ses navires (**§I**). Parfois, il a été constaté son laxisme, sa défaillance dans l'exercice de cette mission. C'est donc pour palier les éventuelles défaillances de l'État du pavillon ou encore renforcer la sécurité des navires que les États du port s'investissent dans le contrôle des navires. (**§II**).

§I- Une mission régalienne de l'État du pavillon

Les fondements des pouvoirs de contrôle de l'État du pavillon reposent sur la notion de nationalité[1111]. Dans les conventions maritimes internationales, un navire est considéré comme appartenant à un État s'il est immatriculé dans cet État. C'est ainsi que l'État fixe les conditions d'attribution de la nationalité du navire avec l'appui du lien substantiel qui est une simple conséquence de cette attribution[1112]. Il consiste en l'exercice par l'État du pavillon de sa juridiction et de son contrôle sur le navire après immatriculation. L'État ne doit perdre tout contact avec lui : *le contrôle doit suivre le pavillon*.[1113] En contre partie, ce droit de contrôle est également une obligation qui lorsqu' elle n'est pas exécutée par l'État du pavillon, peut entraîner sa responsabilité. Ainsi, pour garantir la sécurité des navires, l'État du pavillon doit exercer ses obligations de contrôle de ses navires(**A**), faute de quoi sa responsabilité pourra être mise en jeu (**B**).

A- Les obligations de l'État du pavillon à l'égard de « ses » navires

215. L'état défectueux du navire, sa construction sous normes et même le manque de son entretien peuvent constituer des risques réels qu'il faudra prendre au sérieux dans la politique de la sécurité du transport par voie maritime. La sécurité des navires dépend de la réunion de trois critères essentiels. Le critère tenant à la solidité du navire, celui tenant à la flottabilité et la stabilité du navire et enfin, celui tenant à la protection du navire contre l'incendie. Ces critères

[1111]**F-M FAY**, 'La nationalité des navires en temps de paix'. Paris A.PEDONE 1973. La nationalité peut se définir comme la relation juridique qui s'établit entre le navire et un État./ Sur la nationalité, voir : **D P. TOKPA** : la nationalité des sociétés dans les pays en voie de développement : exemples africains et latino-américains, thèse , université de Bordeaux, 1989

[1112]Art 5 de la Convention de 1958 sur la haute mer « Chaque État fixe ses conditions auxquelles il accorde la nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre pavillon… »

[1113]**DU PONTAVICE, P. CORDIER** : « Navires et autres bâtiments de mers », Jurisclasseur commercial. Fascicule 1045, 3, 1984, n°74

ainsi décrit ont pour but de répondre aux risques de cassures de la structure du navire pendant l'expédition, au risque de l'envahissement du navire par l'eau, suite à une déchirure de la coque due à un abordage ou un heurt avec un obstacle.[1114] C'est en raison de cela que le rôle des sociétés de classification est déterminant dans le contrôle et l'approbation du navire en construction. Celui de l'État du pavillon n'est pas moins essentiel.

Lorsque qu'un État accepte d'immatriculer un navire à son registre, cela crée un rattachement du navire à son ordre juridique. Pour s'assurer de la conformité du navire avec son ordre juridique ou encore l'ordre juridique international, l'État dont il bat pavillon a des attributions qu'il met en œuvre par l'exercice de certaines compétences et obligations. Ainsi, l'État du pavillon a une compétence exclusive sur le navire qui est énoncée par la Convention sur la Haute Mer de 1958[1115]. Cela dit, le pavillon est l'expression de la souveraineté de l'État sur le navire, source de droits pour cet État, mais aussi source de devoirs précisément en matière de sécurité maritime.

116. Le contrôle de la sécurité des navires par l'État du pavillon repose sur deux principales compétences (compétences administratives de contrôle et les compétences répressives) d'une part et une obligation d'enquête suite aux accidents d'autre part. De nombreux textes notamment internationaux servent de bases juridiques à ces compétences administratives de contrôle de la sécurité du navire par l'État du pavillon. Ainsi, la Convention sur la Haute Mer fait obligation aux États du pavillon de s'assurer que leurs navires sont conformes aux règles de la sécurité[1116]. En appui à la reconnaissance de cette compétence, la CMB mentionne de manière précise l'obligation d'un contrôle effectif auquel est tenu l'État du pavillon sur ses navires[1117]. En outre, l'État du pavillon est également tenu d'exercer des contrôles dans le domaine de la protection du milieu marin[1118].

117. Quant aux Conventions de l'OMI, elles mettent à la charge de l'État du pavillon deux obligations principales. L'une concerne les visites et inspections de navires et l'autre est relative à la délivrance de certificat. La vérification du respect des règles de sécurité en vigueur

[1114] **Ph. BOISSON**, *Politiques et droit…Op.cit,* p.236

[1115] Art 6 al 1 et 2 de la Conv. sur la Haute Mer : les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et se trouvent soumis…à sa juridiction exclusive en haute mer. L'alinéa 2 ajoute : un navire naviguant sous les pavillons de deux ou plusieurs États…ne peut se prévaloir…d'aucune de ces deux nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

[1116] Art 5.1 de la CHM de 1958 al 1 et 2 : l'État doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines techniques, administratif et social sur les navires battant son pavillon. Selon l'alinéa 2 : chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

[1117] Art 94.2 a) et b) de la CMB.

[1118] Art 217.1)2)3) de la CMB

se fait par les visites et cette mission incombe aux fonctionnaires de l'administration[1119] ou à l'autorité[1120]. Toujours dans la même veine, la Convention SOLAS mentionne que l'administration doit se porter pleinement garante de l'exécution complète, de l'efficacité de ses interventions et doit s'engager à prendre les mesures pour satisfaire cette obligation[1121].

En ce qui concerne la délivrance des certificats, elle est assumée par l'administration maritime de l'État du pavillon[1122]. Les certificats attestent que le navire est en conformité avec les exigences de la règlementation pendant une durée limitée qui varie selon le cas. C'est dans le respect de cette procédure pour leur délivrance qu'ils peuvent être validés par les autres États parties aux conventions en la matière lors des contrôles[1123].La conséquence d'une telle démarche est de pouvoir engager la responsabilité, que de l'administration qui a délivré le certificat « douteux » comme l'indique l'article 16.3 de la Convention sur les lignes de charge. L'OIT a également consacré les obligations de contrôle de l'État du pavillon en matière sociale[1124].

118. Par ailleurs, indiquons que l'État du pavillon, en plus de ses compétences administratives de contrôle de sécurité des navires qui battent son pavillon, il a aussi des compétences répressives.

L'État du pavillon peut infliger des sanctions aux membres d'équipage mais également au propriétaire du navire qui ne se soumet pas aux exigences de sécurité des navires. C'est ainsi que la Convention de Montégo Bay de 1982 sert de fondement juridique à la mise en œuvre de ces compétences répressives de l'État du pavillon[1125]. A cela s'ajoute l'article 217 de la CMB qui permet à l'État du pavillon de sanctionner les infractions aux règles contre la pollution marine. C'est dans ce cadre que l'État du pavillon doit enquêter immédiatement, poursuivre sans retard les présumés auteurs, informer sans délai l'État demandeur et l'OMI de l'action engagée et des

---

[1119] Art 13 de la Convention sur les lignes de charge

[1120] Art 4.3 de l'annexe I de la Conv. MARPOL. Ce terme renvoie au Gouvernement de l'État qui exerce son autorité sur le navire.

[1121] Règle 6e de la Conv. SOLAS

[1122] Art 13 de la Conv. SOLAS et art 17 de la Convention. sur les lignes de charge

[1123] Art 20 de la Conv. sur les lignes de charge « les certificats sont acceptés par les autres Gouvernements contractants et considérés comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes »

[1124] Recommandation n° 108 sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer de 1958. Pour renchérir sur ces obligations, la Convention de 1976 sur les normes minima fait peser sur l'État du pavillon, l'obligation d'exercer effectivement sa juridiction ou son contrôle sur des navires dans le domaine des normes de sécurité, ou encore ayant trait avec la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif dans le but d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires. La vérification par des inspecteurs ou par tout autre moyen approprié que les navires sont conformes aux conventions internationales du travail applicables en vigueur.

[1125] Art 97 de la CMB, 1- En cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation maritime en haute mer qui engage la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de tout autre membre du personnel du navire, il ne peut être intenté de poursuite pénale ou disciplinaire que devant les autorités judiciaires ou administratives, soit de l'État du pavillon, soit de l'État dont l'intéressé a la nationalité. 2- En matière disciplinaire, l'État qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité ou permis est seul compétent pour prononcer, en respectant les voies légales, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de cet État. 3- Il ne peut être ordonné de saisie ou d'immobilisation du navire, même dans l'exécution d'actes d'instruction, par d'autres autorités que celles de l'État du pavillon.

résultats et enfin se doter d'un cadre juridique assez rigoureux pour lutter contre l'impunité mais aussi dissuader les éventuels contrevenants.

119. La dualité de compétence de l'État du pavillon en matière de contrôle de la sécurité des navires ayant été présentée, il reste à signaler que l'État du pavillon est tenu d'une obligation d'enquête suite aux accidents impliquant un navire arborant son pavillon.

Dans le cadre du contrôle de sécurité de ses navires, l'État du pavillon doit s'impliquer dans les enquêtes nécessaires après un événement de mer ayant entraîné des pertes en vies humaines, dommages corporels et matériels ou pollution du milieu marin. L'obligation du contrôle de la sécurité des navires qui prend en compte l'enquête suite aux accidents vise non seulement l'exercice des compétences répressives de l'État du pavillon par des moyens d'investigation par des mécanismes fiables mais aussi elle assure la prévention de tels accidents[1126]. Cependant, en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution des obligations prévues dans les textes internationaux qui régissent la sécurité maritime, l'État du pavillon peut-il voir sa responsabilité être mise en jeu ?

B- Les perspectives envisageables pour la mise en œuvre de la responsabilité de l'État du pavillon

120. La possibilité d'engager la responsabilité d'un État a fait l'objet de diverses réflexions, mais ce qu'on a pu retenir est que l'immunité souveraine des États rend complexe, disons impossible l'application de sanctions à l'égard des États. Particulièrement, nous pensons qu'il peut avoir une alternative à cette exception d'immunité qui empêche toute action judiciaire à l'égard des États dans le domaine de la sécurité maritime.

Rappelons que la Convention de Vienne de 1969 sur le Droit des Traités fait mention de ce que *tout traité… doit être exécuté de bonne foi*[1127]. Ainsi, une obligation est clairement prescrite pour les États dans l'exécution des traités auxquels ils sont parties. Cette convention a prévu des sanctions qui, hélas, manquent d'efficacité. C'est ainsi que les parties lésées par une inexécution du Traité peuvent suspendre l'exécution de certaines de leurs obligations, voire mettre fin à leurs engagements[1128]. Les Traités étant généralement des accords multilatéraux, peut-il y avoir une

[1126]**L. OUDET** : 'Comment prévenir les abordages'.JMM, 29 août 1970, 2734 « *La connaissance du mal aide à la découverte des remèdes et développe un esprit préventif qui attaque le mal à la base et l'empêche de proliférer »*
[1127]Art 26 de la Conv. de Vienne de 1969 sur le Droit des traités
[1128]Art 60 de la Conv. de Vienne sur le Droit des Traités/ Voir en ce sens **P. REUTER**, Introduction au droit des traités', PUF, Paris, 1985, 160-162

efficacité d'une telle initiative ? Il est mis en évidence une sorte d'exception d'inexécution[1129] qui ne peut avoir d'effet que si l'accord international ne lie que deux États.

Le droit communautaire s'est également intéressé à cette possibilité de sanction des États qui manquent à leurs obligations. Ainsi, il est possible d'effectuer un recours devant la CJCE en cas de manquement par un État membre de ses obligations[1130]. Toutefois, en dépit de la portée politique et morale importante des décisions de la Cour, les États membres détiennent une certaine marge de manœuvre sur le plan juridique observe un auteur[1131]. C'est également cela qui explique les difficultés rencontrées par L'OMI pour faire appliquer effectivement ses conventions dans tous les États. A ces solutions qui semblent théoriques, il convient d'ajouter l'immunité souveraine de l'État du pavillon qui empêche en pratique de lui infliger des sanctions peu importe son laxisme.

L'immunité accordée aux États empêche la mise en œuvre de leur responsabilité devant quelques juridictions que ce soit. Cela tire sa source de la courtoisie internationale, de l'égalité souveraine des États et de la protection de leur indépendance fonctionnelle. En principe, l'immunité des États n'est applicable qu'à l'égard des actes de puissance publique. Or, effectuer des inspections et visites à bord des navires, délivrer des certificats de sécurité et de lutte contre la pollution sont traditionnellement et par nature des actes de puissance publique que l'État peut éventuellement déléguer aux sociétés de classifications. Par conséquent, les États du pavillon, en dépit de leur laxisme dans le cadre de tels contrôles nécessaires à la sécurité du navire, échappent à des poursuites judiciaires.

Toujours dans la recherche de solutions pour sanctionner un État du pavillon qui ne respecte pas ses engagements, il a été également souligné la possibilité de l'annulation de la reconnaissance de leur autorité[1132]. Cela aura pour effet un dépavillonnement pour des pavillons qui se font respecter par le respect de leurs engagements internationaux en matière de sécurité de leurs navires. Nous pouvons cependant regretter que les difficultés de mise en œuvre de cette réponse recommandent d'autres voies pour engager efficacement la responsabilité des États du pavillon qui ne veillent pas à ce que leurs navires soient aux normes. Face à un tel dilemme doit-

[1129]Art 1219 du Code Civil : L'exception d'inexécution est une mesure comminatoire qui consiste, pour une partie, à suspendre l'exécution de son obligation jusqu'à ce que l'autre partie exécute la sienne. **L'exception d'inexécution est également possible en réaction à un simple risque d'inexécution (art. 1220).** Le texte pose des conditions relativement strictes à cette possibilité : il doit être « manifeste » que le cocontractant ne s'exécutera pas à l'échéance et les conséquences de cette inexécution doivent être « suffisamment graves » (ce qui suggère, là aussi, un contrôle de proportionnalité).

[1130]Art 169 à 171 du Traité de Rome.

[1131]**G. HODGKINSON**, 'Flags and quality- Dilema or Opportunity. International Legal Frameworth'. IBC Conference- London, Nov. 1992

[1132]Report of Lord Donaldson's inquiry into the prevention of pollution from merchant shipping. HMSO, May 1994, p. XXVI, paragr.8 ' Safer ship, cleaner seas'

on rester les bras croisés, ce qui naturellement favorisera l'impunité des États du pavillon, donc compromettra l'élan de la sécurité maritime tant visé ? La réponse est certainement négative.

121. A notre avis des alternatives existent à ce qui peut paraître comme un dilemme dans la mise en œuvre de la responsabilité des États du pavillon qui n'exécutent pas leurs obligations.

Indiquons que la catastrophe de l'Erika a permis au juge Dominique Talancé d'élargir le champ des mises en cause. Toutefois, il est un responsable majeur qui échappe régulièrement à toutes sanctions. Or, il devrait être en première ligne pour écoper des peines les plus lourdes : c'est l'État du pavillon dans son lien substantiel (genuine link) théorique avec le navire. Ce lien est une sorte de cordon ombilical qui le relie au navire jusqu'à ce qu'il soit retiré de la circulation maritime. Inutile de rappeler à nouveau la mission qui est celle de l'État du pavillon à l'égard du navire qu'il a immatriculé. Cette mission devant être mise en œuvre par les inspecteurs compétents mais aussi en nombre suffisant.

Mais il peut arriver que certains pays qui n'ont pas parfois de tradition maritime, de moyens ou encore une administration spécialisée ne puissent pas assumer leurs obligations quant au contrôle de la sécurité de « leurs » navires. Souvent, il est envisagé par ces États de pavillon la délégation de cette mission de contrôle de leurs navires à des sociétés de classification, qui parfois ne font pas preuve d'exemplarité. L'affaire de l'Erika a bien illustré la responsabilité du RINA dans le naufrage de ce pétrolier.

Malheureusement, il faut ajouter les États de libre immatriculation qui n'ont pas les moyens d'assurer un contrôle efficace de leurs navires. Naturellement, ces pavillons de complaisance deviennent très attractifs et drainent avec eux les armateurs moins scrupuleux ayant pour objectif de trouver un refuge contre la fiscalité mais aussi contre des normes moins contraignantes. Les armateurs américains seraient en tête de liste de ces pavillons de complaisance[1133]. Cela crée certainement un challenge comme nous l'avons souligné en amont mais qui n'est pas insurmontable.

Lorsque pendant un contrôle par l'État du port d'un navire battant un pavillon douteux, au casier plein de sanctions et qui comporte un nombre important de déficiences mineures et majeures décelées et que cela apparaît au grand jour suite à une catastrophe maritime de grande ampleur, avec pertes en vies humaines et pollution majeure, il n'est pas possible de faire l'inertie.

[1133]**G. WILLIAMS**, 'Flag State compliance and Port State control'. Euro Shipping 1994. Istambul, 13 oct.1994. (Sur 15 navires entrant dans les eaux américaines, 14 battent pavillons étrangers.) On peut donc s'interroger sur les raisons mais aussi les pavillons étrangers que ces armateurs américains visent.

122. Dans l'hypothèse que nous venons de décrire, n'est-il pas possible que l'État côtier victime de la marée noire ainsi que les familles des victimes portent plaintes devant le Tribunal International du Droit de la Mer ? A notre avis cela est possible dans la mesure où le TIDM est une juridiction inter étatique, compétente pour trancher les litiges qui opposent les États dans l'application de la CMB[1134]. Une action de l'État côtier contre l'État du pavillon devant le TIDM est donc possible. Or, il y a encore de nombreux États sur les listes noires et grises des MOU de Paris et Tokyo. Ces pavillons devraient disparaître purement et simplement du transport maritime qui se veut un transport en toute sécurité.

Pour illustration, la France serait recevable en son action en poursuivant Malte devant le TIDM suite à la marée noire provoquée par le navire Erika. La mise en œuvre de ces actions dans bien des cas de pollution fondée parfois sur le nombre insuffisant d'équipage[1135] donnerait beaucoup de travail au TIDM qui semble ne pas tourner à plein régime faute de sollicitations suffisantes.

Par ailleurs, la situation des marins abandonnés par leurs armateurs est souvent mal gérée par les États du pavillon qui en principe devraient assurer aussi bien les salaires impayés que les frais de rapatriement. Or, il n'est pas surprenant que ce soient les États du pavillon, par la mauvaise organisation de leur registre, mais aussi leur laxisme dans le lien substantiel qui les lie à leurs navires, qui aident à brouiller les pistes qui pourraient mener aux armateurs irresponsables détenteurs de '*Ship of shame*'[1136].

223. Les décisions rendues par le TIDM peuvent aider à ramener les navires immatriculés dans les pavillons de complaisance vers les pavillons respectables qui savent se faire respecter par leur sérieux. Cependant, il faudrait prendre en compte la variable de l'application effective des décisions rendues par cette juridiction internationale. Nous sommes prudents sur ce point et

---

[1134] *"C'est une question très sensible et difficile. Le TIDM pourrait connaître de tout litige entre l'État du pavillon et l'État côtier à ce sujet pour contrôle insuffisant par l'État du pavillon du navire polluant. Il ne l'a jamais été et, au demeurant, je ne connais pas de cas dans lequel on ait cherché à mettre en cause l'État du pavillon. C'est très dommage, car toute la question de la responsabilité de l'État du pavillon reste à définir en droit international. C'est là une question de volonté des États souverains. Il suffirait, par exemple, d'intenter un recours contre les Bahamas à propos de l'affaire du Prestige devant le TIDM ou un tribunal arbitral pour poser enfin le problème devant une juridiction internationale. Je crois que ce serait une contribution intéressante à l'évolution du droit international en la matière. Mais je constate la réticence des États à s'engager dans cette voie."* Réponse de M. Jean-Pierre Cot, juge français à Hambourg(TIDM) à la question du Cdt M. Bougeard Capitaine au Long Cours, Membre de l'AFCAN, sur un recours possible devant le TIDM en matière de pollution des côtes contre l'État du pavillon.

[1135] Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires de 1996(180)

[1136] Une étude effectuée en Argentine par l'ITF au cours des 10 dernières années a fait a fait apparaître que sur 8 navires abandonnés dans les ports argentins, 6 portaient les couleurs panaméennes.

espérons que la coopération internationale ne fera pas émerger le classique de certaines décisions rendues par la CIJ qui ne seront jamais appliquées[1137].

Aujourd'hui, il n'est pas rare de constater que certains États possédant une flotte sans lien substantiel avec la vocation qui est la leur, n'ont pas la possibilité de contrôler effectivement les navires battant leur pavillon. Cette défaillance de l'organisation étatique a favorisé la complaisance à l'égard de la sécurité et la multiplication des vielles bailles sous normes[1138] dans le transport maritime. C'est dans le souci de renforcer le contrôle de la sécurité des navires que les États du port interviennent pour faire appliquer la réglementation en la matière.

§II- L'intervention de l'État du port dans le contrôle des navires : un renforcement de la sécurité des navires

Il y a plus de trente ans, l'on constate une prolifération des contrôles des navires par l'État du port. Ce phénomène est manifestement la volonté des États du port de prendre une part active dans l'amélioration de la sécurité maritime par l'éradication des navires sous normes en appui à l'État du pavillon. Le contrôle exercé par l'État du port ne saurait être un concept nouveau en droit international. Son développement est réel notamment au niveau régional. Cependant, si les États-Unis maintiennent une certaine spécificité en matière de contrôle des navires étrangers (**A**), les États européens mettent en place une politique de contrôle innovante, qui consiste à adapter aux nouvelles exigences en matière de sécurité des navires, la base juridique commune (**B**).

A- La spécificité de la politique américaine de contrôle de la sécurité des navires étrangers

224. Les États-Unis ne sont certes pas parties à la Convention de Montégo Bay, mais il est important de faire observer que cette convention est l'une des premières à reconnaître au plan international les pouvoirs de l'État du pavillon en matière de contrôle des navires. C'est ainsi

[1137] Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigeria, Arrêt du 10 octobre 2002, Arrêt CIJ. Recueil 2002, p.303/ *La Chine affirme suite à la sentence qui a été rendue par la Cour Permanente d'Arbitrage de la Haye(12 janvier 2016) relativement au conflit qui l'oppose à ses voisins en mer méridionale à propos de la conquête des îles (second Golfe Persique selon certains experts pour sa richesse en ressource naturelle) de papier « bon à jeter ».*

[1138] **Ph. BOISSON**, Politiques et droit …, op.cit, p. 560, n° 869 *« Un navire est considéré comme inférieur aux normes si la coque, l'équipage, la machine ou les équipements sont substantiellement au dessous des normes fixées par la réglementation américaine ou les conventions internationales. »*

qu'il est consacré dans cette convention le refus d'accès des navires qui ne se mettent pas aux normes des conventions internationales en matière de sécurité maritime[1139]. Sans se limiter à cette disposition, la CMB sert de fondement à toute action de l'État du port contre le navire qui commet une infraction dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive[1140].

Spécialement, la CMB prévoit, en son article 226.1 que l'inspection doit être limitée à l'examen des " *certificats, registres et autres documents* " obligatoirement détenus par le navire. Une intervention plus poussée ne peut avoir lieu qu'à la suite de ces vérifications et seulement dans les trois situations limitativement énumérées.

Récemment, la Directive pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la Convention du Travail Maritime de 2006 a renforcé davantage cette mission de l'État du port. Ainsi, il est indiqué dans cette directive que l'élément majeur qui ressort de la CTM de 2006 est l'importance accordée à l'inspection et à la certification effectives des navires par l'État du pavillon, renforcé par la coopération internationale, notamment en ce qui concerne l'inspection des navires étrangers par l'État du port.

L'intervention des États du port dans le contrôle de la sécurité des navires vise sans doute pas seulement, mais essentiellement le renforcement des contrôles exercés par les États du pavillon. Les contrôles exercés par les États du port sont donc des contrôles de second niveau, essentiels pour la sécurité des navires. La Résolution A.682 de l'OMI qui a permis une généralisation des MOU est une contribution significative en matière de contrôle des navires par les États du port. Voici donc un aperçu du cadre juridique international qui fonde le contrôle des navires par l'État du port.

225. La mission de contrôle des navires est assurée par les États-Unis avec de nombreuses spécificités doublées de fermeté[1141]. Une loi fédérale de 1838 a institué le contrôle des navires dans les ports américains. Depuis 1968, le programme d'inspection des navires[1142] a été régulièrement renforcé avec un maintien de l'objectif de départ. Cet objectif est de réduire les

---

[1139]**L'article 219 de la CMB** dispose que lorsque les États du port " *ont déterminé* " qu'un navire se trouvant dans ses eaux a " *enfreint les règles et normes internationales applicables concernant la navigabilité des navires et risque de ce fait de causer des dommages au milieu marin, prennent, autant que faire se peut, des mesures administratives pour empêcher ce navire d'appareiller* ".

[1140] **L'article 220 § 1** dispose que " *l'État du port peut intenter une action* " contre le navire " *si l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive* ". L'infraction devant être constituée sur la base d'une loi ou d'un règlement adopté conformément " *à la convention ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire ou maîtriser la pollution par les navires* ".

[1141] Arrêt de la Cour Suprême des États-Unis, Cunard v. Mellon (262 U.S Reports 100), (le navire qui pénètre dans les eaux américaines doit respecter le droit américain.)

[1142] Ce programme d'inspection est prévu au Titre 14, 33 et 46 du Code des États-Unis est applicable à tous les navires étrangers.

pertes en vies humaines et matérielles ainsi que les dommages à l'environnement. L'US Coast Guard est chargé de mettre en œuvre les inspections des navires. Ainsi, on est passé depuis les attentats du 11 septembre 2001, du délai de déclaration d'arrivée par l'armateur qui était de 24 heures avant l'entrée du navire au port à un délai de 96 heures à l'avance de leurs escales[1143]. Dans ces délais, les armateurs doivent notifier la liste des membres d'équipage, les noms des éventuels passagers ainsi que l'origine et diverses informations relatives à la cargaison.

En appui à la loi fédérale de 1838, les États-Unis ont ratifié la Convention de l'OIT sur les normes minima pour favoriser les contrôles des navires au titre de l'État du port. Indiquons que de nombreux accidents qui impliquaient les navires à passagers ont incité un renforcement des pouvoirs de contrôle et de sanction à l'égard de ces navires dans les années 1990. Depuis le 1er mai 1994, l'US Coast Guard, suite à la fréquence des accidents provoqués par les navires sous normes, a mis en place un nouveau programme de contrôle par l'État du port afin d'éliminer les navires inférieurs aux normes des eaux américaines.

226. Malgré les défis auxquels la Garde-côte américaine est confrontée (vieillissement du matériel d'intervention entre autres), elle met à la disposition des États-Unis le meilleur système de sécurité maritime afin de mieux servir la nation, l'environnement et l'humanité. La garde-côte américaine a une mission diversifiée dont le service maritime qui a répondu à l'appel de l'Amérique de manière permanente pendant plus de 227 ans aujourd'hui. Rattachée au Department of Transportation, la garde-côte américaine est unique en son genre comme une force armée.

Au départ, la mission de la garde-côte américaine était principalement axée sur les navires américains, mais aujourd'hui la stratégie de sécurité maritime qu'elle met en œuvre est traduite par le rôle de régulation, d'inspection et d'éducation, avec insistance sur la prévention des problèmes avant qu'il ne surviennent. La garde-côte américaine met en œuvre de nombreux textes pour la protection des eaux américaines et les navires étrangers doivent être en mesure de le faire, c'est-à-dire, doivent être conformes aux normes. En ce qui concerne l'inspection des navires battant pavillon américain, un responsable de la garde-côte américaine a indiqué que : *« Coast Guard safety inspectors track most U.S-flagged vessels from shipyard to final voyage. Our regulations are based on sound engineering practices and good seamanship »*[1144].

Ajoutons que la garde-côte américaine a développé une stratégie performante pour promouvoir et améliorer le programme de contrôle des navires au titre de l'État du port. Cela vise en effet l'éradication des navires sous normes dans la complaisance d'application des textes

[1143] Ports USA : Sécurité Renforcée. Bulletin des transports et de la logistique, n° 2911, 15 octobre 2001
[1144] **R.GANDOLFO**, The US Coast Guard, Annales de l'IMTM 2000-2001.p. 62

internationaux. Dans la mesure où plus de 76 millions de bateaux de plaisance croisent dans les eaux américaines, le programme américain de sécurité des bateaux de plaisance est focalisé sur la réduction des pertes en vie humaines, de biens et des dommages à l'environnement.

La force de la sécurité américaine et des opérations reposent sur l'extension de leur réseau de contrôle des navires[1145]. Ainsi, il convient d'affirmer qu'à travers leur mission de sécurité maritime, les gardes-côtes américains protègent les personnes de la mer, mais aussi la mer des personnes.

Observons que c'est seul, que les États-Unis se sont engagés dans la lutte contre les navires sous normes. Cela voudrait dire qu'ils n'ont pas jugés utile de s'engager dans une voie à l'instar du MOU de Paris regroupant plusieurs États. Toutefois, il convient de faire remarquer que l'US Coast Guard intervient en coopération avec les autorités chargées d'appliquer le MOU de Paris et cette approche se développe avec d'autres régions engagées dans le contrôle des navires.

A notre avis, cette démarche adoptée par les États-Unis présente un intérêt important aussi pour les États qui coopèrent en ce sens mais aussi les eux-mêmes dans la mesure où le transport maritime est un transport international par nature. Ceci étant, pour une efficacité du contrôle des navires qui en principe peuvent toucher tous les ports du monde, il est besoin de coopérer quant à l'échange d'informations relatives à ces navires.

227. Le Programme de 1994 fonctionne à partir d'une base de données informatisée sur les inspections de navires dans les ports américains. Il s'agit du « Port State information Exchange System » lancé en 1993 et accessible partout dans le monde. Ce système permet de faciliter l'identification des défaillances imputables aux responsables de la sécurité maritime et permet aussi de donner des informations précises sur l'état des navires[1146]. Les informations disponibles sont mises à jour chaque trimestre et accessibles par les professionnels. Il doit fonctionner ainsi jusqu'à la mise en place de la banque internationale d'informations sur les navires de l'OMI.

[In the United States, the Coast Guard maintains the most comprehensive data collection and retrieval system on marine transportation safety. The core of its system is known as the Marine Safety Information System (MSIS). It contains information on a variety of Coast Guard activities including: vessel and facility inspections, vessel casualties, personnel action cases, vessel documentation, civil penalty actions and pollution cases. The system was designed in the

[1145]**R. GANDOLFO**, Op.cit, p.62 "*Coast Guard search and rescue transcends the bounds of high seas, Until recently, the citizens of Grand Forks, N.D, may never have considered how the Cost Guard touched their lives. But when the Swollen Red River flooded their city in 1997, the Coast Guard was there to assist."*

[1146]**J. CLINE**, 'Information sharing identifies weak safety nets'. Proceedings of the Marine Safety Council-May/June 1994, 25-26. "This information-sharing process allows all the maritime members throughout the world to identify weak areas in the fabric of the safety nets in the maritime safety network and repair them before serious harm can result."

1970's to meet perceived program management, law enforcement and safety requirements. The casualty information portion of MSIS is developed from reports and investigations of those events which are defined as "casualties" in federal regulations (46 CFR 4.05).][1147]

Ce programme a également pris en compte le ciblage des navires sous normes. Ainsi, il vise d'abord l'identification et l'élimination des navires inférieurs des eaux américaines. Dans sa mise en œuvre, les inspections devaient être axées sur les navires pouvant présenter un risque accru pour la sécurité de la navigation et l'environnement. Les coûts engendrés par l'inspection de ces navires à risque sont supportés par l'armateur en plus des sanctions pécuniaires en cas de déficiences et l'interdiction d'accès aux ports américains n'est pas exclue.

228. L'autre méthode la plus innovante de dissuasion des armateurs moins scrupuleux est la publicité des résultats des contrôles par l'État du port. Cette méthode consiste à mettre à nu les défaillances et la mauvaise réputation du navire qui est préjudiciable à la sécurité maritime. Ainsi ont été visés dans cette publication, les pavillons qui ne respectent pas la réglementation en matière de sécurité des navires. 15 États se sont vus ciblés dans la liste publiée par le USCG en mai 1994.[1148] Une année après, une seconde liste a été publiée, accroissant la liste à 22 États du pavillon ayant une mauvaise réputation. En 1996, 11 registres supplémentaires ont été répertoriés. En 1997 par contre, on a assisté à une basse des pavillons qui feraient l'objet d'une priorité de contrôle par l'État du port. Ils sont au nombre de 20 selon la matrice de ciblage du USGC. Rappelons que cette succession de publications de listes noires a été constamment accueilli par de vives critiques de la part des pavillons dévoilés[1149]. Ces critiques n'ont pas suffit à décourager l'USCG dans la publication des résultats de ses contrôles de navires étrangers.

Les armateurs moins scrupuleux au nombre de 137 ont également vu leurs identités révélées au grand public pour la première fois en 1994. Suite à cette publication, de vives protestations se sont faites entendre. Toutefois, cela n'a pas empêché au qu'en 1996 et finalement en1997, par voie de presse, une liste de 78 compagnies maritimes a été diffusée[1150].

La publication des résultats des contrôles de l'État du port a permis également de faire la lumière sur certaines sociétés de classification moins soigneuses. La première liste des sociétés de classification élaborée par l'USCG a été présentée au printemps 1996. Le constat que les sociétés de classification ont pu faire en dépit de leur mécontentement suite à la publication de

[1147] **SCOTT P. COOPER**, *Thoughts on a National Lessons-Learned System, Proceeding of Marine safety council, April-June 2016.* p.6
[1148] USCG names is safety target registers', Lloyd's List, 14 Mays 1994.
[1149] Cyprus fury at USCG targeting, Lloyd's List, 22 June 1994
[1150] 'USCG list 78 firms over ship detention'. Lloyd's List, 14 May 1997

cette liste, fut suivi de programme de formation et de sensibilisation des équipages en ce domaine dès 1996[1151].

229. En observant ce travail remarquable que fait la garde-côte américaine, il convient de se demander comment les autorités américaines parviennent à maintenir l'équilibre entre la croissance de leur économie maritime et leur exigence parfois extrême de contrôle des navires étrangers. On sait que les américains contrôlent des navires dont un certain nombre sont sous des pavillons de complaisance. En effet, cela peut se comprendre aisément dans la mesure où les États-Unis sont un pays de chargeurs et non d'armateurs.

L'intervention unilatérale américaine dans le contrôle des navires au titre de l'État du port est une spécificité lorsqu'on la compare à toutes les politiques de sécurité maritime des États du monde. Le contexte géographique et économique de ce pays serait la raison principale. C'est d'ailleurs ce qui ne permet pas aux autres pays de transposer cette méthode unilatérale de contrôle. A cela s'ajoute la grande autonomie dont jouit la garde côte américaine dans l'exercice de sa mission de contrôle strict des navires étrangers.

Suite à l'initiative des autorités américaines de contrôler les navires étrangers qui touchent leurs ports, l'on a pu constater une amélioration de la protection de leurs eaux contre les souillures. Cet exploit va inspirer les États européens qui, plutôt d'agir individuellement, mettent en place un élan de solidarité par le bais du MOU de Paris d'abord : un accord administratif pour le contrôle de la sécurité des navires. Ils vont à l'épreuve de la persistance des catastrophes maritimes perfectionner cet accord afin d'un renforcement de la politique européenne d'éradication des navires sous normes.

B- La politique des États européens en matière de contrôle des navires étrangers

La politique des États européens en matière de contrôle des navires étrangers est partie d'une initiative d'États en nombre restreint qui par la suite va se généraliser au niveau communautaire. Partis du MOU de Paris, un accord administratif en matière de contrôle des navires (**1**), les États européens vont adopter un processus de communautarisation dudit accord afin de renforcer leur système de contrôle des navires étrangers(**2**). L'évolution de la France dans ce processus a été jugée particulière et mérite d'être rappelée (**3**).

[1151] Fairepaly Solutions, Feb.1997, 6-7

1- Le MOU de Paris : un accord administratif déterminant pour le contrôle des navires

230. Suite à l'initiative unilatérale des États-Unis en 1838 pour le contrôle des navires étrangers, c'est l'Europe qui a admis pour la première fois la coopération internationale dans ce domaine avant le début des années 1980. La date du 26 janvier 1982 a été marquée par la signature du MOU de Paris (Memorandum of Understanding) auquel étaient parties différents pays européens. Il vise le contrôle des navires au titre de l'État du port par ces États et avait pour but d'éliminer les navires sous normes.

Indiquons brièvement, comment cet accord administratif a connu le jour. Plusieurs étapes ont précédé la mise en place du MOU de Paris. Parti d'un accord dès 1978 (Mémorandum de la Haye), cette initiative a été accentuée par l'action de la France durement éprouvée par des marées noires de grande ampleur[1152]. Ce sont ces marées noires qui ont incité la France à convoquer une conférence au niveau européen sur la sécurité maritime. Après la conférence qui a eu lieu à Paris en 1980, le 15 décembre 1981, le Conseil de la CEE adoptait une résolution sur le contrôle de l'État du port demandant notamment aux États membres et à la Commission de prendre une part active aux travaux de la conférence ministérielle régionale de Paris en vue de mettre en place un système coordonné de contrôles des navires en Europe. C'est ainsi que le 26 janvier 1982, quatorze ministres y compris la Finlande ont adopté le MOU de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port. Ce qui va constater la fin de l'application de l'accord de la Haye cinq mois plus tard.

231. Par ailleurs, observons que le MOU de Paris se différencie de l'accord de la Haye sur certains points qu'il convient de rappeler pour mieux comprendre l'évolution de la politique européenne de contrôle des navires jusqu'à nos jours. Tout d'abord, chaque État doit adopter un système de contrôle des navires qui permette d'assurer que les navires qui touchent ses ports sont conformes aux exigences des conventions internationales. Visiblement, on n'est pas à l'abri d'application de mesures à double vitesse dans un même espace régional. En plus de ce contrôle qui semble spécifique à chaque État, un quota d'inspection de 25% des navires devrait être atteint par chaque État chaque année.

En outre, la portée du MOU de Paris est également un point essentiel mais aussi différent de son prédécesseur l'accord de la Haye. Plus étendue que l'accord de la Haye, elle prend en

[1152] En 1978 et 1980, la France a été successivement victime de la marée noire produite par l'Amoco Cadiz et celle du Tanio.

compte aussi bien la Convention 147 de l'OIT sur la Marine marchande[1153]. Avec le MOU de Paris, les autorités chargées du contrôle des navires doivent prendre en compte les petits navires qui ne sont pas régis par les conventions internationales, les documents et certification délivrés par l'État du pavillon dans les contrôles. En plus, les autorités sont tenues de s'assurer que les navires étrangers ne constituent pas un risque pour la sécurité des navires, de la navigation, de la santé et de l'environnement.

Ajoutons qu'à côté des similitudes des procédures de contrôle et d'immobilisation des navires entre celles prévues par l'OMI et le MOU de Paris, ce dernier garde la spécificité du ciblage de certains navires pendant les inspections[1154]. Sur la base d'une confiance mutuelle quant à la qualité de l'inspection des navires qui doit exister entre les États membres du MOU de Paris, les navires effectivement inspectés ne le seront plus par d'autres États membres.

232. Le MOU de Paris a permis de réaliser des innovations importantes dans le contrôle des navires au titre de l'État du port. Cela a également permis d'améliorer la sécurité des navires, donc de la sécurité maritime. Mais quelle peut bien être la nature juridique du MOU de Paris ?

Il convient d'indiquer que le MOU de Paris marque la volonté commune des signataires de renforcer leur politique de contrôle des navires au titre de l'État du port. Le MOU de Paris fait partie des moyens qu'ils se dotent pour parvenir à cette fin. Ainsi, le MOU de Paris est un accord administratif conclu par les Ministres des États de la 2è conférence régionale sur la sécurité maritime. Toutefois, le MOU de Paris n'a pas une force obligatoire. Il ne peut ni engager la responsabilité de l'État, ni faire l'objet d'un recours juridictionnel en cas de manquement. On est clairement dans le contexte de la Soft law comme ce à quoi on peut assister à l'instar de l'OMI.

Les États européens, mais en nombre réduit se sont lancés dans le contrôle de la sécurité des navires étrangers sur la base du MOU de Paris. Au fil du temps, le MOU de Paris s'est révélé insuffisant en certains de ses points. C'est pour parvenir à son adaptation aux nouvelles exigences en matière de sécurité des navires que sa communautarisation sera progressivement effective.

[1153] Convention sur les (normes minima à observer sur les navires marchands) adoptée à Genève, à la 62ème session CIT (29 oct. 1976) et entrée en vigueur le 28 novembre 1981.

[1154] Il s'agit des navires présentant un risque particulier et des navires ceux pour lesquels des défauts ont été relevés dans des contrôles récents.

2- Le renforcement du contrôle des navires par le processus de communautarisation du MOU de Paris

233. La communautarisation du MOU de Paris[1155] fait partie des nombreuses critiques à l'égard de l'application du MOU jusqu'à la IVè Conférence ministérielle régionale sur la sécurité maritime qui a eu lieu à Paris en mars 1991 qui en dressa un bilan satisfaisant.

Toutefois, la Commission européenne a une appréciation contraire à celle de la Conférence ministérielle.[1156] Cet élan communautaire de constatation des insuffisances dans l'application du MOU de Paris reposait sur l'accroissement de la défectuosité des navires suite aux contrôles qui naturellement se traduit par l'augmentation des taux d'immobilisation des navires battant pavillon des États peu soigneux. En plus, une absence d'uniformité a été constatée par la disparité dans l'application des sanctions aux navires inférieurs aux normes. Le système d'information et d'échange des données relatives aux navires qui avaient déjà fait l'objet de contrôle était peu performant de sorte que les inspecteurs étaient parfois confrontés à des difficultés quant aux antécédents du navire pour ne pas avoir à le contrôler à nouveau dans une même période de douze mois. A tout ceci, s'ajoute le point essentiel qui favorise le laxisme des États signataires du MOU dans le contrôle des navires : il s'agit du caractère non contraignant du MOU de Paris.

234. Face à toutes ces difficultés, il a été jugé nécessaire de converger vers une communautarisation du MOU de Paris afin de parvenir à un renforcement de la politique de contrôle des navires. Les objectifs visés par une telle initiative, sont de définir les principes communs qui devront présider au renforcement des contrôles, d'harmoniser les critères d'inspection et d'immobilisation, d'établir des structures nationales d'inspection adéquates et de définir les qualifications requises des inspecteurs, d'instaurer un mécanisme qui permette de contrôler et d'évaluer l'efficacité de ces mesures, enfin de donner plus de transparence aux résultats des inspections partout dans la communauté[1157].

Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, indiquons que la politique commune dans le domaine des transports maritimes a été longue. L'action communautaire s'est développée assez tardivement. Dans le Traité de Rome, les initiateurs ont envisagé une politique commune des

[1155]**L. FAURE**, La communautarisation du MOU de Paris, DESS de droit maritime et des transports, CDMT, 1998-1999
[1156]Com.(93) 66 final, Bruxelles, 24 fév.1993
[1157]**Ph. BOISSON**, Politiques et droit…Op.cit, p.566, n°882

transports. Toutefois, cela devrait être applicable aux transports par route, rail et dans les eaux intérieurs à l'exclusion du transport par mer[1158].

Il a donc fallu attendre les années 1980 pour que les premières mesures communautaires dans le domaine du transport maritime voient le jour. La première fut relative à la prestation de services de transport maritime entre États membres[1159]. L'action communautaire a été renforcée notamment dans le domaine de la sécurité du transport maritime. C'est ainsi que le Traité de Maastricht a consacré la compétence de l'Europe en matière de sécurité des navires. Ce qui a été traduit par l'adoption de nombreux textes traitant aussi bien des navires à passagers, de la pêche mais aussi des équipements des marins…etc. C'est dans ce cadre que la Commission a diffusé le 24 février 1993, la Communication intitulé : « pour une politique commune de la sécurité intégrée ». Cette communication vise à améliorer la sécurité maritime en Europe.

235. Le contrôle des navires au niveau communautaire a été marqué par la Directive 95/21[1160]. Que devons-nous retenir de la contribution de cette Directive quant à l'élimination des navires à risques ? Son champ d'application ayant été défini, il convient de signaler que la Directive 95/21 a pour objet d'améliorer les mécanismes du MOU de Paris afin de les rendre communautaires, uniformes et obligatoires pour les États signataires (membres). Cela devrait contribuer à la réduction des navires sous normes[1161]. Il est donc permis de dire qu'il y avait une volonté claire des États membres de répondre efficacement et de manière cohérente aux critiques adressées par la Commission européenne contre le bilan de l'application du MOU de Paris.

La première observation qu'on peut faire, c'est qu'il y a de nombreuses différences entre la Directive 95/21 et le MOU de Paris. L'apport de cette Directive est remarquable comme l'attestent certains auteurs[1162] pour l'amélioration des inspections des navires. Ainsi, la directive a institué une obligation d'inspection d'au moins 25% du nombre de navires qui entrent dans

---

[1158]Art 80 du Traité d'Amsterdam

[1159]Règlement.1055/86 du 22 décembre 1986

[1160] Adoptée par le Conseil le 19 juin 1995, la Directive est entrée en vigueur le 1er juillet 1996 (JOCE, L157, 7 juillet 1995) Directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États 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.

[1161]Art 1er de la Directive 95/21 *« L'objet de la présente directive est de contribuer à une diminution radicale des transports maritimes inférieurs aux normes naviguant dans les eaux relevant de la juridiction des États membres :… »*

[1162]**E. MOLENAAR**, "EC, Directive on Port State Control in Context", 11 INT'L. J. Marine and Control L.241 (1996)/ The directive was adopted to make port state control mandatory after several port authorities displayed reluctance in complying with the Paris MOU./ **T. KESELJ**, Port State jurisdiction in respect of Pollution from ship: The 1982 United Nations convention on the law of the Sea and the MOU, 30 OCEAN Dev. And INT'L.J. 127, at 143-8(1999) **R. SALVARANI**, "The EC Directive on Port State Control: A policy Statement", 11 INT'L.J. Marine and Coastal.L.225 (1996).

leurs ports respectifs[1163]. Pour illustration de la mise en œuvre de cette mesure, la France a été sanctionnée par la CJCE[1164]. Cette décision intervient à une époque où la France n'avait pas suffisamment de moyens et d'inspecteurs pour assurer ces obligations conformément à l'article 5.1 de la Directive 95/21. Aujourd'hui, la France assure valablement cette obligation.

En outre, les inspections doivent être effectuées par des inspecteurs compétents au regard des exigences de l'Annexe VII de la Directive 95/21. L'inspection doit se faire selon certaines priorités (Annexe I de la Directive) qui sont entre autres la première escale du navire dans un port européen, un pavillon ciblé, les navires dont la classe a été suspendue et ceux qui font l'objet d'une inspection renforcée. A cela s'ajoute l'institution par la Directive 95/21 d'une procédure précise d'inspection des navires[1165].

Rappelons que l'immobilisation des navires[1166] ouvre avec l'adoption de la Directive 95/21 un droit de recours du propriétaire du navire. Toutefois, ce recours ne saurait lui conférer le droit de la suspension de la mesure d'immobilisation de son navire[1167]. On peut regretter que le texte ne dise pas ce qu'il doit en résulter au cas où l'immobilisation est jugée irrégulière. Le propriétaire du navire peut-il être dédommagé pour la période pendant laquelle son navire n'a pas été exploité ? Il semble qu'une réponse pourra être donnée dans nos lignes à venir.

Par ailleurs, la Directive fait mention de ce que l'autorité peut refuser l'accès au port si l'une des circonstances prévues à l'article 11.4 est remplie[1168]. Ceci étant, le refus d'accès ne peut être prononcé par les autorités des États membres si l'anomalie sur le navire a pour cause un

---

[1163] Art 5.1 de la Directive « L'autorité compétente de chaque État membre effectue chaque année un nombre total d'inspections correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports durant une année civile représentative. »

[1164]CJCE, 22 juin 2004, CCE c/France, affaire C-439/02 « *Le gouvernement français, sans contester le manquement reproché, précise d'abord que, selon les chiffres dont il dispose, les pourcentages de contrôles des navires faisant escale dans les ports français ont effectivement été de 13,83 % en 1999 et de 12,13 % en 2000. La Cour indique qu'il est constant que la République française n'a pas respecté l'obligation résultant de l'article 5, paragraphe 1, de la directive n° 95/21; selon laquelle chaque État membre doit inspecter au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports durant une année civile représentative…il y a lieu de constater que, en n'effectuant pas un nombre total d'inspections annuel correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports en 1999 et en 2000, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 5, paragraphe 1, de la directive n° 95/21. Aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La République française est condamnée au dépens* ».

[1165]Contrôle des certificats et documents d'abord ensuite l'approfondissement d'une inspection détaillée qui doit être justifiée par l'état de dégradation avancé du navire, ou encore lorsque son équipement et son équipage ne reflètent pas les exigences des textes internationaux en matière de sécurité maritime.

[1166]**F. LE BORGNE**, Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme, thèse, Aix-Marseille, 2010/ Art 9.2 de la Directive 95/21/ Art L.5241-5 CDT

[1167]Art 10.1 de la Directive 95/21

[1168]« *...Les États membres prennent des mesures pour que les navires visés au paragraphe 1 qui prennent la mer :… se voient refuser l'accès à tout port dans la Communauté, jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant ait apporté la preuve , à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ont été constatées les anomalies, que le navire satisfait pleinement aux dispositions pertinentes des conventions*. »

cas de force majeure, pour des raisons de sécurité impérative, pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour réparer les anomalies[1169].Notons que les articles 16.1 et 16. 2 mettent à la charge de l'armateur du navire tous les frais d'inspection.

236. La Directive 95/21 a institué la publication au moins trimestriellement des informations sur les navires immobilisés plus d'une fois au cours des 24 mois précédents[1170]. Cette liste doit prendre en compte un certain nombre d'informations précisées à l'article 15 de la Directive 95/21.

Par ailleurs, il est important de noter que la Directive 91/21 a le mérite d'avoir conféré un caractère contraignant au MOU de Paris à l'échelle communautaire européenne. Désormais, les États membres sont tenus de mettre en œuvre les dispositions du Mou de Paris dans l'esprit de la Directive 95/21 et en cas de manquement, ils sont sanctionnés par la Commission comme le cas de la France l'a si bien illustré. Indiquons que pour renforcer le caractère contraignant de la Directive 95/21, Bruxelles a menacé de poursuivre les États qui ne se soumettront à ces nouvelles exigences. Pour une meilleure application de la Directive, une formation détaillée et approfondie en matière d'inspection des navires à été donnée aux inspecteurs. Des sanctions financières et la publication de la liste des navires ont été envisagées pour décourager les opérateurs moins soigneux.

237. Malgré ces atouts de la Directive 95/21, elle n'est pas exempte de critiques. Certaines font état de ce que le renforcement des pouvoirs de contrôle de l'État du port accroît le risque de mesures unilatérales qui compromet l'harmonisation mondiale des pratiques de contrôle par l'État du port telle visée par l'OMI. La directive apparaît dans une certaine mesure comme une purge de la crédibilité du MOU de Paris et les méthodes de diffusion des informations constituent un obstacle à l'exploitation des listes par la presse. Ce sont donc ces critiques qui ont justifié l'interrogation sur la réelle contribution du MOU de Paris à la sécurité en mer.

De notre point de vue, l'apport du MOU de Paris en matière de contrôle des navires sous normes est incontestable. Un auteur a écrit que : « Lors de la création du MOU de Paris, … certains États de pavillon, la Communauté Européenne et l'OMI émirent plusieurs réserves…L'OMI changea d'attitude après avoir constaté que le MOU ne cherchait pas à éditer de nouvelles règles mais désirait seulement faire respecter les instruments internationaux existants…Consciente que l'Europe ne pouvait à elle seule éliminer les navires sous normes, l'OMI adopta en novembre 1991, la résolution A.682 demandant aux autorités maritimes d'une

[1169]Art 11.6 de la Directive 95/21
[1170]Art 15 de la Directive 95/21

même région de se regrouper pour adopter des accords similaires au MOU de Paris. »[1171] Naturellement, le MOU de Paris n'a jamais connu une telle exaltation généralisant les approches régionales en la matière[1172].

Nous sommes sans ignorer que toute première expérience est une aventure qui parfois ne peut envisager toutes les hypothèses indispensables à sa perfection. L'adoption de la Directive 95/21 est un acte remarquable quant à l'amélioration des sillons tracés par le MOU de Paris. Cependant, comme son prédécesseur, au fil du temps, certaines difficultés dans le contrôle des navires au titre de l'État du port, mais aussi certaines catastrophes récentes ont mis en évidence la nécessité de l'adapter.

238. Inutile de rappeler les dispositions des Paquets Erika I et II sont relatives au contrôle de navires par l'État du port. Cela s'explique par le fait que sous l'intitulé : « *Le durcissement des mesures de prévention de la pollution marine accidentelle* », cet aspect a été évoqué en amont. Toutefois, il n'y a pas que les paquets Erika qui ont permis d'améliorer les mécanismes de contrôle des navires qui touchent les ports de la communauté.

239. La Directive du 23 avril 2009[1173] relative au contrôle par l'État du port, modifiée par la Directive du 23 août 2013[1174] ajoute un troisième point à l'objet de la Directive 95/21. Il est relatif à la mise en œuvre au sein de la communauté et en coordination étroite avec le MOU de Paris du 16 janvier 1982 une inspection régulière de tous les navires selon une fréquence liée à leur profil de risques. L'accent devant être mis sur les navires présentant le risque le plus élevé et de ce fait devant être soumis à une inspection plus approfondie à des intervalles rapprochés.

Indiquons que si le MOU de Paris fixe le nombre de navires à inspecter à 25%, la directive du 23 avril 2009 fixe le nombre d'inspections à effectuer annuellement en fonction d'un profil de risque déterminé par la combinaison de deux paramètres[1175]. Afin de se conformer à ses obligations annuelles, chaque État membres est tenu d'inspecter tous les navires (priorité I) et d'effectuer annuellement un nombre total d'inspections (Priorité I et II) qui correspond au moins à sa part du nombre total d'inspection à effectuer annuellement dans la communauté et dans la région couverte par le MOU de Paris[1176].

[1171] **Ph .BOISSON**, Politiques et droit…, Op.cit, p. 570, n° 890

[1172] L'accord de Vina del Mar ; le MOU de Tokyo, le MOU des Caraibes, le MOU de la Méditerranée, le MOU d'Abuja…

[1173] Dir. CE 2009.16 du 23 avril 2009, JOUE 28 mai, n°L 131, Rect. JOUE 1er février 2013, L 32,

[1174] Dir. UE 2013/38, 12 août 2013 JOUE 14 août, n° L 218

[1175] Les paramètres génériques : type du navire, âge du navire, action de l'État en matière de contrôle, niveau de performance des organismes (de classification), agréés, respect des normes par la compagnie…) et les paramètres historiques : (cas d'immobilisation, nombres d'anomalies détectées lors des inspections…)

[1176] Art.5.2 de la Directive du 23 avril 2009

240. Pour éradiquer les risques pouvant survenir des navires sous normes, la directive 2009 apporte une certaine innovation quant à la procédure d'inspection. Ainsi, il est institué une inspection initiale et détaillée qui concerne le contrôle des certificats et documents énumérés à l'annexe IV, le contrôle de l'état général du navire, y compris sur le plan de l'hygiène et notamment de la salle des machines. Les inspecteurs doivent s'assurer de la correction des anomalies détectées lors des précédents contrôles. En plus, le contrôle doit être détaillé lorsqu'il existe des motifs de croire que l'État du navire et de son équipement, ne répondent pas aux prescriptions des conventions internationales. Ainsi se décline l'article 13 de la directive.

Cela dit, les inspecteurs doivent vérifier que le code ISM est à bord des navires auquel il est applicable conformément au Règlement CE n°336/2006[1177].Ajoutons que la Partie A du Code ISM a été rendue applicable aux navires de charge et navires à passagers assurant exclusivement des voyages nationaux, quelque soit leur pavillon, en provenance ou à destination des ports des États membres. A côté de l'inspection initiale et détaillée, il est prévu la possibilité d'une inspection renforcée pour une certaine catégorie de navires identifiée à l'annexe I partie II, point 3.A et 3.B[1178]. La directive permet aux États membres de veiller à ce que seules les autorités compétentes effectuent les inspections des navires prévues[1179].

241. La Directive 2009 vise également un renforcement des mesures coercitives : immobilisation, arrêt d'exploitation et enfin le refus d'accès aux ports des États membres. L'article 19-1 vise la suppression de toutes les anomalies révélées par les inspecteurs. Lorsque le rapport d'inspection et conformément aux critères énoncés dans l'annexe X modifiée de la Directive du 23 avril 2009, lesdites anomalies présentes un risque manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'autorité compétente de l'État du port peut faire immobiliser ou faire en sorte que l'exploitation au cours de laquelle des anomalies ont été révélées soit arrêtée.

En outre, un navire qui n'est pas équipé d'un dispositif d'enregistrement des données du voyage peut être immobilisé[1180]. Il peut être immobilisé lorsqu'il n'est pas en état de marche[1181]. A cela s'ajoute le fait que tout navire auquel le code ISM est applicable à l'intérieur de la communauté et pour lequel l'inspection fait apparaître l'absence, à son bord, de la copie de l'attestation de conformité du certificat de gestion de sécurité délivrée conformément audit code,

[1177]Règl. CE n° 336/2006, 15 février 2006, JOUE 4 mars, n° L 64, relatif à l'application du code ISM dans la communauté et abrogeant le Règlement. CE n° 3051/95 du Conseil, tel que modifié en dernier lieu par le Règlement du 22 octobre 2008 (Règl. CE n° 1137/2008, 22 oct.2008 : JOUE 21 nov, n°L. 311)
[1178]Art 14.1 de la Directive 2009
[1179]Art 4 de la Directive 2009
[1180]Res. A 861
[1181]Dir. CE n°2002/59, 27 juin 2002, JOCE 28 décembre., n°L332) relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic et d' n°L332) relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic et d'information.

est immobilisé. Signalons que le navire est expulsé en cas d'absence du certificat d'assurance exigible[1182].Ceci étant, l'immobilisation indûment du navire, tout préjudice ou dommage subi est sujet à une indemnisation en faveur du propriétaire ou l'exploitant du navire.

L'immobilisation du navire n'est pas la seule sanction applicable. L'autorité maritime peut, dans certains cas très graves, refuser l'entrée au port. Trois cas sont possibles[1183]. Encore une innovation, c'est que toute immobilisation subséquente dans un port ou mouillage de la communauté vaut refus d'accès dans tous les ports ou mouillage de la Communauté[1184].L'expulsion d'un navire pour absence du certificat d'assurance par un État membre doit être appliquée par tous les États membres à l'encontre de ce navire jusqu'à ce que ce dernier fournisse le certificat d'assurance requis.

242. L'adoption de la Directive de 2009 permet une publication des informations concernant les navires inspectés, immobilisés ou dont l'entrée dans un port a été refusée sur la base des compétences spécialisées et de l'expérience disponible en vertu du MOU de Paris. Les mentions qui doivent figurer sur cette liste sont inscrites à l'annexe XIII de la Directive du 23 avril 2009. En outre, comme cela a été envisagé dans le programme de mai 1994 par la garde côte américaine, les États membres doivent publier la liste des compagnies dont le respect des normes utilisées pour la détermination du profil de risque des navires visés à l'annexe I, partie I, a été jugé faible ou très faible pendant une période de trois mois ou plus[1185].

Conformément à la directive du 23 avril 2009, la Commission est chargée de mettre en place une base de données, de la gérer et de la mettre à jour[1186]. Cette base de données doit comprendre toutes les informations nécessaires à la mise en œuvre du système d'inspection mis en place. L'AESM est chargée de mettre en œuvre ces dispositions (considérant 10 de la Directive du 23 avril 2009) ainsi que le THESIS (The Hybrid European Targeting and Inspection System). Il est opérationnel depuis le 15 décembre 2010 au service des États du port. Quant au SafeSeanet, il fournit à la base THESIS toutes les informations relatives au départ et à l'arrivée des navires dans tous les ports et mouillages de l'Union. Cela permet de mesurer la qualité des pavillons et des sociétés de classification afin d'établir un classement en fonction de leurs performances.

[1182]Dir. CE n°2009/20, 23 avril 2009, JOUE 28 mai, n° L 131

[1183]Si l'État du pavillon au regard de son taux d'immobilisation figure sur la liste noire. Si l'État du pavillon figure sur la liste grise publiée chaque année par la commission et enfin si l'État du pavillon ne figure sur aucune de ces deux listes.

[1184]Art L.5241-4-5 du CDT /Art 16.3 de la Directive du 23 avril 2009

[1185] Art 27 de la Directive du 23 avril 2009

[1186] Art 24.1 de la Directive du 23 avril 2009

Quant à l'EQUASIS, il diffuse des données sur l'état des navires marchands de plus de 100 tonnes de jauge brute. Il est prévu qu'à terme, le champ d'information de la base de données EQUASIS s'étende aux systèmes des inspections menées par les affréteurs de navires dans le cadre du vetting. L'objectif visé par ces agences est de promouvoir la qualité au sein du transport maritime et permettre une meilleure sélection des navires et, partant une réduction du nombre de navires sous normes.

L'observation qu'on peut faire est qu'en matière de contrôle des navires, les États-Unis ont ouvert la voie. L'Europe a suivi avec le Mou de Paris qui a connu une succession de refonte dont l'une des majeures est la Directive du 23 avril 2009. Elle semble plus stricte, précise, profondément inspirée du programme de mai 1994 mis en place par la garde côte américaine en matière de contrôle des navires, presque qu'achever, même si de nouvelles questions en matière de contrôle des navires justifieront sa modification demain. Aujourd'hui, sans exagérer, on peut affirmer que les navires sont de plus en plus aux normes qu'il y a quelques années et ce, en dépit de certains désastres maritimes qui ne devraient pas forcément influencer l'évaluation de la sécurité des navires, donc de la sécurité maritime.

La mise en œuvre des exigences du MOU de Paris était un pari difficile pour certains États comme la France, il y a quelques années. Le souvenir de certaines sanctions à son égard l'atteste clairement. Aujourd'hui, cette page sombre d'apprentissage dans le contrôle des navires semble tournée et la France effectue des contrôles de plus en plus adaptés.

3- Vers des contrôles adaptés aux nouveaux enjeux et priorités en matière de contrôle de la sécurité des navires

243. Le thème de la sécurité des navires n'est souvent pas évoqué dans les discours officiels que comme l'un des aspects de la politique de la mer et en particulier de la sécurité maritime. Le décret n° 84-810 du 30 août 1984 définit les centres de sécurité des navires comme : *« les services des affaires maritimes spécialisés en matière de sécurité des navires, d'habitabilité et de sécurité du travail maritime et de prévention de la pollution par les navires. »* En France, le programme 205 « Sécurité et affaires maritimes » du budget de l'État fixe comme objectif n°1 : le renforcement de la sécurité maritime et la protection de l'environnement appuyé notamment d'un indicateur portant sur le taux de contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports français.

Pour l'amélioration du dispositif de contrôle de la sécurité des navires, la Cour des Comptes est habilitée à l'évaluer[1187]. Son rapport de 2012 a permis de se rendre compte que la flotte de commerce international française a une moyenne d'âge de 8 ans au 1er Juillet 2012[1188].

244. D'une façon générale, les missions des Centres de sécurité des navires consistent, après leur mise en service sous pavillon français, à inspecter les navires professionnels de commerce et autres, dont ils contrôlent la conformité à la réglementation en vigueur. Ils délivrent, renouvellent et visent leurs titres de sécurité et de prévention de la pollution ainsi que le permis de navigation. Ils effectuent également les audits des navires soumis au code international de gestion de la sécurité et au code international sur la sûreté et délivrent à ces navires les effectifs correspondants[1189]. Ces centres sont placés sous l'autorité du Directeur interrégional de la mer en vertu du décret n°84-810 du 30 août 1984[1190]. En ce moment, il est sous la responsabilité de la direction des affaires maritimes, dépendant de la Direction Générale des infrastructures, des transports et de la mer. Toutefois, il convient de faire remarquer que cette disposition a connu une modification indiquant clairement les services qui peuvent être sollicités dans l'exécution de la mission des centres de sécurité des navires[1191].

Rappelons, que l'essentiel du travail des centres de sécurité des navires en matière de contrôle au titre de l'État du pavillon est de renouveler chaque année le permis de navigation du navire. Ainsi, le permis de navigation constate que le navire a obtenu tous ses certificats de sécurité[1192].

[1187] Art 47-2 de la Constitution et l'article 111-3-1 du code des juridictions financières

[1188] Rapport de la Cour des comptes- La sécurité des navires et de leurs équipages – novembre 2012

[1189] Décret n°67-432 du 26 mai 1967 relatif aux effectifs de sécurité à bord des navires de commerce,… dispose : « l'effectif de tout navire est fixé par l'armateur s'il n'a pas été déterminé au préalable par voie d'accord entre les parties intéressées ou leurs représentants. Il est soumis par l'armateur au visa de *l'autorité des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) et des préfets de département* (…) qui apprécient sa conformité aux règles relatives à la sécurité de la navigation et à la durée du travail ».

[1190]Art 31, dernier alinéa du décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution « Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes peuvent prescrire, en l'assortissant de délais suffisants lorsqu'il n'apparaît pas nécessaire d'interdire ou d'ajourner le départ d'un navire, l'exécution de toute mesure tendant à faire respecter les dispositions du présent décret et celle des arrêtés pris pour son application. »

[1191]Le décret n°2012-161 du 30 janvier 2012 - art. 30 modifiant l'art 31 alinéa dernier du décret n°84-810 du 30 août 1984 « *…Pour la prévention des risques professionnels maritimes, ils peuvent solliciter l'assistance du service de santé des gens de mer et de l'inspection du travail. Conjointement avec les médecins des gens de mer, ils assurent le contrôle de l'habitabilité à bord des navires. Ils peuvent se faire assister par toute personne ou organisme qu'ils jugent utiles, particulièrement en matière de radiocommunications et d'appareils de navigation relevant de la technique des télécommunications.* »

[1192]Le décret de 1984 dans sa version de 1996 dispose : « *le permis de navigation n'est délivré et renouvelé que si tous les autres certificats de sécurité et de prévention de la pollution sont en cours de validité* »

245. Pour le succès des opérations de contrôle, la France avait besoin de réorganiser son dispositif, et préciser ses objectifs en la matière[1193]. Sur ces deux grands axes, l'administration en charge de la sécurité des navires (affaires maritimes) devait procéder au redéploiement de ressources au sein du dispositif existant et le cas échéant à des regroupements de centres en répondant à deux impératifs.

Il s'agit d'abord d'un impératif d'efficience et de bon emploi des moyens publics avec l'affectation d'inspecteurs de catégorie B au lieu d'inspecteur de catégorie A chaque fois que la nature de la flotte administrée, notamment dans le domaine des plus petits navires de pêche, justifie la présence de ceux-ci plus que de ceux-là qui doivent être mobilisés uniquement pour des tâches correspondant à leur niveau de formation et d'expertise.

Ensuite un impératif d'efficacité avec un redéploiement et une nouvelle organisation du dispositif qui doivent viser deux objectifs stratégiques qui sont : d'abord assurer la permanence et l'exhaustivité des inspections de l'État du port conformément aux règles européennes, ensuite réexaminer l'architecture du système de contrôle de la flotte de commerce nationale, notamment celle pratiquant la navigation internationale, en se rapprochant des modèles britanniques ou d'autres nations performantes dans le domaine de la sécurité maritime.

246. Ces nations tout en déléguant davantage de contrôles de premier niveau aux sociétés de classification, privilégient les contrôles et inspections de second niveau, le cas échéant, inopinés, tant sur les navires de leur pavillon que sur les sociétés de classification exerçant des compétences statutaires. « C'est seulement au prix d'un tel effort de rationalisation et de modernisation que l'administration peut redonner cohérence et pertinence au dispositif national de contrôle de la sécurité des navires. »[1194]

Par ailleurs, il est important de noter que le contrôle de la sécurité des navires, lors de la visite annuelle comporte deux aspects différents et complémentaires : les contrôles administratifs[1195] et l'examen de la sécurité en action[1196]. Mais le constat a été fait que la nature et la qualité des contrôles exercés sur eux et leurs navires laissent clairement apparaître que c'est l'aspect administratif qui, selon eux, est privilégié par les centres de sécurité des navires et les

[1193]Améliorer rapidement l'exhaustivité, la fiabilité et les performances de son système d'information nationale et développer en mettant en œuvre les outils de contrôle de gestion lui permettant de disposer d'une bonne connaissance de l'activité réelle des centres.

[1194]Extrait d'un rapport de' la Cour des Comptes sur « la sécurité des navires et leurs équipages : des résultats inégaux, un contrôle inadapté », Décembre 2012.p.114

[1195](Ces contrôles administratifs concernent la vérification des certificats et autres documents exigés par la règlementation)

[1196]Il s'agit de la vérification in situ et concrète avec notamment le déclenchement d'exercices de sécurité durant la visite)

inspecteurs de la sécurité des navires, au détriment des vérifications plus concrètes sur la sécurité en action.

Indiquons que dans le cadre de ce contrôle, les éléments liés à la qualité et à la fatigue des équipages sont insuffisamment pris en compte. C'est justement pour cette raison que le renforcement de la sécurité des navires au niveau local par le contrôle des navires, le contrôle des équipages et enfin par des réponses aux conséquences de la réforme territoriale s'avèrent nécessaires.

Traditionnellement, l'action des services intervenant dans la sécurité des navires s'effectuaient en étroite collaboration avec les inspecteurs de la sécurité des navires au sein des mêmes entités et bâtiments administratifs où étaient également installés les services de santé des gens de mer. Cela a subsisté jusqu'à une période récente où la séparation et l'éloignement progressif des services compétents pour chacune des décisions liées à la sécurité du navire[1197] pourraient, toutefois, être compensés notamment par un bon dispositif informatisé d'échange et de partage d'informations opérationnelles utiles aux services de proximité des navigants. Il convient de dire que cette informatisation souhaitée des données recueillies des contrôles des navires aurait pour autre intérêt de prémunir les services en charges de la sécurité des navires contre le risque des pertes de mémoire et des connaissances mutuelles de la situation des navires, indispensables aux innovations.

247. Par ailleurs, la base de données pour le suivi des visites médicales des gens de mer « Esculape » [1198] mérite d'être mise à jour en application de l'obligation de la visite annuelle à laquelle sont soumis les officiers et marins. Cela s'avère nécessaire dans la mesure où la Cour des Comptes a pu faire le constat d'un certain laxisme du à l'insuffisance de moyens pour les services de santé des gens de mer pour faire face[1199].

248. Il a été constaté que la mise en place d'un régime permanent d'inspection des navires posait des difficultés. La cause principale était le problème d'organisation du travail et les inspections non effectuées les week-ends et les jours fériés.[1200] Pour tenter de trouver une solution à cette difficulté, la Direction des affaires maritimes a d'abord instauré une indemnité correspondant au montant prévu pour les astreintes de sécurité en précisant que cette solution

[1197] Permis de navigation ; décisions d'effectifs et rôle d'équipage et titres de formation…

[1198] **Arrêté du 5 avril 2000 relatif à l'informatisation du fichier médical des gens de mer**

[1199] Rapport de la Cour des Comptes sur la sécurité des navires, décembre 2012. p.102 « *Il résulte que la base de données pour le suivi des visites médicales des gens de mer « Esculape » n'est pas à jour.* »

[1200] La direction des affaires maritimes reconnaissait fin 2011 que l'impact des fins de semaine sur les « manques » devait rester significatif dans le nouveau régime d'inspection. Extrait du rapport de la Cour des Comptes sur la sécurité des navires en Décembre 2012.p.105

était prise en attente de la parution d'un texte créant une indemnité spécifique[1201] destinée à compenser les contraintes imposées par les interventions en fin de semaines.

Le domaine de la gestion des ressources humaines a fait l'objet de mesures ou est en passe de l'être pour faire face à l'augmentation de la charge des Centres de sécurité des navires et consolider le statut et la carrière des inspecteurs de la sécurité des navires (ISN). On peut donc noter à ce niveau l'augmentation du nombre d'inspecteurs de la sécurité des navires entre 2002 et 2005[1202].

En plus de cette augmentation qui se poursuit, il a été décidé un transfert d'une partie de la charge des contrôles aux sociétés de classification comme c'est le cas déjà au Royaume- Uni. L'agence maritime et de garde-côtes britanniques, responsable du contrôle de la sécurité des navires a mis en place en avril 2003, sous forme expérimentale, un dispositif intitulé « système alternatif de conformité » (The Alternative compliance scheme).

Dans cette procédure, les propriétaires, les armateurs, concepteurs et constructeurs de navires sous pavillon britannique peuvent choisir de faire exécuter tous les contrôles exigés par la réglementation britannique, à l'exception de ceux requis par le code international de gestion de la sécurité et à l'époque la convention du travail maritime 178 sur les conditions de vie et de travail des marins, par les sociétés de classification reconnues par les agences. Le choix de cette procédure était conditionné par des résultats de contrôles subis au titre de l'État du port jugés satisfaisants et la délivrance d'un certificat établissant que le navire avait fait l'objet d'une inspection par l'agence également jugée satisfaisante.

Après analyse des résultats obtenus durant la période expérimentale, l'agence britannique a conclu que le dispositif ne portait pas atteinte à la sécurité des navires et a opté pour cette procédure. Le ministère de tutelle de l'agence (Ministry of shipping) a donc décidé en 2010 de le rendre permanent[1203].

249. Cet allègement des missions de la direction des affaires maritimes sera consolidé par le renforcement du contrôle exercé par l'État sur ces sociétés de classification. A la différence d'autres nations maritimes qui délèguent la plus grande partie de leurs compétences et de leurs pouvoirs dans le domaine du contrôle aux sociétés de classification, la France , forte d'une

[1201] Le décret 2012-671 du 4 mai 2012 vient d'apporter une première réponse en instituant une indemnité journalière dont les montants ont été fixés par arrêté du même jour (200Euros le samedi, 250 euros le dimanche et mes jours fériés)

[1202] Le rapport de la Cour des Comptes sur la sécurité des navires de décembre 2012, souligne que des recrutements exceptionnels ont permis de doubler le nombre d'inspecteurs entre 2000 et 2010, malgré une baisse de 190 ETP entre 2009 et 2011 appliquée aux affaires maritimes, ce secteur a été « sanctuarisé ».

[1203] Rapport du national audit office, " The Maritime and Coastguard Agency's response to growth in the UK merchant fleet", février 2009

longue tradition administrative d'encadrement de sa flotte et de ses marins, a conservé une organisation structurée et hiérarchisée du niveau central aux échelons déconcentrés et opérationnels locaux[1204].

C'est ainsi que depuis 2012, des sociétés de classification habilitées[1205], effectuent de nouvelles tâches pour le compte de l'État, à savoir la mise en service et la délivrance de la quasi-totalité des certificats internationaux aux navires de charges de plus de 500 UMS qui effectuent une navigation internationale. Les sociétés de classification concernées sont au nombre de cinq[1206] : le Bureau Veritas, Lloyd Register of Shipping, Det Nort Veritas, Germanischer Lloyd et American Bureau of Shipping. Le bureau Veritas effectue 80 à 90 % des contrôles délégués en France. Cette ouverture de la délégation des contrôles aux sociétés de classification est perçue comme une anticipation sur la surcharge de travail que la mise en œuvre de la Convention du travail maritime adoptée en 2006 par l'OIT devait faire peser sur les CSN.

250. Le succès du contrôle des navires est tributaire d'une distribution équitable des moyens de contrôle. En France, certains centres de contrôle sont très fortement sous-dotés[1207] et d'autres par contre sont sur-dotés. Ce sont ces disparités qu'il est nécessaire d'équilibrer[1208]. Ce déficit qui constitue un obstacle à la sécurité des navires est doublé par le souci que la baisse des contrôles présente le risque de faire perdre leur qualification à leurs inspecteurs. Pour répondre à ce dernier problème, il est indiqué que pour conserver sa qualification, chaque inspecteur doit réaliser un minimum de 25 inspections par an[1209].

On peut observer que la transposition des dispositions du paquet Erika III et le nouveau régime d'inspection de l'État du port dans la réglementation nationale étaient des opportunités à saisir pour une réforme en profondeur du système de contrôle et surtout de la réorganisation du réseau des centres de sécurité des navires dans le sens d'une meilleure adaptation aux nouveaux enjeux européens.

Toutefois, de bonnes initiatives sont déjà envisagées. C'est le cas par exemple de la prise du décret du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales

[1204] Les moyens humains et budgétaires de ce dispositif sont aujourd'hui pilotés et suivis dans le cadre de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF). Il s'agit de la loi n°2001-692, promulguée le 1er août 2001 et l'entrée en vigueur de la première loi faisant application de la LOLF date du 1er janvier 2006.

[1205] Ces délégations portaient jusqu'à la réforme en cours et mise en œuvre par l'administration des affaires maritimes sur la délivrance et le renouvellement des certificats de franc-bord. A cela s'ajoutent des visites périodiques qui leur étaient ponctuellement déléguées par les centres de sécurité des navires.

[1206] Extrait du rapport de décembre 2012 de la Cour des Comptes sur la sécurité des navires, *op.cit*, p. 33

[1207] Le centre de Marseille dispose d'un effectif réel de 24 équivalent temps plein alors que les besoins sont estimés à 37, 3 ETP ; Le centre de La Rochelle 7 pour 9, 4 ; Dunkerque 7 pour 8, 3 ; les centres de Sète 9 pour 12,7 ; Caen 12 pour 13,9

[1208] Les centres de Rouen 7 pour 4,1 ; Lorient 11 pour 9,5 ; Bordeaux 11,4 pour 8,18 et le Havre 10 pour 6. Ainsi se traduit la sur-dotation de certains centres.

[1209] Rapport de la Cour des Comptes sur la sécurité des navires, décembre 2012, *op.cit*, p.110

de la mer (DIRM), à celles-ci le soin de porter la politique maritime à l'échelon de la façade dans un souci de meilleure déconcentration, notamment en matière de management. De cette manière, les DIRM pourront avoir une vue générale et maîtriser les enjeux de sécurité dans leurs ressorts géographiques. Il convient de dire que les CROSS et les centres de sécurité des navires sont placés sous l'autorité des adjoints DIRM. Ainsi, ils peuvent s'appuyer sur les missions qui ont été dévolues à la DIRM par le décret du 11 février 2010, mission de coordination des actions en matière maritime des DDTM et leurs délégations à la mer et au littoral (DML).

Par ailleurs, il est intéressant d'ajouter que la réorganisation des centres de sécurités des navires et le redéploiement de la ressource font déjà l'objet d'une réflexion approfondie dans le cadre de la démarche « budget en base zéro » « BBZ)[1210] qui s'accompagnera de la mise en place d'un dispositif de suivi de performance et de contrôle de gestion. En outre, il sera question en ce qui concerne le rôle des Unités littorales des affaires maritimes (ULAM) dans le domaine de la sécurité des navires de certains aménagements. Ces aménagements se traduiront par le maintien à titre transitoire uniquement des ULAM qui apportent une contribution significative aux CSN.

251. Indiquons qu'il y a quelques années, la France avait des difficultés pour atteindre le quota des inspections qui était fixé par le MOU de Paris. C'est d'ailleurs ce qui lui a valu la sanction infligée par la Cour de Justice des Communautés européennes[1211]. Relativement à cette sanction, une note de la direction des affaires juridiques du ministère de l'écologie de décembre 2010 indiquait que la somme forfaitaire minimale que la Commission peut demander à la CJCE d'infliger à la France s'élève à 10 008 000 Euros et la fourchette du montant d'éventuelles astreintes s'échelonne de 12134 Euros à 728064 Euros par jour de retard.

Avec l'adoption des dispositions européennes en matière de contrôle des navires au titre d'État du port, la France qui déjà ne pouvait respecter ses obligations qu'en partie jusqu'en 2010[1212] a vu ses obligations augmenter.

[1210] Le budget base zéro est une technique et de prise de décision qui a pour objectif d'allouer les ressources de manière la plus efficace possible en « repensant » chaque dépense. Elle s'oppose à la procédure classique pour établir un budget qui consiste à considérer comme acquis celui de l'année précédente et à travailler de manière incrémentale. Toutes les dépenses doivent donc être justifiées *ab initio* puisqu'on attribue à chaque poste budgétaire une valeur 0 et que l'on ne l'augmente qu'au vu des résultats attendus. Disponible sur : https://fr.wikipedia.org/wiki/Budget_base_z%C3%A9ro

[1211] CJCE, 22 juin 2004, CCE c/France, affaire C-439/02

[1212] « Même s'il avait baissé depuis 2008, le taux de navires contrôlés au titre de l'État du port pouvait paraître encore satisfait en 2010 et restait supérieur à l'objectif de 25%... Le non-respect continu par la France de ses obligations d'État du port depuis 2005 a été insuffisamment mis en évidence dans les objectifs et indicateurs du programme budgétaire 205 « sécurité et affaires maritimes », masquant ainsi les faibles performances de notre dispositif de contrôle… Le nouveau régime n'augmente pas significativement le nombre global d'inspections annuelles … En revanche, la contrainte devient plus forte en termes d'inspection obligatoire. » Extrait du rapport de la Cour des Comptes- La sécurité des navires et leurs équipages, Nov 2012

Face à cette situation difficile pour la France, la réponse des ministères en charge semble prometteuse : *«Bon nombre d'actions ont d'ores et déjà été menées par nos services pour garantir des navires français sûrs, exemplaires, conformes aux normes de sécurité, armés par des équipages faisant escale dans nos ports en cohérence avec les orientations européennes. Ces actions anticipent en partie les recommandations de la Cour, dans un domaine où la réglementation est en constante évolution, demandant des contrôles toujours plus nombreux et plus complexes, et ce, dans un contexte de contraintes importantes sur les moyens… En définitive, nous confirmons l'engagement total du ministère face aux enjeux de sauvegarde de la vie humaine en mer et de protection de l'environnement. Nos services s'appliquent sans relâche à atteindre les objectifs que le gouvernement lui a fixés et qui sont mis en œuvre par les Centres de sécurité des navires (CSN) armés par des personnels motivés et compétents. »* [1213].

252. Aujourd'hui, on peut affirmer que des efforts considérables ont été faits et la France occupe une place de choix en ce qui concerne les inspections des navires au titre de l'État du port. La sécurité des navires est un aspect important en matière de sécurité maritime. A l'inverse la défectuosité des navires représente un grand risque pour la navigation maritime. C'est pour éradiquer ces navires sous normes que les États interviennent au titre de l'État du pavillon pour contrôler les navires battant leur pavillon. Si certains États sont responsables en la matière, d'autres par contre montrent le contraire. C'est dans le but de combler cette défaillance possible des États du pavillon, que les États du port contrôlent les navires Etrangers. Le tout conduisant à une gestion efficace de la sécurité maritime. Toutefois, il n'y a pas que les États qui exercent leur pouvoir de contrôle sur les navires, d'autres organismes y participent.

SECTION II *:* Le contrôle de la sécurité des navires par d'autres organismes

Le contrôle de la sécurité des navires par les organismes est essentiel pour la sécurité maritime. C'est parfois une action de dernière minute mais elle peut permettre d'éviter les risques de la navigation maritime. Le bon état de navigabilité d'un navire se conçoit déjà lors de sa construction par sa solidité et sa flottabilité. A ces conditions qui ressortissent aux obligations du constructeur naval, il convient d'ajouter le contrôle par la compagnie maritime qui en réalité est une vérification que fait l'armateur. Il s'agit du contrôle de l'état de navigabilité de son navire

[1213] Réponse du Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du Ministre délégué auprès de la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Extrait du Rapport de la Cour des Comptes de décembre 2012 sur la sécurité des navires, *op.cit*, p. 155, 156 et 159

indispensable à assurer le transport mais aussi à protéger la marchandise contre tout type de dommage. En matière de contrôle, les sociétés de classification jouent un rôle indispensable dans la prévention des risques de la navigation maritime. Cette prévention des risques maritimes découle de leur mission de classification et de certification. C'est en considération de ce développement que nous axerons notre analyse concernant l'intervention des organismes dans le contrôle des navires sur la vérification par les compagnies maritimes de l'état de navigabilité du navire **(§I**), sans omettre d'indiquer l'intervention des sociétés de classification dans la sécurité des navires **(§II**)

§I- La vérification de l'état de navigabilité du navire par la compagnie maritime

Pendant la navigation comme en escale dans un port, l'armateur par le bais de l'équipage doit maintenir une vigilance accrue quant à l'état de navigabilité du navire. Cet état du navire est indispensable pour exécuter son obligation de rendre la marchandise que celui-ci transporte saine et sauve. La vigilance dont il est question ici doit être traduite en vérification autant que faire se peut, de l'état de navigabilité du navire du point de vue nautique (**A**) mais aussi du point de vue commercial(**B**).

A- L'état de navigabilité du navire du point de vue nautique

L'état de navigabilité nautique d'un navire repose essentiellement sur deux critères. Il faut qu'il soit cumulativement de bonne qualité(**1**), mais aussi dispose d'un armement performant pour mettre en valeur cette qualité par une navigation à risque réduit (**2**)

1- L'état de navigabilité nautique quant à la qualité du navire

253. La question de la navigabilité du navire qui a donné lieu à tant de litiges dans le passé, n'a pas elle-même perdu, bien au contraire, de son importance à la suite des perfectionnements de tous genres apportés à la construction des navires, car les progrès ainsi

réalisés ont eu pour contrepartie une complexité plus grande de leur organisme et ont permis le transport habituel de marchandises jugées intransportables, voilà à peine un siècle et demi[1214]. Par conséquent, bien loin de diminuer, l'intérêt pratique de la question n'a fait que s'accroître. En outre, nous verrons que loin de s'entendre seulement de l'aptitude du navire à 'flotter' en mer[1215], la navigabilité s'entend également, et aujourd'hui de plus en plus, de son aptitude à mener à bien l'opération commerciale envisagée, eu égard aux conditions particulières de chaque contrat d'affrètement.

Un auteur s'est interrogé : « l'innavigabilité est-elle un risque ? »[1216] Si cet auteur semble s'être convaincu de ce que l'innavigabilité du navire, telle que prévue par la convention de Bruxelles en son article (3§1) n'est pas un risque, il ne semble pas qu'il se soit prononcé sur l'innavigabilité soudaine du navire[1217]. Les juges ayant une propension à admettre ce cas comme un cas d'exonération du transporteur, notamment lorsque les raisons du sinistre n'ont pas été déterminées, il y a lieu de s'interroger sur son aspect 'risque' lorsqu'il survient soudainement.

Cette appréciation favorise, selon le Professeur Bonassies, le transporteur dans la mesure où la détermination et la preuve précise du dommage ne sont pas établies pour être exonératoires comme l'exige la convention de Bruxelles. Ce n'est peut-être pas indiscutable de dire que c'est le caractère soudain doublé de l'impossibilité de la détermination de l'origine de l'innavigabilité qui lui confère ici son caractère de risque. Cependant, tel n'est pas l'objet de notre étude à ce niveau.

254. A ce niveau, nous tenterons de mettre en évidence les précautions à prendre aussi bien par les constructeurs que par les exploitants de navires pour ne pas manquer à leurs obligations de mettre le navire en bon état de navigabilité. Mais avant, il conviendrait de définir la notion d'état de navigabilité nécessaire pour effectuer un voyage en toute sécurité. La complexité de la notion de navigabilité a nécessité sa définition en rapport avec son existence juridique. C'est ainsi qu'un auteur a indiqué que « la navigabilité détermine en quelque sorte, le commencement et la fin de l'existence juridique du bâtiment ; elle est prise en considération pour savoir à partir de quel moment on peut 'l'appeler navire ', et quand l'on doit cesser de 'l'appeler ainsi'. »[1218]

[1214]**M. BROCHERIOU**, La due diligence de l'armateur et la navigabilité de son navire, Thèse, université de Paris, 25 juin, 1962. p. 14

[1215]**RODIERE**, Cours de « Droit maritime ». Licence 4°année 1958- 59, p. 33 (On définit le navire comme un engin flottant affecté à la navigation maritime)

[1216] **P. LUREAU**, *L'innavigabilité* est-elle un *risque*, DMF 1975 p. 259, spéc.

[1217] MM. **P. BONASSIES** et **Ch. SCAPEL**, op.cit, p. 1093 à propos de l'innavigabilité soudaine

[1218]**M. J. ESCARRA**, Cours de Doctorat, 1950, 51, p. 34

255. Or, la notion d'état de navigabilité a évolué. C'est le parfait équipement du navire pour le voyage prévu. Celui-ci ne doit pas seulement être en état de lui permettre de faire face aux risques qu'il peut normalement rencontrer, mais il doit être aussi en mesure d'assurer en toute sécurité le transport de la cargaison. Il s'agit d'une question de fait et non de droit[1219]. Pour renchérir sur cette définition, notamment au plan matériel, un autre auteur a estimé que la notion de navigabilité dépasse largement le simple concept de flottabilité. L'obligation de navigabilité couvre des domaines aussi variés que la bonne condition de la coque et du pont, les moyens de propulsion et de direction, les installations et l'équipement, l'armement (personnel navigant compétent et en nombre suffisant), l'aptitude du navire au transport de la cargaison (installation de chargement et de déchargement, bon état des cales) et la conservation des marchandises (ventilation, vaigrage, fardage, installation frigorifiques etc)[1220]. C'est en l'absence de ces éléments que l'on a parlé d''innavigabilité subjective' qui consiste dans « le fait que le navire ne remplit pas toutes les conditions nécessaires à l'heureux achèvement du voyage »[1221].

Certains textes, servent aussi de fondements juridiques à l'état de navigabilité du navire en indiquant dans les mêmes termes ce qu'il conviendrait de comprendre de cette notion[1222].

Ainsi, signalons que quelque soit le type de navire, il doit posséder une qualité essentielle : son aptitude à naviguer. L'état de navigabilité du navire du point de vue nautique doit s'appréhender sous l'angle de la qualité du navire. La qualité nautique du navire pouvant être définie comme la qualité de l'ensemble du matériel et d'installation qui lui permet de naviguer en toute sécurité. Cette qualité du navire se conçoit à partir de la bonne condition de la coque et du pont du navire.

C'est pour se mettre en conformité avec cette exigence que suite au naufrage de certains pétroliers (navire Erika), la communauté internationale a imposé la construction de navire à double coque comme nous l'avons souligné plus haut. Cependant, peu importe la solidité de la coque, cela ne peut empêcher au navire de couler[1223]. Pour éviter que les insuffisances que présentent les doubles coques réalisent des risques maritimes, des projets alternatifs intéressants

---

[1219] **R. COLINVAUX**, Carver's. Carriage by sea. Vol1. London, 1982, 105-124

[1220] **G. LEFEBVRE**, *Op.cit*, p.81-123

[1221] **M-R HUDE EVELINE**, L'innavigabilité du navire, thèse, 10 février 1939, p.62

[1222] Art 3§1 a)b)c) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 ; Art 21 de la loi française du 18 juin 1966

[1223] Rapport de l'Académie de la Marine : Les risques en matière de transport maritime, évolutions récentes, Juin 2012.p. 20 et 21 (Les risques que présente la double coque sont: qu'elle ne constitue pas une protection absolue en cas de collision forte, ou d'échouement sur un fond rocheux. Elle présente des difficultés en bonne condition des espaces-largeur limitée-hauteur limitée. Enfin, une fuite d'hydrocarbures dans la double coque peut éventuellement créer une atmosphère explosive par mélange avec l'air.)

sont en cours[1224] et sont susceptibles de garantir, à l'égard de la pollution, une sécurité au moins équivalente à celle que présente la double coque. Pour éviter de tel drame, il est indispensable pour l'armateur de faire vérifier l'état de la coque et l'endommagement possible de la marchandise[1225]. En outre, pour résister aux flots, les rivets d'assemblage doivent être solides[1226].

Ainsi, pour faire respecter cette condition tenant à la qualité du navire, les tribunaux sont très sévères parfois à l'égard de certains armateurs moins négligents dans l'inspection des soudures de la coque de leur navire[1227]. « …*elle fait abstraction du rôle de l'armateur qui reste seul responsable de l'état d'entretien de son navire au commencement du voyage. »*[1228]

256. On peut observer une nouveauté dans la sécurité des navires avec l'adoption par l'OMI du code polaire. Il y a une classification des navires dont la coque doit être renforcée en fonction de la présence d'un pourcentage de glaces. Ainsi, on a la catégorie **A** : eaux polaires couvertes de glaces ; navires pouvant être exploités dans des eaux couvertes de glace à 10% ou plus ; classe polaire ou équivalente. Ensuite on a la catégorie B : eaux polaires libres ; navires pouvant être exploités dans les eaux couvertes de glace à moins de 10 %, où leurs structures peut être endommagées ; évaluation/renforcement de la coque pour la navigation dans les glaces ou autre mesure d'atténuation (aux fins par exemple de la stabilité après avarie). Enfin, une dernière catégorie C : Eaux polaires libres y compris eaux libres de glace ; navires pouvant être exploités dans les eaux non couvertes de glace ou couvertes de glaces à -10% où leurs structures ne risquent pas d'être endommagées. Pas de renforcement de la coque pour naviguer dans ces eaux. Face à de nouvelles exigences tenant à la navigation les temps à venir dans des zones recouvertes de glace, la structure des navires doit être adaptée à ces conditions particulières.[1229]

En plus de la solidité de la coque, il est besoin que le pont le soit également. Pour garantir l'état de navigabilité nautique du navire, le transporteur doit veiller à l'étanchéité des écoutilles

---

[1224] Il s'agit entre autres du projet du navire sans ballast, ou d'autres se plaçant dans le prolongement du pétrolier européen 3E ou du Mid Deck Tanker japonais…

[1225] GOODFELLOW LUMBER SALES Ltd. c.VERREAULT, 1971, RCS. 522; Navire Kmid-sif, 1989. DMF 126 Cour d'Appel d'Aix

[1226] The Washington Maru, (1924) LI. L. Rep. 398 (ADM.).

[1227] Peter Pauline, c. The M/S Christem Salem, [1957] A.M.C. 2141 (S.D.N.Y.). À moins de facteurs particuliers comme une collision, on estime qu'une mise annuelle en cale sèche est suffisante pour respecter l'obligation de navigabilité, voir: *The Zesta,* [1954] A.M.C. 899 (5 Cir.). En ce qui concerne les pétroliers, la fréquence d'inspection peut être habituellement bi-annuelle, voir: *The Agwimoon,* [1928] A.M.C. 645 (D. Md.).

[1228] **Ph. BOISSON**, L'affaire du Wellborn entretient une fausse perception du fonctionnement des sociétés de classification, Gazette de la Chambre n°16, Printemps 2008

[1229] Voir Chapitre III du code polaire (Structure des navires), extrait de la PARTIE A du code (MESURES DE SECURITE)

et des écubiers[1230]. L'innavigabilité sera constituée en cas de négligence par l'armateur de l'entretien du pont qui occasionne l'entrée d'eau dans les cales et cause des dommages à la marchandise.

La qualité des moyens de propulsion (les moteurs-réducteur de vitesse-hélice-les arbres de transmission et les condenseurs) et de direction, méritent une attention particulière lors de la construction du navire. La bonne qualité de ces moyens de propulsion contribue à garantir l'état de navigabilité nautique du navire. Toutefois, pour qu'ils puissent faire la preuve de cette efficacité attendue, le transporteur doit vérifier leur bon état de navigabilité mais ici, vue la complexité de leur installation, il ne pourra le faire avant chaque voyage. Cette jurisprudence se singularise par sa vocation d'inviter les armateurs moins soigneux à entretenir les accessoires et machines du navire afin de son bon état de navigabilité nautique. [1231].

257. Pendant la navigation, les cartes jouent un rôle essentiel. Ce faisant, l'armateur doit fournir à l'équipage une carte parfaitement lisible et qui rend exactement compte des obstacles qu'il pourrait avoir sur la route maritime. Le non respect de cette exigence sera jugé comme un cas d'innavigabilité mais cette fois ne pourra l'exonérer conformément à la convention de Bruxelles[1232] dans la mesure où l'avarie est la conséquence de sa propre négligence de laquelle il ne peut tirer profit[1233].

Cela dit, notons que pour se prémunir contre le risque d'innavigabilité tenant à la rupture de conduite d'eau et vapeur qui endommage les marchandises, la solidité de ces équipements et installations doit être une priorité, pendant la construction du navire. Malgré cette exigence, elle ne reste que du domaine de la présomption. L'armateur devra pour satisfaire à son obligation de la fourniture d'un navire en bon état de navigabilité nautique, effectuer des essais à l'aide d'un appareillage utilisant la pression de l'eau, de l'air ou de la vapeur et le cas échéant, qu'il frappe délicatement les conduits avec un marteau pour s'assurer de leur étanchéité[1234].C'est ainsi que le desserrement d'une valve qui a causé une avarie a été jugé comme un cas d'innavigabilité[1235].

[1230] *J.C. Penney Inc.* c. *The American Express Company Inc.,* [1953] A.M.C. 304 (2 Cir.).L'étanchéité de ces diverses parties est souvent vérifiée à l'aide d'un boyau d'arrosage ou d'une craie. Voir aussi: *Fireman's Fund Insurance Co.* c. *M/V Vignes [1981]* A.M.C. 291(11 Cir.).

[1231] A*tlantic Banana Co.* c. *Mj V Calanca,* [1972] A.M.C. 880 (S.D.N.Y.). Voir aussi : *Karobi Lumber Co.* c. 5.5. *Norco,* [1966] A.M.C. 315 (S.D. Ala.). Même le manque de carburant a été jugé comme un état d'innavigabilité. Ainsi, le transporteur devra disposer d'une réserve de 20% (*Yamata Iron and Steel* c. *Anthony Shipping Co.,* [1975] A.M.C. 1602 (S.D.N.Y.)

[1232] Art 4.2.1 de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924

[1233] [1937] A.M.C. 934 (4 Cir.). Affaire Maria. (L'omission de remettre une carte au capitaine indiquant l'écueil a fait échouer le navire sur un banc de sable et jugé par les juges comme un cas équivalent à un cas d'innavigabilité). Voir aussi : *The Steel Scientist,* [1936] A.M.C. 387 (2 Cir.).

[1234] *The H.A. Rock,* 23 F. 2d 198 (W.D.N.Y., 1927).

[1235] Fisons Fertilizers Ltd. c. Thomas Watson (Shipping) Ltd., [1971] 1 Lloyd'sRep. 141(M.&C.L. Ct.).

Ajoutons que les ballasts et les réservoirs doivent être bien conçus et l'armateur doit veiller à leur usage adéquat. Ainsi, un auteur a considéré qu'un navire est impropre à son utilisation habituelle lorsque l'insuffisance de ballast fait en sorte que l'hélice n'est pas adéquatement immergée pour pouvoir en assurer la propulsion[1236].

L'état de navigabilité du point de vue nautique a permis de rappeler aussi bien le rôle fondamental du constructeur naval, mais aussi de celui de l'armateur. C'est en conciliant ces deux éléments que les qualités du navire peuvent répondre à son état de navigabilité. Toutefois, la qualité du navire à lui-seule ne peut justifier de son état de navigabilité nautique. C'est en cela que la performance de son armement reste essentielle.

2- L'état de navigabilité nautique du navire : fonction de la performance de son armement

258. Les constructeurs de navires produisent sur le marché des navires de plus en plus sophistiqués. Cela en aucun cas ne peut écarter l'obligation du transporteur à veiller à son état de navigabilité, assurant par la même occasion sa sécurité par le recrutement d'un équipage (le manning agents = entreprises qui recrutent le personnel navigant) non seulement suffisant mais aussi compétent. En outre, le transporteur sera tenu de divulguer à l'équipage, tous les renseignements utiles pour la sécurité du navire en passant par son utilisation à dessein.

L'effectif du personnel naviguant variera en fonction de la taille, des diverses installations et machines, la destination et la nature des marchandises. Cependant, l'insuffisance des membres d'équipage ne saurait rendre le navire automatiquement innavigable. Toutefois, il peut en résulter des conséquences graves. Ainsi, certaines fonctions spécifiques à bord du navire ne peuvent être assurées par certains membres d'équipage. C'est en pareille circonstance que les tribunaux sanctionnent de telles attitudes du transporteur[1237]. L'exercice de chaque fonction sur le navire doit être garanti par des qualifications particulières acquises dans des centres de formation spécialisées comme indiqué en amont[1238].

[1236] **J. BES**, *Chartering and Shipping Terms — Practical Guide for Steamship Companies,Masters, Ship Officers, Shipbrokers, Forwading Agents, Exporters, Insurance Brokers and Banks,* 7e éd., New-York, Heiman, 1970, p. 167.

[1237] **L. CLAUDINE-HENRI**, [1953] D.M.F. 564 (Cour d'appel de Pau).

[1238] **M. DE JUGLART**, « La responsabilité du propriétaire de navire d'après l'article 216 du Code de Commerce», [1962] *D.M.F.* 319. (La doctrine considère à juste titre que la fonction de commandant nécessite des qualifications particulières devant être vérifiées d'une façon minutieuse par l'autorité publique.)

Si tel est que l'armateur devait répondre de l'incompétence du capitaine ou de l'équipage, quels éléments de preuve il serait convainquant d'admettre pour le décharger ? Trois tendances jurisprudentielles semblent être en concours. La première considère qu'il faudrait se référer à la preuve des certificats de compétences du personnel[1239]. La seconde admet la preuve des enquêtes sur les capacités des membres de l'équipage avant de les embaucher et que le choix repose sur une diligence[1240]. Enfin la troisième admet l'analyse de l'acte dommageable, c'est -à-dire la détermination de la perte due à une faute grave et pour la plus part du temps, l'armateur sera responsable en dépit du casting nécessaire pour le recrutement[1241].

259. A notre avis, ces thèses n'ont rien d'objectif lorsqu'on sait que peu importe l'expérience du marin, cela ne peut garantir le risque zéro de faute lourde. Partant, le bon état de navigabilité trouve à se justifier davantage dans la compétence du personnel que dans son expérience. Encore que c'est l'ensemble des compétences qui confère une bonne expérience indispensable à la sécurité de la navigation.

260. Il convient à la suite de cela d'indiquer que la qualité de la communication des renseignements concernant le navire est déterminante pour assurer le bon état de navigabilité nautique du navire. C'est ainsi que le transporteur est responsable des dommages en cas d'omission de renseigner l'équipage sur les spécificités que présente le navire[1242]. On peut donc constater dans cette espèce, la relation qui existe entre l'absence de communication des renseignements propres au navire, les conséquences qui en ont suivi et l'innavigabilité constatée. Cette fois encore, ce cas excepté ne pourra profiter à l'armateur sa négligence ayant induit l'équipage en erreur.

Ce qu'il est important d'ajouter, c'est que peu importe l'implication du constructeur du navire dans la production d'un bâtiment dont la qualité est irréprochable, la vigilance de

---

[1239] Robin Hood Flour Mills Ltd. c. N.M. Paterson, (1967) A.M.C. 1451, (1968) 1 Ex.CR. 175, p. 193 / Voir également Norman c. Canadian National Railway, (1980)27 Nfld and P.E.I.R. 451 (Newf. S.C.T.D.).

[1240] The Cygnet, 126 F. 742 (1 Cir., 1903) ; The Munimdies, [1932] A.M.C. 240 (2 Cir.).

[1241] **L. CHORLEY et O.C. GILES**, *Shipping Law,* 6e éd., London, Pitmans and Sons, 1970, p. 109. Affaire Whitbread *c.* Walley, [1990] 3 R.C.S. 1273 (L'appelant Whitbread conduisait le *Calrossie*, un bateau de plaisance de 32 pieds appartenant aux intimés Greenwood et Horn et enregistré comme "navire" aux termes de la Loi sur la marine, à partir de Coal Harbour situé dans le Vancouver Harbour, vers le bras Indian au nord de Vancouver. En cours de route, Whitbread a demandé à l'intimé Walley de tenir la barre, il s'est ensuite assis à l'écart et s'est endormi. Alors que Walley dirigeait le *Calrossie*, le bateau a heurté un écueil dans le bras Indian. Whitbread a subi des blessures à la colonne vertébrale qui l'ont rendu quadriplégique. Il a intenté une poursuite en responsabilité délictuelle contre Walley et les autres intimés. En défense, Walley a nié qu'il y ait eu négligence, a plaidé la négligence contributive et demandé un jugement qui déclarerait qu'il est fondé à limiter sa responsabilité en vertu des art. 647 et 649 de la Loi sur la marine marchande du Canada .)

[1242] [1924] A.C. 100 (H.L.). More, an otherwise competent crew can be rended incompetent by lack of knowledge. In Standard Oil co of New York v. Clan Line Steamers Ltd, the shipowners failed to pass on the master instructions from the manufacturers of the vessel had to retain water ballast when loaded with a full homogeneous cargo. The master ordered the crew to empty the vessel's ballast tanks with the result that she keeled over and sank in calm seas. The damage was held to be attributable to the unseaworthiness of the vessel at the start of her voyage.

l'armateur reste déterminante quant à la fréquence des vérifications nécessaires pour se prémunir contre les éventuels cas d'innavigabilité nautique pour lesquels il ne sera probablement pas toujours en mesure de rapporter sa diligence.

Retenons que le bon état de navigabilité nautique est essentiel pour l'armateur dans la protection de son navire contre la réalisation des risques maritimes. Mais, il n'y a pas qu'un intérêt pour l'armateur seulement. Il y va non seulement de la sécurité de son navire, mais aussi d'une parfaite sécurité maritime telle que nous l'envisageons. Jusqu'ici, c'est l'aspect nautique de la navigabilité du navire qui a été présenté. Nous allons maintenant examiner la navigabilité du navire quant à son aptitude à assurer le transport et la conservation des marchandises.

B- L'état de navigabilité du navire du point de vue commercial

Pour qu'un navire puisse assurer sa mission lorsqu'il est exploité au tramping ou sur une ligne régulière, il faudrait qu'il soit apte du point de vue commercial. C'est en cela qu'il doit être apte à assurer le transport(**1**), mais aussi en son aptitude à conserver la cargaison transportée (**2**).

1- L'aptitude du navire au transport

261. L'aptitude du navire au transport se conçoit par ses installations de chargement et de déchargement. Cette aptitude contribue à la sécurité du navire. Les opérations de chargement et de déchargement s'effectuent à l'aide d'engins de levage comme les mâts de charge, de tuyaux et de pompes dans le cas des liquides ou de certaines cargaisons en vrac(blé, ciment, etc …). Ils peuvent être installés sur le navire ou sur le quai du port. Ainsi, la Convention de Bruxelles en son article III(I) c se réfère au navire, ce qui n'exclut pas que le transporteur puisse être responsable d'une défectuosité des installations portuaires nécessaires pour assurer ces opérations.

L'innavigabilité du navire a été constatée lorsque les mâts sont défectueux pour assurer le chargement du navire[1243]. Cela dit, la Convention de Bruxelles rend le transporteur responsable en cas de défaillance des installations de chargement ou de déchargement sur le quai[1244]. A la lumière de cette disposition, le transporteur est responsable des dommages à la marchandise

[1243] *Hang Fung Shipping Co., Ltd. c. Mullion and Co.,* Ltd., [1966] 1 Lloyd's Rep. 511 (Q.B.).
[1244] Art III-2 de la convention de Bruxelles du 25 août 1924

résultant de la défaillance des engins de levage sur le quai et ne pourra s'exonérer de cette responsabilité que s'il prouve un vice caché dans ses engins de levage, échappant à sa diligence raisonnable pour reprendre un auteur[1245].

262. En outre, le transporteur doit disposer d'équipement de protection de la marchandise contre les intempéries tels que les filets, tentes, les bâches, etc…[1246] Le transport adéquat de la marchandise dépend également du bon état des cales. C'est aussi à cette condition que se juge le bon état de navigabilité du navire du point de vue commercial. Partant, le transporteur doit veiller à son entretien fréquemment. La construction des cales doit être faite de sorte à être imperméable à l'eau de pluie et de mer. C'est ainsi que le défaut des installations occasionnant l'infiltration de l'eau dans les cales a été jugé comme un cas d'innavigabilité du navire[1247]. L'aptitude du navire à assumer le transport de la marchandise ne saurait suffire pour garantir son bon état de navigabilité commerciale. Encore faut-il que l'armateur veille à son aptitude à la conservation des marchandises.

2- L'aptitude du navire à la conservation de la cargaison

263. Le bon état de navigabilité du navire quant à son aptitude à la conservation de la marchandise sera présenté selon deux axes : d'abord la navigabilité relative à la ventilation, le vaigrage et le fardage. Ensuite, la navigabilité relative aux installations frigorifiques. Pour les premiers, notons qu'en pratique, le navire doit être équipé d'un système de manche à air qui comporte deux manches dont l'ouverture est dirigée d'une façon opposée. Il serait peut-être pour mieux comprendre son fonctionnement de le rapprocher du climatiseur qui procède à l'échange d'air vicié (chaud) contre le nouvel air.

La règle SOLAS II-2/20.3.1.2.1, qui régit la question de la performance des systèmes de ventilation, fait référence à la sécurité des locaux à véhicules, aux espaces de catégorie spéciale et aux espaces rouliers et s'applique aux navires à passagers[1248]. En outre, la Commission européenne fait remarquer que la directive 2009/45/CE contient des règles détaillées pour la

[1245] **G. MARAIS**, *Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé,* Paris, L.G.D.J., 1949, p. 170.

[1246] Affaire Alias [1962] D.M.F. 423 (Tribunal de commerce de Rouen). Le transporteur ayant été condamné pour innavigabilité du navire suite à l'infiltration de l'eau de pluie dans la cargaison de sucre qu'il transportait alors qu'il ne pouvait pas ignorer qu'il peut pleuvoir et assez soudainement…

[1247] *Interstate Steel Corp. c. S.S. Crystal* Gem.,[1970] A.M.C. 617(S.D.N. Y.); *The Cornelia,* 15 F. 2d 245 (S.D.N.Y., 1926). (L'eau s'étant répandue dans la cale suite à la rupture des conduits servant à l'évacuation.)

[1248] (Voir Directive 2009/45/CE article 6 para 2, point a)i) (Modifications de la règle SOLAS II-2/20.3.1.2.1)

ventilation des navires à passagers des classes B, C et D, qui sont les mêmes que celles prévues dans l'annexe 1, chapitre 2, partie B, paragraphe 9 de la convention SOLAS**.** (Modifications de la règle SOLAS II-2/20.3.1.2.1).

Pendant l'expédition, le transporteur devra vérifier régulièrement le bon état de ce système, faute de quoi, il répondra de l'innavigabilité du navire résultant de la défectuosité dudit système[1249].Réduire la formation de buée[1250] de cales est l'objectif visé par l'installation de ce système. Rappelons que pour pallier les éventuelles conséquences de la formation de buée de cales sur la marchandise, l'armateur devra prévoir le vaigrage[1251] et le fardage[1252]. C'est ainsi qu'il pourra satisfaire à son obligation de bon état de navigabilité du navire à ce niveau. En l'absence ou en cas d'insuffisance de l'un ou l'autre, il sera jugé comme cas d'innavigabilité du navire[1253]. On notera par ailleurs que l'armateur, en plus de garantir la ventilation des cales, le vaigrage et le fardage, doit également s'assurer du bon état des installations frigorifiques quant à la préservation de la marchandise.

264. Pour préserver certaines marchandises périssables, il est nécessaire de recourir à des chambres froides et frigorifiques comme l'exige la convention de Bruxelles[1254]. Pour apprécier le bon état de navigabilité de ces installations en cas d'avarie de la denrée transportée, les juges s'en tiennent aux rapports d'expertises. C'est ainsi qu'un rapport d'expertise a permis aux juges de conclure à l'innavigabilité du navire au motif que les filtres de ses installations frigorifiques étaient défectueuses et qu'il n'y avait pas de pièces de rechange à bord[1255].

L'examen du contrôle de la sécurité des navires a permis de mettre en évidence la nécessité de la vérification de l'état de navigabilité des navires par les compagnies maritimes. Cette vérification peut permettre d'éviter certains risques maritimes, contribuant ainsi à la sécurité

[1249] *Distribudora San Juan Inc.* c. *Mercandia Rivediere,* CF. , n° T-4778-73, 28 mars 1980, J . Marceau, p. 9.

[1250]**G. FRAIKIN**, «Une cause fréquente d'avaries: la buée de cale», [1957] *D.M.F.* 3, 3 et 4. Cet auteur explique la formation de cette buée par la différence de température qui existe dans la cale et celle de l'eau entrant en contact avec la coque.

[1251]**J. BES**, op.cit, p. 172. (Le vaigrage consiste à fixer des morceaux de bois sur le double fond du navire pour empêcher que le suintement de buée endommage les marchandises.)

[1252] Idem, p. 178 (Le fardage consiste en apposer des planches sur les parois humides de la cale afin d'enrayer les contacts avec la cargaison)

[1253] *Grace Lines Inc.* c. *Central Gulf Steamship Corporation,* 416 F. 2d 977 (5 Cir., 1969). When the SS Santa Victoria docked in Kandla, India on August 9, 1959, it was discovered that "sweat" damages had been sustained by the cargo because the manner of loading prevented proper operation of the ship's ventilation system. Grace asserts that under the time charter agreement the Master, while carrying out any supervision of stevedoring, is the servant of the charterer and not the servant of the vessel owner; however, the trial court correctly determined that since the capacity of the ship to transport the cargo in the manner specified in the charter party is an aspect of **seaworthiness**, the captain's failure to object to stowage interfering with ventilation was an omission as agent for the ship owner.

[1254] Art III, 1 (c) de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 fait obligation au transporteur de mettre en bon état de navigabilité les chambres froides et frigorifiques

[1255] Cour d'appel de Rouen*, Biornstadet Cie* c. *D'Alexis,* [1950] 2 Gaz Pal. 281.

maritime. A côté des compagnies maritimes, les sociétés de classification, par l'accomplissement de leurs missions contribuent également à la sécurité des navires.

§II- L'intervention des sociétés de classification pour la sécurité des navires

La classification est une activité purement privée qui consiste à élaborer des règles relatives à la sécurité des navires et à vérifier leur application au moyen de visites et d'inspections. A côté de cette mission privée, elles exercent une autre qui est de service public et qui consiste en la certification, c'est-à-dire l'attestation qu'un navire est conforme à des exigences préalablement définies. Toutefois, dans l'exercice de leurs missions respectives, les sociétés de classification peuvent voir leur responsabilité engagée pour leur manquement à leurs obligations. Ceci étant, il conviendrait pour une meilleure analyse de l'intervention des sociétés de classification dans la sécurité des navires de présenter l'importance du contrôle de la sécurité des navires(**A**) avant d'examiner leur responsabilité qui peut en résulter(**B**).

A- L'importance de la mission de contrôle de la sécurité des navires par les sociétés de classification

Les services offerts par les sociétés de classification se répartissent entre deux types d'activités étroitement liés : l'un est d'ordre privé, constitué par la classification des bâtiments (**1**) et le second, à caractère statutaire, représenté par la certification (**2**).

1- Au regard de leurs prestations privées : la classification des navires

265. Les sociétés de classification sont appelées, le plus souvent à la demande de l'armateur ou de l'assureur, voire d'un éventuel affréteur ou d'un organisme financier, à « classifier » le bâtiment. Cette activité qui relève du domaine traditionnel des sociétés de classification, recouvre des fonctions très diverses : élaboration de normes techniques (communément appelées « règles et procédures ») applicables à la construction, à l'équipement, à l'entretien et à l'inspection des navires ; vérification des plans et supervision de la construction des navires ; inspection et certification des navires en service. Elles jouent à ce niveau un rôle normatif significatif compte tenu de la pluralité des normes relatives à l'état de navigabilité et à la sécurité du navire applicables en la matière.

Ainsi, des auteurs ont résumé la classification en trois missions : élaborer des règles relatives à la sécurité des navires et à en vérifier l'application au moyen de visites périodiques. Ces règles ont pour finalité d'améliorer la protection du bien que représente le navire. Elle concerne surtout la solidité structurelle, la fiabilité de la machine et des équipements[1256].

Dans l'exerce de leurs activités de classification, les sociétés de classification élaborent et tiennent à jour, pour chaque type de navire, un référentiel technique qui constitue le règlement de classe. Ce règlement recouvre l'ensemble des règles relatives aux choix des matériaux, à la solidité des structures, au compartimentage, au système de propulsion (machine principale et auxiliaires), aux installations électriques et aux installations de commande, à la stabilité, à l'état intact, ainsi que les autres dispositions de sécurité applicables à la conduite du bâtiment ou de la série de bâtiments.

266. Dans le domaine de la sécurité, elles élaborent des normes techniques. Chaque société possède ses propres règles de conformité aux normes de classification et aux règles statutaires. Il reste que l'uniformisation des règles est encore un défi à relever et l'IACS travaille en ce sens afin que la classification ne se fasse au détriment de la sécurité des navires. En matière de sécurité des navires, deux domaines sont régis par les règlements de classification : la résistance structurelle et l'étanchéité de la coque du navire d'une part / la sécurité et la fiabilité des systèmes de propulsion et de l'appareil à gouverner ainsi que des machines auxiliaires qui équipent le navire dans le but d'établir et de maintenir à bord les conditions minimales qui lui permettent d'effectuer le service prévu[1257]. Nous avons évoqué cela dans nos lignes précédentes

Les règles de classification nécessitent une adaptation permanente et cela prend sa source dans les enseignements tirés des événements maritimes et les innovations des chantiers navals[1258]. En plus des prescriptions obligatoires que peut comporter le règlement de classe, des recommandations sont proposées aux armateurs relativement aux marques additionnelles, aux passerelles intégrées et aux normes de confort des navires à passagers ou pour le niveau d'autonomie de conduite.

267. Par ailleurs, la compétence des sociétés de classification est en théorie limitée. Ainsi, les questions relatives au mode de propulsion, à la puissance de l'appareil propulsif et aux

---

[1256] **Fr. LILLE et R. BAUMLER**, *Transport maritime, danger public et bien mondial,* ECLM, 2005 p. 123

[1257] IACS. Internal Information n°8- Definition of Ship Classification, 1993.

[1258] **Ph. BOISSON**, Politiques et droit de la sécurité maritime, Ed Bureau Veritas Paris, 1998, p.248, n°426 (*La caractéristique fondamentale des règlements de classification réside dans leur grande facilité de s'adapter aux chantiers aux changements. ..A la différence des règles édictées par les conventions internationales, les normes de classification sont en permanence mises à jour et modifiées.)*

conditions d'exploitation du navire[1259] ne sont pas du ressort des sociétés de classification, mais de celui de l'armateur. Cependant, en pratique, leur compétence peut s'étendre à ces domaines lorsqu'elles sont mandatées par les gouvernements. Faute de disposer d'une administration maritime importante, un grand nombre d'États délèguent aux sociétés de classification tout ou partie de leurs compétences en matière de contrôle sur les navires immatriculés sous leurs pavillons. A ce titre, elles disposent de prérogatives de puissance publique.

268. Les organismes sont divisés sur les règlements de classification du futur : pour certains, les règles de l'avenir devraient être plus sophistiquées afin de donner aux concepteurs une ligne de conduite rigide. D'autres par contre pensent que les règles de classification devaient être simples et générales afin de laisser aux concepteurs une certaine liberté. La nouvelle approche des règlements de classification admise est une méthode de classification conservatrice[1260]. Celle-ci est basée sur des calculs directs du comportement du navire en mer[1261].

En dépit de l'importance de ces réflexions sur les méthodes futures de classification, il convient d'observer que la mise en application de telles règles devra attendre encore plusieurs années dans la mesure où les règlements de classification en vigueur restent pour le moins des outils fondamentaux en la matière. La mission des sociétés de classification au regard de leurs prestations privées ayant été présentée, reste maintenant à analyser leurs prestations statutaires dans le contrôle de la sécurité des navires.

2- Au regard de leurs prestations statutaires : La certification

269. La certification, consiste en la délivrance des certificats statutaires attestant de la conformité du navire aux prescriptions techniques (règles) relevant des conventions internationales et codes associés (Conventions SOLAS, MARPOL, Convention sur les lignes de charge, Code ISM, etc.). Pour un auteur, la certification est une méthode classique pour vérifier la bonne application des règlementations techniques de sécurité[1262]. Ces certificats sans lesquels

[1259] Il s'agit de la qualification ou de l'effectif de l'équipage, de la gestion quotidienne de l'armement, de la stabilité des navires, des dispositifs de sauvetage de la vie humaine en mer, des radars, équipements radio et informatiques ainsi que des équipements de prévention et de lutte contre la pollution

[1260] **Ph. BOISSON**, op.cit, p. 235, n°434

[1261] Les charges dues à la houle, les mouvements du navire, ses accélérations, les pressions externes et internes qui s'y exercent sont évaluées en fonction des formes, de la répartition.

[1262] **A. LEFRANCOIS**, L'usage de la certification : nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes, Extrait de la préface par **M. Ph. BOISSON**, p. 13

un navire ne pourrait prendre la mer ne peuvent être délivrés et prorogés qu'à l'issue de visites physiques initiales et périodiques du navire conformément auxdites conventions.

270. Outre leurs activités de classification, les sociétés de classification sont ainsi chargées de délivrer, viser, renouveler, proroger, suspendre et retirer au nom de l'État, les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution après avoir réalisé les vérifications, inspections et visites statutaires prévues par les différentes conventions internationales. À ce titre, elles disposent des prérogatives de puissance publique nécessaires à l'accomplissement de leur mission de service public. Ainsi, du fait de leurs compétences techniques et de leur réseau mondial d'experts, les sociétés de classification assurent en théorie un rôle du service public en appliquant au nom des États les normes contenues dans les conventions internationales pour les États inaptes à le faire.

En ce qui concerne la France, les délégations données aux sociétés de classification habilitées portent sur des points spécifiques.[1263]. Sont en l'occurrence visés les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution ou, le cas échéant, les certificats d'exemption prévus par les conventions internationales pertinentes ; les titres et certificats prévus par les directives et règlements communautaires ; le certificat national de franc-bord et le permis de navigation.

Il convient de signaler que pour l'application des dispositions du IV de l' article 8-1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 , précité (suspension par le chef de centre de sécurité du permis de navigation pour les navires ne disposant pas de titres et certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution à l'exception du certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs), les recommandations qu'elles formulent ont valeur et effet de prescription.

271. Par ailleurs, indiquons que la certification peut donner une fausse perception du fonctionnement des sociétés de classification lorsqu'elle n'est pas sainement appréciée par la jurisprudence. L'affaire du Wellborn en est une parfaite illustration de nos propos. Dans son arrêt du 27 mars 2007 relatif à l'affaire du Wellborn, la Cour de Cassation a objecté que le lieu de réalisation du dommage étant fortuit, il convenait de rechercher le lieu du fait générateur, que celui-ci pouvait être situé en France dès lors que la société de classification avait son siège en France. Que le règlement de classification applicable au Wellborn avait été élaboré en France et

[1263] Article 3 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 , relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution dans sa rédaction issue de l' article 5 du décret n° 2012-161 du 30 janvier 2012, JO 1er février (*L'étude et l'approbation des plans et documents, la réalisation des visites à bord, la délivrance, le visa et le renouvellement, le retrait et la suspension des titres et certificats*)

que les dossiers de classification y avaient pu être examinés, qu'enfin le lieu où le navire avait été visité pour la dernière fois n'était pas déterminant.

Or, en l'espèce, le fait générateur du dommage subi par les assureurs facultés trouvait sa source non pas dans les lacunes ou les défaillances du règlement de classification mais dans les visites du navire réalisées avant l'accident, c'est-à-dire à Singapour en 1992 et en Chine en octobre 1993. C'est bien dans ces deux centres de visites que furent prises les décisions relatives à la classification du navire déclenchant l'émission du certificat et permettant le départ du navire[1264].

Les sociétés de classification jouent un rôle très important aussi bien dans la classification des navires que de leur certification. Cela a semble t-il un triple intérêt, d'abord pour les assureurs qui peuvent maîtriser les risques qu'ils couvrent. En plus, la classification des navires éclaire le choix des affréteurs qui ont toujours besoin d'un navire qui a une bonne côte. Enfin, la classification pour les avantages que nous venons de présenter contribue à éradiquer les navires sous normes, donc à renforcer la sécurité maritime. Toutefois, dans l'accomplissement de leur mission, les sociétés de classification peuvent se rendre coupable de certains manquement à l'origine de la mise en jeu de leur responsabilité.

B- La responsabilité des sociétés de classification

272. Suite aux divergences apparues entre les régimes de responsabilité financière des organismes agissant au nom des États membres, la mise en application de la Directive CE n°94/57 du 22 novembre 1994, JOCE 12 décembre, L.319 établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes a rencontré des difficultés. Il s'est alors avéré nécessaire d'introduire au niveau communautaire, un certain niveau d'harmonisation de la responsabilité pour fait d'incident provoqué par un organisme agréé, fondé sur la jurisprudence des tribunaux et centres d'arbitrage.

273. La réforme engagée suite au naufrage du navire Erika[1265] a introduit un mécanisme visant à rendre civilement responsables les sociétés de classification dans le cadre de leurs

[1264] **Ph. BOISSON**, L'Affaire du Wellborn…Op.cit, Printemps 2008

[1265] Directive CE n° 2009/15 du 23 avril 2009, JOUE 28 mai, n° L 131, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes

activités statutaires. En vertu de ce texte, tout État membre dont l'administration a été déclarée en dernier ressort d'un incident à l'origine d'un préjudice ou dommage matériel résultant d'un acte ou d'une omission volontaire ou d'une négligence grave de la société de classification agréée, peut faire valoir son droit à indemnisation par ladite société de classification.

On peut retenir que la responsabilité des sociétés de classification est une responsabilité indirecte, dans la mesure où il faut au préalable que l'administration de tutelle soit déclarée responsable. L'État dont la responsabilité aura été mise en cause à la suite d'une faute de la société de classification à laquelle il aura délégué ses pouvoirs pourra exercer un recours contre cette société. Ainsi, précisons que cette action récursoire n'est admise que dans le cas « d'acte volontaire ou de négligence grave » de la société de classification. L'action de l'État contre la société de classification ne peut cependant être recevable que si elle porte sur les motifs spécifiques[1266]. En France, la compétence de la juridiction administrative est établie en la matière. Cependant, chaque État membre de l'Union européenne a son régime spécifique de mise en œuvre de la responsabilité.

274. Ajoutons que la recherche de la responsabilité aussi bien pour les responsabilités contractuelle et extracontractuelle des sociétés de classification, repose encore sur la faute lourde. Il conviendrait avec la récurrence du laxisme de certaines sociétés de classification dans l'exercice de leurs missions de mener des réflexions sur la possibilité de recourir éventuellement à l'admission de la faute simple notamment pour certaines sociétés récidivistes ou moins scrupuleuses.

275. Certains auteurs ont observé que la limitation de responsabilité sur le fondement de la Convention de 1976 ne doit pas être étendue aux sociétés de classification[1267]. Cette considération mérite notre soutien dans la mesure où ce cadre de la limitation vise les propriétaires de navires (*L'expression «propriétaire de navire» désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.*)[1268] et les assistants (*Par «assistant», ont entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage*.), excluant ainsi les sociétés de classification. Inutile donc de rappeler que la Directive européenne de 2009 mentionne que les sociétés de classification peuvent bénéficier de la

[1266] Les fautes graves (faute lourde) ou, plus exceptionnellement, l'inexécution volontaire de ses obligations par la société de classification (faute dolosive).

[1267] MM**. BONASSIES et SCAPEL**, op. cit., n° 423., cités par M**. Ph. DELEBECQUE**, dans son article, après l'arrêt Erika, p.7

[1268] Art 1er.2 de la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes

limitation de responsabilité[1269] à ne pas confondre avec le cadre fixé par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité. L'on doit de ce fait comprendre qu'il s'agit d'une faculté qui couronne ce principe ici. Pour mettre en œuvre ce principe, les États membres peuvent limiter le montant maximal à verser par la société de classification agréée. Dans le cas d'un préjudice ou d'un dommage matériel, ce montant doit toutefois être au moins égal à 2 millions d'euros, seuil minima en dessous duquel il n'est pas possible de limiter cette responsabilité des organismes agréés.

Introduites dans les domaines du commerce international et du transport maritime par le Comité maritime international (CMI), les clauses exonératoires et limitatives de responsabilité sont établies à l'initiative des parties au contrat qui, par ce biais définissent leurs diverses obligations avec *in fine* leur régime de responsabilité. Avec la pratique, les sociétés de classification ont, à leur tour, inséré des clauses de non responsabilité dans leurs conditions générales ou leurs Règlements[1270].

En droit français, c'est la jurisprudence uniquement qui régit la validité des clauses exonératoires ou limitatives de responsabilité. Comme le souligne un auteur, la jurisprudence française admet aujourd'hui les clauses de non responsabilité insérées dans les contrats de classification[1271]. Toutefois, il est important de noter que ces clauses en droit français « *Le contrat ne crée d'obligations qu'entre les parties. Les tiers ne peuvent ni demander l'exécution du contrat ni se voir contraints de l'exécuter, sous réserve des dispositions de la présente section et de celles du chapitre III du Titre IV»*[1272]. On en déduit que ce sont des éléments purement rattachés à la responsabilité contractuelle.

[1269] Art 5.2.a. ii (si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées …qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou par imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'organisme agréé…; les États membres peuvent limiter le montant maximal à verser par l'organisme agréé, mais ce plafond doit toutefois être au moins égal à 4 millions EUR;) et iii (si l'administration est déclarée responsable en dernier ressort d'un sinistre maritime par une juridiction ou à la suite du règlement d'un litige par la voie d'une procédure d'arbitrage et doit indemniser les personnes lésées…qu'il résulte d'un acte ou d'une omission par négligence ou par imprudence de l'organisme agréé, de ses services, de son personnel, de ses agents ou d'autres agissant au nom de l'organisme agréé, ; les États membres peuvent limiter le montant maximal à verser par l'organisme agréé, mais ce montant doit toutefois être au moins égal à 2 millions EUR;) de la Directive 2009/15/CE du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

[1270] Art 5 des conditions générales du Bureau Veritas précise que « *la Société* (le Bureau Veritas) *est un prestataire de service assujetti à une simple obligation de moyen* (…). *Ses certificats ne peuvent ni attester, ni garantir implicitement ou expressément la sécurité, l'aptitude à l'usage, la navigabilité de l'Unité ou sa valeur marchande pour la vente, l'assurance ou le louage* ».

[1271] **J-Fr COMMARET**, La responsabilité des sociétés de classification (Mémoire Master II de droit maritime et des transports, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, année 2008-2009)

[1272] Art 1199 du Code civil

Ajoutons que l'admission des clauses exonératoires a des limites dans la mesure où c'est en fonction de la gravité de l'inexécution du débiteur que la validité de ces clauses sera appréciée. Ainsi, la faute intentionnelle et dolosive font obstacle à l'application des clauses exonératoires et limitatives de responsabilité à la différence de la faute légère[1273] qui elle, ne l'écarte pas. Les clauses exonératoires de responsabilité sont également invalidées en cas de faute lourde[1274] du débiteur lors de l'exécution de son contrat. La validité de ce type de clause est également écartée en cas de faute inexcusable du débiteur lors de l'exécution de sa prestation.

276. Ce régime de responsabilité qui n'est pas moins admirable a fait l'objet d'une étude d'impact par l'Agence européenne de sécurité maritime. Il en est ressortit une application rarissime aux sociétés de classification. C'est d'ailleurs, ce qui soulève la question de la réforme de ce régime dans son entièreté. Même si cette réforme envisagée a été jugée prématurée en son temps par la Commission européenne, cela ne peut exclure qu'on arrive à cette fin à l'avenir.

A notre avis, il conviendrait de se demander si cette rareté d'application du régime de la responsabilité civile des sociétés de classification ne résulte pas du principe de l'immunité de juridiction de ces sociétés comme ce fut âprement discuté également lors du procès de l'Erika[1275].

Dans une espèce récente, la question de l'immunité de juridiction des sociétés de classification a également été posée aux juges de Bordeaux relativement à l'affaire du naufrage du 'Prestige '[1276]. Aussi bien dans l'affaire de l'Erika concernant l'immunité du Rina, que dans l'affaire du Prestige, concernant l'ABS, il était question de savoir si l'activité de certification, pour laquelle est délivrée, au nom de l'État du pavillon, un certificat se confondait ou non avec celle de classification. A cette question, si la CA de Paris(Erika) et le tribunal de Bordeaux(Prestige) affirment la confusion de ces deux activités, le tribunal de Paris et la CA de Bordeaux, eux ont jugé le contraire. La motivation de ces derniers est que les sociétés de

[1273] **G. CORNU**, *op.cit*, p.403, Comportement, volontaire ou non, qui s'écarte peu du comportement qu'aurait eu dans les mêmes circonstances le « bon père de famille ».

[1274] **G. CORNU**, *op.cit*, p. 403 (Comportement qui s'écarte largement du comportement qu'aurait eu dans les mêmes circonstances « le bon père de famille »

[1275] **Ph. BOISSON**, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995, p.109. « l'industrie de la classification ne pourrait exister sous de telles conditions qui lui feraient assumer les risques normalement couverts par l'assureur ». Voir en ce sens, Affaire « Sundance Cruises Corp v. American Bureau of Shipping », USDC, SDNY, 1992, 799 F. Supp. 363 (SDNY 92). Les juges fédéraux du District Sud de l'État de New York ont déclaré que l'ABS était protégé par l'immunité de juridiction conférée par l'État du pavillon, pour sa prestation de classification SOLAS pour le compte du gouvernement bahamien.

[1276] Cour d'Appel de Bordeaux, 1ère Ch. Civ- 6 mars 2017. État Français c/ Société American Bureau of Shipping ; Navire Prestige n°14/02185. Voir les développements dans le DMF, n°792, 1er juin 2017 (*Pollution : Pas d'immunité pour la société ayant certifié le Prestige).*

classification concernées ne pouvaient pas se prévaloir, pour leurs fautes dans le cadre de la classification, de l'immunité dont bénéficiaient les États du pavillon qui leur avaient délégué certains de leurs obligations statutaires[1277].

Indiquons en ce qui nous concerne, si cette décision doit être approuvée quant à la négation de l'immunité de juridiction aux sociétés de classification pour les fautes résultant de leurs missions de droit privé qui les lient aux propriétaires des navires, il convient de noter qu'elle a omis la prise en compte de l'analyse des « terms and conditions » consentis par Malte et les Bahamas, les lois applicables, mais aussi les textes qui donnent pourtant la solution[1278]. Partant, si la finalité de ces deux activités est la sécurité en mer, elles ne peuvent donc être confondues.

277. Le régime de responsabilité applicable aux sociétés de classification varie selon qu'il s'agit de leurs relations avec leurs cocontractants, ou de leurs relations avec les tiers. Les contrats liant un armateur à une société de classification (responsabilité contractuelle) contiennent presque toujours une clause de non-responsabilité sous réserve parfois de la seule faute grave. Ces clauses de non responsabilité doivent être considérées comme valables, sauf faute lourde de la société ou de l'un de ses préposés[1279].

Une société de classification peut voir sa responsabilité engagée par un tiers dans des circonstances diverses[1280]. Il s'agit ici de la responsabilité extracontractuelle. Ainsi, sur le fondement de l'article 1240 du code civil, règle à caractère général, les tiers peuvent engager la responsabilité de la société de classification, voire en l'absence de faute lourde parfois[1281]. Cela atteste clairement que depuis longtemps, la jurisprudence remet en cause la valeur juridique des clauses de non responsabilité des sociétés de classification[1282]. A côté de la responsabilité civile

[1277] Voir la Convention des Nations-Unies sur les immunités juridictionnelles des États et leurs biens du 2 décembre 2004 en son article 16, ratifiée par la France par la loi n°2011-734 du 28 juin 2011/ Voir également article 236 de la CMB.

[1278] Concernant la classification, les textes sont des règles élaborées par les sociétés de classification alors que pour la certification, ce sont les conventions internationales sur la sécurité (Art 1er SOLAS ; Art 1er de la Convention internationale sur les Lignes de Charge de 1966 et enfin l'article 1er de la Convention MARPOL, rédigés tous dans les mêmes termes. Or, les Règlements des sociétés de classification font tous une distinction entre activités de classification et activités statutaires (Pour le Bureau Veritas et Lloyd's Register respectivement, les conditions générales, notamment en leurs points 1.1 et 1.2 et la Section 1 attestent clairement de cette distinction en ciblant de manière sans équivoque la mission de classification.)

[1279] Cass.15 mai 1923, D.1925.1.15

[1280] Soit qu'il s'agisse d'un armateur qui a acquis un navire sur la foi de la cote délivrée par elle au précédent propriétaire, soit qu'une personne subisse un dommage du fait d'un navire atteint d'un vice que n'avait pas décelé la société qui a surveillé sa construction.

[1281] C A de rennes, 23 septembre 2004 condamnant la société de classification en relevant les négligences commises par son représentant, sans nullement parler de faute lourde. (Navire number One, DMF 2005.44, obs. P BLIN)

[1282] Cass.17 févr.1956, D.1956.17, note P. Esmein ; JCP 1955.II.8951, note R. RODIERE

des sociétés de classification, il convient de dire qu'elles peuvent également voir leur responsabilité administrative engagée.

278. Aborder la responsabilité administrative des sociétés de classification nous amène à évoquer d'abord la compétence des juridictions en la matière. En droit français, la compétence des Tribunaux administratifs est établie dans la mesure où elles exercent des fonctions statutaires qui ressortissent à un service public avec des prérogatives de puissance publique. Le contrôle des navires étant à l'origine et en principe une activité de service public, l'émission des certificats est une prérogative de puissance publique[1283]. Contrairement au droit français, la compétence des Tribunaux judiciaires anglais et américains est établie certes, avec quelques rares nuances d'implication des tribunaux administratifs. Ainsi, en droit anglais, en cas d'action dommageable d'une autorité publique ou d'un organisme habilité, l'établissement de la responsabilité est réalisé devant les juridictions judiciaires de droit commun[1284]. La compétence de « Tribunals », juridiction proprement administrative, reste liée par une loi à l'organe[1285].

En ce qui concerne le droit des États-Unis, l'exclusivité de la compétence des tribunaux judiciaires est établie même si parfois la jurisprudence fédérale reconnait au Congrès de manière exceptionnelle la faculté de déléguer un pouvoir judiciaire aux agences administratives fédérales. Ainsi, dans le droit des États-Unis, la responsabilité des fonctions statutaires des sociétés de classification est du ressort des « Admiralty Courts ».[1286]

Pour déterminer le juge compétent et la mise en œuvre de la responsabilité en l'espèce (Arrêt du 23 mars 1983)[1287], il y a lieu de revenir à notre avis à une invitation du législateur à la

[1283] Arrêt du Conseil d'État du 23 mars 1983- condamnation de Bureau Veritas et de l'État à réparer le préjudice subi par UNIR-AIR

[1284] **M. FERRER**, *Op.cit*, p.354

[1285] Il s'agit de tribunaux dont la constitution et le mécanisme sont autres que les tribunaux ordinaires. Ils sont créés par une décision du Parlement, par un ministre ou pour les objets de la fonction d'un ministère. V. Franck Comittee's Report, 218, cité par **D. FOULKES**, p. 3, ibid. Leur mode de fonctionnement dépend donc de la loi par laquelle ils ont été créés. Ainsi, on peut trouver des « *tribunals* » relatifs à l'éducation, l'immigration, l'assurance maladie, les licenciements abusifs, les taxes et impôts, la couverture sociale, l'aviation… Ibid, p.133 et s

[1286] **M. FERRER**, *op.cit*, p.356. Les tribunaux judiciaires ont le pouvoir quasi exclusif de juger. Cela provient de la séparation des pouvoirs judicaires, législatifs et exécutifs : en théorie, seul le Congrès a le pouvoir de légiférer, le Président et les secrétaires d'État de faire appliquer les lois et les tribunaux judiciaires l'exclusivité de trancher les litiges entre plaideurs. Voir **J. DEVLIN**, droit administratif, Chap. 12, n° 364, in A. LEVASSEUR, Droit des États-Unis, p.155, note 573

[1287] Le Conseil d'État décide qu'« aucune faute ne peut être relevée à l'encontre de l'État». Même si la société Bureau Veritas agit «au lieu et à la place de l'État» et sous son contrôle, il reste néanmoins que c'est un organisme possédant sa propre personnalité juridique et une existence effective. On peut observer en ce qui nous concerne que « lieu et à la place de l'État » = représentation, est synonyme d' « au nom et pour le compte de Bureau Veritas » ? La réponse permettra de lever l'équivoque sur la Décision du Conseil d'État.

clarification du contenu de « l'habilitation »[1288] conférée par l'État. La société de classification exerce soit en son nom propre, soit au nom et pour le compte de l'État du pavillon.

279. Dans le système américain lorsqu'une société de classification agit dans le cadre d'une délégation, la mise en jeu de la responsabilité de la société de classification est indirecte. Ainsi, le demandeur doit d'abord rechercher la responsabilité de l'autorité publique et lorsqu'elle est établie, l'administration pourra se retourner après réparation contre la société de classification dont la négligence a été préjudiciable au demandeur. Rappelons à juste titre que l'administration américaine n'a jamais été condamnée et donc cette action récursoire n'a jamais été mise en œuvre. C'est d'ailleurs cette solution que semble adopter l'Europe[1289].

280. En droit français, une amende administrative d'un montant maximum de 100 000 € peut être prononcée par l'autorité administrative à l'encontre des sociétés de classification habilitées qui méconnaissent leurs obligations professionnelles de contrôle définies par voie réglementaire. En cas de réitération d'un manquement dans un délai de deux ans, le plafond de l'amende est doublé[1290].Toutefois, lorsque les manquements constatés ont déjà donné lieu au prononcé d'une amende par la Commission européenne, le montant cumulé des deux amendes ne peut dépasser 5 % du chiffre d'affaires total moyen de l'organisme agréé au cours des trois exercices précédents pour les activités entrant dans le champ d'application dudit règlement[1291]. La responsabilité administrative des sociétés de classification ayant été présentée, reste maintenant à envisager leur responsabilité pénale.

281. Bien que mise en jeu de façon exceptionnelle, la responsabilité pénale des sociétés de classification est, sur le plan général, une conséquence de l'inexécution des obligations du contrat de classification par lesdites sociétés. Elle peut mettre en cause, soit la société de classification elle-même en tant que personne morale, soit beaucoup plus rarement le dirigeant ou l'expert concerné de la société.

Il est important de souligner que la responsabilité pénale des sociétés de classification a été largement débattue lors du procès « Erika ». L'arrêt de la Cour d'appel du 30 mars 2010, a confirmé la peine d'amende infligée en première instance à la société de classification RINA, sur

[1288] Collation d'un pouvoir d'agir ; investiture légale ou judicaire en vertu de laquelle une personne reçoit le pouvoir d'accomplir un ou plusieurs actes juridiques, soit en son nom personnel, soit par représentation d'autrui. Vocabulaire juridique GERARD CORNU, op.cit, p. 451

[1289] Directive européenne modifiant les dispositions de la Directive 94/57/CE sur le contrôle et l'agrément des sociétés de classification.

[1290] Art. L. 5241-4-1 du Code des transports , tel qu'introduit par l' article 4 de l'ordonnance du 9 juin 2011 (Ord. n°2011-635, 9 juin 2011, JO 10 juin), portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes

[1291] Art. 6 du règlement du 23 avril 2009 (JOUE n° L 131, 28 mai 2009) établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (refonte)

le fondement de l'article L. 121-2 du Code pénal[1292]. Dans ses considérants, la Cour, après avoir constaté que cette société « disposait d'un pouvoir de contrôle sur la gestion de l'Erika », juge « particulièrement fautive et en relation de causalité avec le naufrage », la confirmation du certificat de classe délivré au navire après une visite d'inspection menée à Augusta en novembre 1999. En effet, souligne l'arrêt, « si le certificat n'avait pas été prorogé, l'Erika n'aurait pu naviguer et sombrer ».

En conclusion, indiquons que la mer est un milieu hostile qu'on ne peut maîtriser. De cette simple constatation, il ressort immédiatement que la navigation maritime comporte et comportera toujours des risques. Mais ceux-ci dépendent évidemment du navire considéré, de son type, de son chargement, de sa vitesse, ou encore des zones qu'il fréquente, tous facteurs qui évoluent très largement avec le temps. On l'ignore encore, dans l'ancienne marine, le risque le plus important dans les voyages au long cours est la mort par maladie (*en particulier le taux de décès pour cause de scorbut était environ de 40% et en général, ce taux était de 15%*)[1293]. Si les décès par maladie ont pratiquement disparu, les fortunes de mer continue de jalonner l'histoire maritime.

Il est normal que les accidents de paquebots et autres ferries, parce qu'ils entraînent souvent un grand nombre de décès retiennent l'attention. Quant aux naufrages de pétroliers, ils ont en évidence des faits nouveaux, à savoir qu'un événement de mer peut entraîner non seulement des dommages pour le navire lui-même, pour ses passagers et pour sa cargaison, mais aussi des dommages pour l'environnement(marée noire si les hydrocarbures se répandent sur de longues portées). Deux difficultés subsistent malgré tout. Il s'agit de l'augmentation de la taille des navires qui ne va pas sans l'accroissement des risques maritimes accidentels[1294] à laquelle il convient d'ajouter l'insuffisance des remorqueurs publics. Inutile cependant de rappeler que ces catastrophes maritimes ont été à l'origine de l'amélioration du cadre juridique de la sécurité maritime.

Toutefois, l'on ne parle pas souvent des accidents survenus à des porte-conteneurs. Lesquels accidents se traduisent par le plus souvent par la chute à la mer de conteneurs pouvant éventuellement engendrer à leur tour d'autres accidents.

[1292] « Les personnes morales, à l'exclusion de l'État, sont responsables pénalement (…) des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants »

[1293] Rapport de l'Académie de la Marine "Les risques en matière de transport maritime : évolutions récentes '', Juin 2012.p. 8

[1294] **F. GHALLOUSSI**, L'assurance des grands risques maritimes, Op.cit, Thèse en préparation/Voir également Rapport de l'académie de la Marine, op.cit, Juin 2012.p.23 s « Jusqu'où peut aller le gigantisme ? »

En dépit de cette affiche que nous décrivons relativement aux risques de la navigation, il convient de noter que les statistiques récentes en la matière sont encourageantes[1295]. Toujours pour la sécurité des navires, il est important d'indiquer que les sociétés de classification jouent un rôle essentiel par leur mission de classification et de certification. Pour innover, elles ont, pour certaines mis en place un service d'assistance opérationnel 24h/24, comme le fait en l'espèce le Bureau Veritas avec son *Emergency Response Service pour le cas où le navire subirait à la mer des difficultés pouvant affecter sa stabilité ou la solidité de sa structure*. On ajoutera que les différents aspects de son rôle, parfois mal compris par les non-initiés soulèvent des difficultés sérieuses à l'occasion de la mise en œuvre de leur responsabilité[1296].

Les aides à la navigation ont également retenu notre attention dans le cadre de cette étude. Ainsi, des cartes marines, l'on est passé aux cartes électroniques qui constituent un progrès certain du point de vue technique. La prévision météorologique connaît un progrès spectaculaire[1297] qui contribuent pleinement à la diminution des risques qui parfois est fait douter les juges en ce qui concerne leur savoir sur le droit[1298] à appliquer au contentieux du transport maritime. A cela, il faudrait ajouter les systèmes modernes d'aide à la navigation que nous avons énumérés et qui donnent une précision de quelques mètres la plupart du temps. En dépit de ces avancés technologiques installées à bord des navires, elles ne pourraient de manière radicale ou totalement se substituer au facteur humain. La facteur humain présente certes un risque majeur, mais représente un facteur clé pour la sécurité maritime.

Si l'on veut réduire le nombre des événements de mer, il est donc indispensable de pouvoir s'appuyer sur des navigants compétents, et suffisamment nombreux pour accomplir les multiples tâches dont ils sont responsables. Cela appelle en toute évidence le renforcement de la formation des gens de mer par le renforcement de l'arsenal juridique afférent.

On ne l'a pas souvent vu certes, mais la sécurité du transport maritime est aussi tributaire du rôle normal du chargeur[1299]. La défaillance du changeur dans l'accomplissement de son rôle peut menacer la stabilité du navire ou causer des détériorations à sa structure ou, par sa nature, être à l'origine d'accidents des incendies et les explosions.

[1295] Les statistiques publiées par l'IUMI montrent qu'en 15 ans, de 1995 à 2010, les pertes totales ont fortement diminué, en nombre comme en tonnage, pour les navires de plus de 500 tonneaux.

[1296]Cour d'Appel de Bordeaux, 1ère Ch. Civ-6mars 2017. État Français c/ Société American Bureau of Shipping ; Navire Prestige n°14/02185. Voir les développements dans le DMF, n°792, 1er juin 2017(*Pollution : Pas d'immunité pour la société ayant certifié le Prestige).*

[1297] Voir l'évolution des scores du modèle du Centre Européen de Prévisions Météorologiques à Moyen Terme (CEPMMT/ECMWF) pour des prévisions de 3 à 10 jours.

[1298] **C. ATIAS**, Epistémologie du droit, PUF, Que sais-je ? 1ère éd. 1994.p.15 « C'est le savoir que mettent en œuvre les notaires, les avocats, les huissiers, les magistrats_lorsqu'ils n'entendent pas innover et bien d'autres encore ».

[1299] Rapport de l'Académie de la marine Juin 2012, op.cit, p.55 et 56 (sur le rôle des chargeurs).

On l'a déjà dit, peut-être de manière tacite : l'étude des risques classiques de la navigation nous a permis de nous rendre compte des insuffisances du cadre juridique régissant ces risques. Cette insuffisance est accentuée par le manque d'implication des États dans l'application des textes, encore qu'il faudrait qu'ils existent. Naturellement, cela a nécessité de notre part la proposition de certaines alternatives là où il était besoin afin que l'objectif de la sécurité maritime par l'éradication des risques maritimes soit atteint. Il reste que la prise de conscience de l'importance de la sécurité maritime par les autorités étatiques sera le fer de lance de la mise en œuvre de cette ébauche de réflexion. Si par la récurrence de certains risques de la navigation, nous jugeons leur caractère classique et se leur rattachement à la sécurité maritime, il convient de noter que le champ des risques qui éprouvent le transport maritime a significativement évolué, y compris sa nature. Des risques généralement de la navigation, on est passé à une extension à de nouveaux risques qui prennent le visage cette fois de menaces qu'il convient maintenant d'étudier.

PARTIE II :

LES ALTERNATIVES ENVISAGEABLES POUR UNE GESTION EFFICACE DES NOUVEAUX RISQUES MARITIMES

Certaines zones maritimes non contrôlées où transitent les navires sont exploitées par les criminels depuis bien longtemps. Toutefois, amener les auteurs de ces crimes devant la justice reste un défi en raison de leurs caractères transnationaux et de la compétence limitée des États. Avec la sophistication constante dans l'organisation de la criminalité en mer, d'ailleurs compromettante pour le transport maritime, sa suppression se profile davantage comme une priorité pour la communauté internationale. De nombreux textes, en dépit de leur aspect perfectible contribuent au traitement de ces menaces. Pour mettre en œuvre ces dispositions internationales, les États ont abordé d'un côté pour ce phénomène criminel, des obligations relevant de leur droit pénal. D'un autre côté, ils ont fait le choix de les gérer par des pouvoirs d'exécution[1300]. Lorsque le dispositif préventif n'a pas permis d'éviter que la menace survienne, il va falloir envisager un cadre de réparation d'où la nécessité de l'examen de l'assurance maritime de la couvrir de ces risques. Ce champ relevant de la thématique « sûreté maritime », est assez extensif. Couvrant tant la lutte contre la piraterie et le terrorisme maritime que la lutte contre tout trafic illicite en mer[1301]. Parmi les formes les plus graves, il y a la drogue, les armes, les biens de contrefaçon, la traite des êtres humains, les trafics illicites de migrants… Des boat people à l'épisode du M/V Tampa, il ne saurait y avoir meilleure illustration de l'usage par les migrants de navires de commerce. Afin de faire face à ces flux migratoires qui mettent en difficultés le transport maritime, les États ont adopté des instruments juridiques dont la mise en œuvre opérationnelle ne va pas sans soulever un dilemme (sauver des migrants et faciliter l'activité répréhensible des passeurs). En ce qui concerne la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants, d'armes à feu dans le transport maritime, les États ont fait le choix d'une coopération juridique internationale mise en évidence par des opérations de contrôle et de surveillance toujours perfectibles. Toutefois, la difficulté à ce niveau reste l'efficacité du contrôle de la circulation des armes à feu, précisément dans le transport par mer. Les limitations de compétences et les interactions entre le droit international général, le droit pénal international, les droits humains et le cadre constitutionnel fourni par la CMB sont d'autres défis soulevés par ces nouvelles menaces qui ciblent bien souvent le transport maritime. Dans le cadre de cette étude, il sera question d'envisager des alternatives pour une gestion efficace de ces menaces. Cette approche se focalisera dans un premier temps sur le régime préventif et la politique assurantielle

[1300] **PAPASTAVRIDIS**, The Interception of Vessels on the High Seas : Contemporary Challenges to the Legal Order of the Ocean, Hart, 2013, p.51-53/ D. GUILFOYLE , Shipping Interdiction and the Law of the Sea, CUP, 2009, p.9

[1301] **J-Ch MARTIN**, L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer, Editions A. PEDONE, 2014, Cet article est extrait de Droit international de la mer et droit de l'Union européenne Cohabitation, confrontation, coopération, Colloque Indemer

de ces menaces maritimes (**TITRE I**) avant d'aborder dans un second temps la répression des trafics illicites menaçant le transport maritime (**TITRE II**).

TITRE I : REGIME PREVENTIF ET POLITIQUE ASSURANTIELLE DES MENACES MARITIMES

Le transport maritime peut être exposé aux risques de la navigation comme nous l'avons vu. Ceci étant, les risques de la navigation ne sont pas les seuls à redouter. Le transport par mer est également en proie aux menaces maritimes, qui malheureusement ont ces dernières années des allures particulièrement violentes, aggravant ainsi les dommages qui pourraient en résulter. La piraterie maritime est l'une de ces menaces. De notre point de vue, son régime préventif et le cadre juridique visant son éradication doivent admettre un droit uniforme qui puisse établir une certaine symbiose avec l'incitation à la criminalisation par les États. Cela ne va pas sans faire appel à la lutte contre l'impunité. Il est parfois inadmissible qu'après avoir arrêté des présumés pirates même en flagrant délit, de juste les désarmer et de les reconduire, d'ailleurs à bon port sur les plages sans qu'ils puissent être inquiéter par la justice. Il reste que la mise en place d'organismes juridictionnels est envisageable. Si la piraterie maritime est la plus médiatisée, elle ne semble pas la plus redoutable. Le terrorisme maritime peut avoir des conséquences graves. On se souviendra encore du 11 septembre aux États-Unis, de l'attentat sur le US Cole dans le Golfe D'Aden et l'attentat sur le Limburg. Indiquons que la prévention et la lutte contre le terrorisme maritime repose sur un cadre juridique international, communautaire et étatique qu'il est nécessaire d'améliorer. Face à la gravité de cette menace, certains États dont les États-Unis en tête de fil ont mis en place certaines initiatives pour se prémunir contre les risques de terrorismes maritimes. Le recours à la force ne peut être écarté face à de telles menaces, en dépit de ses nombreuses conséquences qui justifient les hésitations sur ce sujet. Il peut arriver que ces menaces surviennent, mettant en difficulté le transport maritime en dépit des dispositions prises contre ces risques de guerre garantis par les conventions spéciales. Ce développement nous invite à envisager d'abord la prévention et la lutte contre la piraterie et le terrorisme maritimes(**CHAPITRE I**) avant d'évoquer la politique assurantielle de ces risques de guerre et assimilés liés au transport maritime (**CHAPITRE II**).

CHAPITRE I : PREVENTION ET LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET LE TERRORISME MARITIMES

La piraterie et le terrorisme maritimes ont des conséquences graves sur le transport par mer. Des prises d'otages en passant par le meurtre des membres d'équipage, de la destruction des cargaisons, aux victimes du terrorisme sur les navires, sans oublier parfois les demandes de rançons, ces deux menaces sont de notre point de vue des risques majeurs pour le transport maritime. Outre cela, il est parfois irritant de favoriser l'impunité lorsque les textes, sinon les États n'ont pas la capacité de poursuivre les présumés auteurs de ces actes illicites. Pour mieux prévenir et lutter contre ces menaces, les États et les organismes internationaux ont adopté des conventions, des traités, des résolutions, des codes, des accords régionaux et bilatéraux (**SECTION I**). Cet arsenal juridique, en dépit du fait qu'il reste perfectible a nécessité bien souvent la force pour son application (**SECTION II**).

SECTION I : La prévention de la menace de piraterie et du terrorisme maritimes

La lutte contre la piraterie maritime doit passer par une politique de prévention bien ficelée. Cette politique de prévention de la piraterie maritime repose sur une amélioration du cadre juridique qui doit prendre en compte la lutte contre l'impunité. Cela dit, la lutte contre le terrorisme maritime est de plus en plus perceptible dans la volonté des États. Ainsi, des dispositions à caractère internationales, communautaires, voire étatiques sont élaborées pour venir à bout de ce phénomène non moins redoutable pour le transport par mer. Inutile de rappeler les apports inestimables de certaines mesures de précaution. Ainsi, le traitement du risque de piraterie sera axé sur l'examen de son régime préventif **(§I)** suivi de l'étude du cadre juridique et des mesures de précaution envisageables contre le terrorisme maritime **(§II**).

§I- Le régime envisageable en matière de prévention de la piraterie maritime

Le mode opératoire actuel de la piraterie maritime échappe à l'encadrement juridique qui est la sienne depuis la CMB. Aujourd'hui, les critères admis par l'article 101 de la CMB ainsi que la violence qui est devenue la marque tristement distinctive des actes de pirates semblent purger cette disposition de son essence. Une adaptation du cadre juridique, soutenue par son

uniformisation semble être la voix royale. Des efforts au plan étatique, certes isolés en la matière semblent ne pas être à la hauteur des attentes dans la lutte contre l'impunité, d'où la nécessité d'envisager des réponses nouvelles. Pour faire face à une telle menace qui compromet gravement le transport maritime, il conviendra d'abord d'envisager l'amélioration du cadre juridique régissant sa prévention (**A**) avant d'évoquer les approches nouvelles en matière de lutte contre son impunité (**B**).

A- L'amélioration du cadre juridique régissant la prévention de la menace de piraterie maritime

Le cadre juridique qui régit la piraterie est marqué par un besoin réel de révision en vue de son amélioration. Cette amélioration pourra viser par exemple la mise en place d'un droit international uniforme en matière de lutte contre la piraterie maritime. De cette manière l'application de la compétence universelle, la définition tant diversifiée de la piraterie maritime[1302] ainsi que les conflits de lois régissant cette infraction seront des questions réglées. Le traitement de la piraterie maritime à l'aune du cadre juridique international en vigueur nécessite par conséquent des aménagements(**1**) qui ne sauraient exclure le champ interne, tel celui de la France (**2**).

1- Les aménagements nécessaires du cadre juridique international

L'infraction de la piraterie maritime échappe au cadre juridique international en vigueur, vu son insuffisance justifiée par sa nouvelle configuration comme une menace contre le transport maritime. Pour parvenir au comblement de ces lacunes(**b**) en vue de son éradication par un mécanisme de prévention efficace, les États doivent envisager un droit uniforme en la matière(**a**).

a- La perspective d'un droit uniforme en matière de lutte contre la piraterie maritime

282. La piraterie maritime pose le problème de l'efficacité de son encadrement juridique afin de la possibilité de la poursuite judiciaire des présumés auteurs. Les États ont jusqu'ici par le biais de Conventions, Traités, de Résolutions, de codes, et d'accords régionaux et bilatéraux

[1302] **J. P PANCRACIO**, Droit de la mer, op.cit, p.446 et s, n°598, n°600 renvoyant à la définition donnée par le BMI; n°601 renvoyant à la définition donnée par l'OMI, qui se réfère exclusivement à l'article 101 de la CMB.

tenté de résoudre la question de la piraterie maritime. Cette affiche est certes considérable, mais beaucoup reste à faire et c'est à cela que nous allons nous atteler.

283. Sans un cadre juridique uniformisé en la matière, la lutte contre la piraterie maritime restera dans l'univers des hésitations. Pour parvenir à une lutte efficace, il faudrait une uniformisation du droit en la matière plutôt que de continuer à s'attaquer à la piraterie sur des fondements juridiques emprunts de disparités. C'est à ce prix que les États, les acteurs commerciaux et privés parviendront à éradiquer la piraterie comme ils le souhaitent. Avec l'essor de la piraterie que nous connaissons[1303], il y a un besoin réel d'élaborer un corps de textes définitifs à caractère international[1304] pour mieux traiter la menace de piraterie maritime[1305]. L'absence d'une approche uniforme pour combattre la piraterie au niveau international résulte de l'inexistence de l'harmonisation, de cohérence et d'effectivité entre les ordres juridiques internationaux et domestiques.

284. Pour mettre fin à ce phénomène qui constitue un réel obstacle au commerce par mer, la doctrine de la compétence universelle permettant à chaque État de juger les pirates qu'il capture en haute mer doit tenir compte de cette nécessité d'uniformisation. Il est évident qu'un système juridique qui ne traite que de la lutte contre la piraterie uniquement en haute mer manque d'efficacité. En l'absence de textes uniformes en matière de lutte contre la piraterie maritime, il est possible de soutenir que le principe de la compétence universelle empêche le développement de principes uniformes même s'il donne à l'État capteur le droit de juger les pirates conformément à leurs droits internes[1306].

[1303] **D. HELLER-ROAZEN**, The enemy **of all: piracy and** the law of nations **31 (2009)** at **27:** "In the ten years between **1995** and **2005,** the number of attacks at sea rose **by** more than 47 percent."

[1304] **M. MURPHY**, *Piracy and **UNCLOS:** Does International Law Help Regional States Combat Piracy?, in* **VIOLENCE AT SEA: PIRACY IN THE AGE OF TERRORISM 163** (Peter Lehr, ed., **2007) ("If** piracy is a universal crime, then it should merit a universal response.").

[1305] **M. J STRUETT ET AL**., *Maritime Piracy and Regime Complexes: Explaining Low Levels of Coordination* (International Studies Association Annual Meeting, Working Paper Abstract, [Vol. **29:2**2 *Berkeley Journal of International Law, Vol. 29, Iss. 2 [2011], Art. 1*

[1306] *See* **UN** SCOR, *Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results,* **8 UN** Doc. **S/2010/394** (July **26, 2010)** [hereinafter **UN** SCOR Report of the Secretary General] ("Acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia are a symptom of the instability and lack of rule of law in Somalia.").

285. Par ailleurs, la définition même de la piraterie maritime impose de rappeler l'importance de cette uniformisation[1307]. C'est dans ce cadre qu'un auteur a pu écrire que: *« The current international legal framework on piracy is flawed because it does not provide a universally applicable definition of piracy, and because it does not create uniform guidelines for the prosecution and punishment of pirates".*[1308]

L'importance de l'uniformisation du droit de la piraterie maritime réside dans la lutte contre les conflits de lois en la matière. En effet, le droit coutumier qui s'entend des pratiques admises comme droit par tous les États[1309]peut soulever de nombreuses difficultés entre les États sur ce qu'ils entendent par la coutume internationale. Hormis cela, on peut ajouter que la coutume internationale est sans cesse en pleine évolution mais demeure loin d'une codification[1310]. Pour la doctrine, le droit coutumier vient après les Conventions internationales et en cas de conflit entre eux, ce sont les Conventions internationales qui l'emportent[1311]. Toutefois, la conséquence sera que le droit coutumier ne pourra pas lever les balises que la Convention sur le droit de la mer fixe dans la définition de la piraterie quant à la restriction à la haute mer.

286. Il faudrait en outre, adopter un protocole sur le droit de la piraterie ou un traité supplémentaire à la CMB ou à la SUA. Toutefois, bien de protocoles restent dans le cadre de la Convention qu'ils amendent. Par conséquent, la meilleure alternative pour encourager l'uniformisation est d'élaborer un droit international sur la piraterie par le biais d'un traité[1312]. Ainsi, l'auteur poursuit en indiquant que: « *To reform the international legal order by creating a body of international maritime piracy law sui generis, capable of enforcement under the aegis of a specialized Court, which reflects the international nature of modern piracy and the need to achieve legal uniformity across States, whilst promoting regional and international co-operation to accomplish those objectives*".

[1307] Il s'agit des différentes definitions données par la CMB, l'OMI et le BMI que nous étudierons plus loin à la lumière des réflexions de M. PANCRACIO dans son traité sur le droit de la mer de 2010.

[1308] **R.COLINS & H.DAUD**, Applications and Shortcomings of the law of the sea in Combating Piracy: A south East Asian Perspective, 40 J. Mar. L & Com.97-98, 108-09.(2009)

[1309] *See generally* Statute of the International Court of Justice, art. **38,** June **26,** 1945, **59** Stat. **1055, 1060** (1945)

[1310] At least one court has argued that **UNCLOS** embodies international customary law. *Hasan,***2010 U.S.** Dist. **LEXIS 115746 at 99**

[1311]**M.E.VILLIGER**, CUSTOMARY **INTERNATIONAL** LAW **AND** TREATIES, **A STUDY** OF THEIR **INTERACTIONS AND** INTERRELATIONS WITH **SPECIAL CONSIDERATION** OF THE **1969 VIENNA CONVENTION ON** THE LAW OF TREATIES **35 (1985)** ("[S]ome authorities maintain that Art. **38, by** mentioning treaties before customary law, embodies at least the *lex specialis* rule, or it established a sequence of the factual importance of the sources, and of the relative ease of the ascertainment of the respective rules.")

[1312]**L. BENTO**, Toward an International Law of Piracy *Sui Generis:* How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish, Berkeley Law Scholarship Repository, 2011, p.439

Comme nous le voyons, une meilleure prévention de la piraterie maritime ne peut se faire sans une uniformisation des textes. Les disparités qui accentuent les imperfections des textes dans le règlement des risques de piraterie maritime sont restées trop longtemps des vecteurs d'inefficacité. Même si le mode opératoire de la piraterie maritime diffère selon les régions, son traitement devrait reposer sur une assise juridique presque commune. L'uniformisation du droit en matière de la lutte contre la piraterie maritime ne peut suffire comme aménagement qu'on peut attendre du droit international. Il conviendrait que des efforts soient consentis à l'échelle internationale pour le comblement des lacunes qui existent dans le cadre juridique en vigueur.

b- Le comblement indispensable des lacunes dans l'encadrement juridique de la piraterie maritime

287. La restriction de la piraterie au domaine exclusif de la haute mer correspondait à la volonté de ne pas empiéter sur les pouvoirs des États côtiers. L'hypothèse d'une absence d'État ou d'un État complice n'a pas été prise en compte. Les conséquences de cette restriction théorique à la haute mer aboutissent à l'effet inverse recherché à savoir que les eaux territoriales devenaient ainsi un repaire officiel, voire un vivier naturel ou un sanctuaire pour les pirates. Nul navire ne peut poursuivre un pirate de la haute mer jusque dans les eaux territoriales, exception faite du cas des pirates somaliens. Le pirate devient un simple « malfaiteur » dans la mer territoriale d'un État, sauf pour le navire poursuivant à obtenir l'autorisation de poursuite de la part de l'État tiers dans les eaux territoriales duquel le pirate s'est réfugié. Dans les faits, aucune autorisation n'est, en général, sollicitée, car elle serait trop longue à obtenir, et de fait les poursuites, souvent, s'arrêtent, à ce stade.

L'affaire du « Ponant » constitue un cas particulier dont les conditions de l'autorisation ont été en partie, discutées, même s'il n'est pas sérieusement contestable qu'une autorisation verbale ait bien été accordée. L'arme juridique s'est ainsi avérée constituer un bouclier contre toute poursuite des pirates, à laquelle s'est ajoutée la tolérance voire, la corruption de quelques États côtiers. Face à cette difficulté tenant au droit de poursuite[1313], il conviendrait donc de modifier le droit international en élargissant le champ d'application de la définition de la piraterie et en prévoyant un droit de poursuite de la haute mer aux eaux intérieures, cette intervention se faisant toujours sous la responsabilité de l'État poursuivant.

[1313] Voir Art 111 de la CMB

288. Notons que la restriction de la piraterie maritime à la haute mer pourrait soulever la question de l'impossibilité de leur poursuite devant les tribunaux. C'est sans doute dans ce même esprit qu'un auteur s'est interrogé en ces termes : « La qualification juridique de la piraterie, élaborée par le droit international de la mer, n'aboutit-elle pas à une immunité des pirates ? »[1314] Observons que la règle semblait à une certaine époque la relaxe, faute de base juridique adéquate pour les poursuivre devant les tribunaux.

289. Inutile de rappeler que la Convention de Montego-Bay de 1982 réserve la lutte contre la piraterie exclusivement aux bâtiments d'État[1315]. Or, les États-Unis n'ont pas ratifié la Convention de Montego-Bay. De plus, la Constitution des États-Unis donne au Congrès 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 »[1316].On notera seulement les disparités dans la lutte contre la même menace de piraterie maritime.

En outre, la déclaration de Paris du 16 avril 1856 mettant fin à la course n'a pas été signée par les États-Unis et la Chine, deux puissances maritimes importantes. Ainsi, ces États peuvent faire intervenir de nouveau les corsaires, tout en leur faisant bénéficier d'une protection diplomatique et des informations fournies par les satellites de la Navy. L'existence d'une course, en temps de paix, étant, au besoin, régularisée, par l'objet de la lutte, l'autorisation du Congrès et/ou via des lettres de représailles.

290. Quant à la convention de Genève du 29 avril 1958, elle définit la haute mer comme les « parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou eaux intérieures d'un État »[1317]. Quant à la convention de Montégo Bay, elle écarte la ZEE et les eaux archipélagiques »[1318]. Or, des actes assimilables à la piraterie ont couramment lieu dans les eaux intérieures, voire dans la mer territoriale. C'est le cas en Asie du sud-est[1319]. Ainsi du 1er janvier au 31 décembre 2015 en Indonésie, 6 navires ont été attaqués à quai, 28 au mouillage, 62 faisant route et un cas non rapporté sur un total de 218 à l'échelle mondiale. Cela dit, la question de savoir si des actes illicites qui surviennent dans la ZEE, les eaux archipélagiques d'un État archipel et même des détroits peuvent être qualifiés de piraterie, n'est pas moins importante.

[1314] **B. MARGUET**, La piraterie maritime, n°590, 1er février 1999

[1315] Le pirate, ennemi du genre humain, est devenu un ennemi d'État qui ne pouvant être pourchassé que par des navires de guerre ou des navires affectés à un service public, conformément à l'article 107 de la Convention de Montego Bay.

[1316] Section VIII de l'article I de la Constitution américaine

[1317] Art 1er de la Convention sur la Haute mer de 1958

[1318] Art 86 de la CMB

[1319] Extrait du rapport Piracy and Armed Robbery against ships (1er January – 31 December 2015)Indonesia : Tanjung Priok, Jakarta, off Bintan Island, Dumai, off Karimun Island, Nipah, Pulau Takong kecil and Belawan anchrorage and surrounding waters. Pirates/ Robbers normally armed with guns/Knives and / or machetes/ Many attacks may have gone unreported.

A notre avis, rien ne fait obstacle à cette qualification[1320] notamment lorsque les actes illicites ont lieu dans la ZEE[1321]. Si tel est que l'essentiel des attaques en Asie du sud-est s'opère dans le détroit de Malacca, nous ne saurions exclure l'intérêt d'une telle qualification pour préserver l'institution du lieu désigné (la haute mer). Que dire de la violence retenue dans la définition de la piraterie telle que contenue dans la convention de Montégo Bay ?

« Tout acte illégitime de violence, de détention ou toute déprédation… »[1322], « Toute acte illicite de violence ou de déprédation commise par l'équipage ou des passagers d'un navire… », dispose la CMB[1323]. Observons que cette violence est tantôt qualifiée d'illégitime, tantôt d'illicite. Peut-on assimiler un acte illégitime[1324] à celui qui est illicite[1325] ? Doit-on uniquement rechercher le caractère injustifié de l'acte pour ne pas favoriser l'impunité de la piraterie ? Rien en tout cas n'atteste du contraire. Ajoutons que le texte tel qu'il est écrit écarte le simple vol. Or, en Asie du sud-est, le vol de nuit des coffres forts à bord des navires au mouillage n'est pas rare et cela nous l'avons signifié.

291. En outre, si l'article 101 de la CMB en ses alinéa b et c indique que la simple participation à l'acte, l'incitation à commettre, relevent du chef de piraterie, la tentative de ces actes n'est pas retenue. Pourtant, selon un rapport du BMI, les statistiques des tentatives d'attaque des pirates dépassent parfois les attaques réussies[1326]. Or, si la piraterie est un crime de surcroît à caractère international, nous n'arrivons pas à nous expliquer que la tentative de crime admise dans presque tous les systèmes juridiques ne soit pas sanctionnée. Il convient de prendre

---

[1320] ICC-IBM, « Piracy and Armed Robbery Against Ships Report- Annual Report 2008, p.3 » « Le BMI définit la piraterie maritime et le vol à main armée comme un acte d'abordage ou une tentative d'abordage contre tout navire avec l'intention manifeste de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention manifeste ou la capacité d'user de la force dans la commission de cet acte » Ainsi, le BMI a pu constater que cette définition provient de ce que « la majorité des attaques contre les navires ont lieu à l'intérieur des zones de juridiction des États ». Voir en ce sens **J.P PANCRACIO**, op.cit, p. 448, n°600

[1321] Art 11. 1. 2. 4 de la CMB qui prend également en compte la poursuite lorsqu'elle a débuté dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques, la mer territoriale de l'État poursuivant. On suppose que des actes illicites ayant débuté dans ces zones peuvent recevoir la qualification de piraterie./ L'article 58 al 2 de la CMB rend applicable les articles 88 à 115 de la CMB à la ZEE, partant, les actes illicites visés par l'article 101 de la CMB qui surviennent dans la ZEE sont réputés piraterie comme nous l'a confirmé le Professeur **DELEBECQUE** le 12. 11 2015 à 13h 24 mn en ces termes par messagerie : « *La piraterie en ZEE est punissable sur le fondement de la CMB* » / Voir également dans l'intervention du même auteur sur « Comment juger les pirates ? » Extrait de 'La piraterie maritime : les entretiens de Royan', Ed Larcier 2011.p. 104 « *Par ailleurs, selon la CMB (art 101), l'acte doit être localisé en haute mer ou dans un lieu ne relevant d'aucune juridiction. Dans ce cas, qu'en est-il des actes commis dans une zone économique exclusive ? Les ZEE doivent-elles être assimilées, de ce point de vue, à la haute mer ? Personnellement, c'est l'interprétation que je préconise.* »

[1322] Art 15 de la Convention sur la haute mer

[1323] Art 101 de la CMB

[1324] Illégitimité : caractère de ce qui est illégitime. Cette notion peut renfermer l'immoralité.

[1325] Illicéité : caractère de ce qui est contraire à un texte ordonnant ou prohibant, caractère de ce qui est contraire à l'ordre public et aux exigences fondamentales d'un système rigide et se distingue de l'illégitimité par son absence d'immoralité. Voc. Jurid, Gérard Cornu, op.cit, p. 464

[1326] Le rapport annuel BMI sur la piraterie et les vols à main armée du 1er au 31 décembre 2015 indique qu'il y a 27 tentatives de piraterie contre 15 détournements et 1 cas de piraterie avec arme au point partout dans le monde

en considération cette imperfection qui ne fait qu'accentuer le laxisme dans la répression de la piraterie maritime.(Voir ANNEXE 2)

292. Quant au moyen de l'acte c'est-à-dire le navire, la convention sur la haute mer indique que le navire doit être privé[1327]. On en déduit que les navires de guerre sont exclus[1328]. Pourtant, la CMB a envisagé la piraterie commise par les navires de guerre, les navires d'État ou aéronef d'État dont l'équipage s'est mutiné comme étant assimilables à des actes commis par un navire ou un aéronef privé. En plus, il n'existe pas une définition universellement admise du navire. Cependant, les spécificités ne manquent pas comme l'observent certains auteurs[1329]. Même s'il peut paraître quelque peu surprenant que la jurisprudence ait admis récemment l'assimilation d'un jet ski à un navire, il n'en demeure pas moins que la réflexion du Professeur DELEBECQUE est intéressante et prend tout son sens[1330].

Conviendrait-il à la lumière du bon sens d'assimiler les embarcations de fortune à des navires, les pirogues qui peuvent aider les pirates à réaliser des attaques ? Rien n'est moins sûr dans la mesure où l'assimilation que fait la jurisprudence en s'appuyant sur la loi de 1967 semble ne pas avoir de limites même si elle peut paraître exclusive. La CMB n'ayant pas fait référence à ces moyens d'accomplissement de l'acte illicite, est-ce pour autant que l'acte de piraterie ne doit être retenu ? Logiquement le type de moyen utilisé devrait importer peu.

293. Enfin, que pouvons-nous dire à propos du mobile admis dans la définition de la piraterie par l'article 101 de la CMB ? La CMB a retenu le but privé ou personnel. Toutefois, certains modes opératoires ou revendications ne s'apparentent-ils pas à la piraterie ayant un but politique ? Que faut-il comprendre de l'assurance risques de guerre et assimilés qui semblent couvrir la piraterie ayant un mobile que lucratif ou économique ?[1331]

A notre avis, une activité à but lucratif ou économique doit reposer sur une constitution régulière. Nous considérons que l'idée de gain, de profit ou d'avantage telle que portée par la notion de but lucratif doit être régulièrement obtenue. Or, la piraterie est loin de s'apparenter à une activité licite. Ajoutons au but politique, qu'il pourrait soulever certaines confusions[1332] de sorte que son exclusion de l'admission de la piraterie peut être préjudiciable tant au plan de la

[1327] Art 15 de la convention sur la haute mer
[1328] Art 102 de la CMB
[1329] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, *op.cit*, p.105, n° 145
[1330] M. **Ph. DELEBECQUE**, Après l'Arrêt Erika, Op.cit, p.3 « *…les arguments juridiques perdent toute autorité lorsqu'ils sont trop éloignés du bon sens* »
[1331] Conventions spéciales risques de guerre et assimilé, assurance corps de navire, 1er juillet 2012. Ce fut d'ailleurs l'un des changements majeurs
[1332] Affaire du « Santa Maria » en 1961 (un commando d'insurgés portugais, embarqué comme simples passagers saisit les commandes du paquebot, naviguant alors en haute mer, avec pour objectif de renverser le Président portugais Salazar) / Dans l'affaire de l'Achille Lauro, les exigences des membres du MPLA consistaient en la libération de leurs membres détenus.

répression de cette infraction que des garanties que pourrait légitimement attendre tout assuré contre un tel risque. Il semblerait que les conditions dans lesquelles ces attaques se sont déroulées peuvent être assimilables à des actes de piraterie qui pourtant n'auraient pas été qualifiées comme tel.

La Convention de Montégo Bay est un texte très important en matière de lutte contre la piraterie maritime. Il convient de faire remarquer que pour un traitement efficace du risque de piraterie maritime, des aménagements s'imposent notamment dans la prise en compte des failles de l'article 101 que nous avons présentées. Lesquels aménagements sont indispensables aussi bien pour la prévention de ce phénomène que pour son éradication tant souhaitée. La législation en matière de lutte contre la piraterie maritime est récente dans bien d'États. C'est également le cas de la France dont le texte en la matière ne date que de 2011, hormis la loi de 1825 qui a été abrogé par une loi de 2007 relative à la simplification du droit. Par la loi du 5 janvier 2011, la France a voulu se doter d'une législation non seulement efficace, mais adaptée en matière de lutte contre la piraterie. On retiendra que cette loi est tout de même perfectible.

2- La loi française du 5 janvier 2011 : un cadre juridique exemplaire mais perfectible

294. La résolution 1918 du 27 janvier 2010 du conseil de sécurité vise des recommandations aux États en quatre points en vue du renforcement de leur cadre juridique en matière de lutte contre la piraterie maritime. Ce fut également le cadre par excellence pour le Conseil de sécurité pour réaffirmer son attachement à l'appel des États à la mise en place d'un tel instrument afin de parvenir à une efficacité en matière de lutte contre l'impunité des actes de piraterie maritime. C'est cette opportunité résultant de la Résolution 1918 que la France saisie pour mettre en place, sinon parfaire son cadre juridique en matière de lutte contre la piraterie maritime. La matérialisation de cet appel lancé par le Conseil de Sécurité à travers la Résolution 1918 s'est traduite en France par la loi du 5 janvier 2011 relative à la contre la piraterie maritime et l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer.

La CMB a défini la piraterie[1333] en se référant à trois points essentiels. Ainsi, cette définition met en évidence des infractions incriminées par cette disposition qui sont des (actes illicites de violence ou de détention ou déprédation commis par l'équipage, les passagers… ; tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire… ; tout acte commis dans l'intention

[1333] Voir Art 101 de la CMB sur le droit de la mer

de les faciliter.). Certains points de cette définition méritent d'être reexaminés et cela nous l'avons souligné en amont.

295. Contrairement à cette incrimination retenue par la CMB, le cadre juridique fixé par la loi du 5 janvier 2011, ne définit pas la piraterie maritime, mais renvoie à des infractions préexistantes dans le code pénal français comme réputées actes de piraterie maritime.[1334] C'est en ce sens qu'est incriminé le détournement d'aéronef, de navire et de tout autre moyen de transport en bande organisée[1335]. Il convient de souligner que ces infractions présentant un caractère général, il serait donc souhaitable que par une définition exacte, le législateur français tente de les spécifier à l'infraction de la piraterie maritime. Cela permettra une sanctuarisation du cadre de l'incrimination de la piraterie maritime facilitant sa répression.

En réagissant sur ces insuffisances, M. le Professeur DELEBECQUE a souligné que si le législateur français n'a pas défini la piraterie, c'est sans doute pour ne pas se mettre en désaccord avec la CMB[1336]. La position du Maître présente certes, une clarté aveuglante. Toutefois, nous aurions souhaité qu'il(le législateur) prenne pour le moins le risque de donner une définition qui ouvre le champ de l'incrimination des actes de piraterie. Ce peut être la prise en compte du critère politique ou encore d'autres critères qui confirment la définition trop restreinte de la piraterie telle qu'admise par l'article 101 de la CMB.

296. Par ailleurs, la loi du 5 janvier 2011, respectueuse des conditions de lieu retenues par la CMB[1337] semble innover. Cette innovation résulte de l'introduction d'une troisième condition qui découle d'une autorisation donnée par le droit international[1338]. Deux jurisprudences semblent illustrer cette intervention des forces étrangères en territoire étranger pour appréhender des présumés pirates. Si dans l'affaire du « Ponant », les forces françaises n'ont pas eu besoin d'une autorisation donnée par le droit international pour intervenir en Somalie, cela ne voudrait pas dire que l'arrestation des présumés pirates étant régulière, il en va de même pour leur privation de liberté. Concernant l'arrestation des présumés pirates en territoire étranger, la régularité est confirmée par les différentes notes attestant de l'autorisation du Gouvernement de transition d'alors de la Somalie permettant aux forces françaises de pénétrer en toute légalité sur son territoire comme le rappelle si bien M. le Professeur DELEBECQUE[1339]. Quant à la

[1334] Il s'agit de : détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport (C.pén., art. 224-6 à 224-7 et 224-8-1) ; enlèvement et séquestration (C.pén., art. 224-1à 224-5-2 et 224-8) ; encore participation à une association de malfaiteurs (C.pén., art. 450-1 et 450-5).
[1335] Art 224-6-1 du Code pénal français
[1336] M. **Ph. DELEBECQUE**, Op.cit, p.744. n°1013
[1337] Art 101 a)i) "…en haute mer" / Art 101 a)ii) « …dans un lieu ne relevant pas de la juridiction d'aucun État »
[1338] "Dans les eaux territoriales d'un État"
[1339] M. **Ph. DELEBECQUE**, *Op.cit*, p. 742 et 743. n°1010 (Voir affaire du voilier le Ponant)

restriction de liberté telle que soutenue par les requérants, il en va autrement dans la mesure où l'article 5 de la Conv EDH n'a pas été respecté[1340]. Ce qui est remarquable, c'est que la loi de 2011 contre la piraterie maritime a permis de combler ces lacunes. Nous y reviendrons.

Observons que si dans l'affaire du Ponant, en dépit du fait qu'il est permis l'intervention des forces françaises sur le territoire somalien n'illustre pas l'autorisation du droit international, l'affaire du « Carré d'As »[1341] semble mieux démontrer la conformité d'un tel recours aux forces françaises en territoire étranger pour appréhender des pirates. Il est intéressant de noter qu'en dehors de l'autorisation par le droit international que nous analyserons à la lumière de l'affaire du Ponant, cette espèce est une occasion illustre de la réaffirmation de la compétence de la loi pénale française de fond pour toute infraction commise sur un navire battant pavillon français, où qu'il se trouve[1342].

L'arrestation des pirates telle que mise en œuvre dans l'affaire du « Carré d'As » est la parfaite illustration de l'autorisation donnée par le droit international et cela, la Chambre Criminelle de la haute Cour n'a pas manqué de le souligner en affirmant que les autorités françaises ont régulièrement appréhendé les personnes suspectées de se livrer à des actes de piraterie et saisi les biens se trouvant en leur possession sur le fondement de la Résolution 1816 adoptée par le Conseil de Sécurité des Nations Unies le 2 juin 2008. Cette Résolution autorise les États, dans les eaux territoriales somaliennes, à faire usage des pouvoirs que leur confère en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, l'article 105 de la CMB.

297. Il convient de faire remarquer que si cette résolution constitue une véritable dérogation au principe intangible de l'inviolabilité du territoire[1343], il n'en demeure pas moins

---

[1340] Art 5.3 de la Conv EDH " *Toute personne arrêtée ou détenue, dans les conditions prévues au paragraphe 1.c) du présent article, doit être aussitôt traduite devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires et a le droit d'être jugée dans un délai raisonnable, ou libérée pendant la procédure. La mise en liberté peut être subordonnée à une garantie assurant la comparution de l'intéressé à l'audience. »*

[1341] Crim. 17 févr. 2010, DMF 2011.569, obs. P. Bonassies

[1342] Art 113-3 du code pénal français : « *La loi pénale française est applicable aux infractions commises à bord des navires battant un pavillon français, ou à l'encontre de tels navires ou des personnes se trouvant à bord, en quelque lieu qu'ils se trouvent. Elle est seule applicable aux infractions commises à bord des navires de la marine nationale, ou à l'encontre de tels navires ou des personnes se trouvant à bord, en quelque lieu qu'ils se trouvent. »*

[1343] ***J. DAUVILLIER:"*** *Aux origines des notions d'État et de souveraineté sur un territoire", Mélanges Paul Couzinet, Toulouse 1974,pp.153-154). Pour cet auteur, les origines de la notion de la souveraineté territoriale des États se trouvent dans la répartition des premiers humains des périmètres de chasse. /*

La Cour Internationale de Justice dans son arrêt du 9 avril 1949, dans l'Affaire du Détroit de Corfou, affirme que ***"le respect de la souveraineté territoriale est l'une des bases essentielles des rapports internationaux".*** *Quant aux* États signataires de l'Acte final de la Conférence d'Helsinki, du 1er août 1975, ils déclaraient qu'ils respectaient: " ***tous les droits inhérents à leur souveraineté et englobée dans celle-***

que cette dérogation se justifie. La Résolution 1816 intervient dans un contexte où les attaques des pirates connaissaient un essor historique aussi bien dans les eaux somaliennes que dans le Golfe d'Aden. Il semble donc compréhensible qu'à situation exceptionnelle, il puisse y avoir des mesures exceptionnelles.

298. L'autre aspect innovant de l'affaire du « Carré d'As », c'est que par cette décision, la Cour de Cassation française consacre un droit de « poursuite inverse » contrairement à ce que prévoit la CMB.[1344] Ce qui semble également important à souligner, c'est que cette mise en œuvre de la Résolution 1816 par la jurisprudence française n'emporte pas revirement de l'article 111 de la CMB. Toutefois, elle intervient à titre exceptionnel comme semblait l'illustrer et l'exiger la situation chaotique dans les eaux somaliennes minées par la piraterie maritime à l'époque[1345]. Cela dit, la mise en œuvre de cette consécration remarquable ne peut être valable que si elle a été subordonnée à un accord préalable de l'État concerné.

S'il est intéressant de noter que cette jurisprudence constitue une avancée significative du droit en matière de lutte contre la piraterie maritime, il n'est pas moins important d'affirmer que la loi du 5 janvier 2011, en dépit de certains de ses aspects toujours perfectibles, met le droit français en conformité avec les exigences de la Conv EDH. Désormais, le droit français apparaît comme un modèle en matière de lutte contre la piraterie maritime. Par conséquent, les autres nations sans assises juridiques en la matière devaient s'en inspirer.

299. Par ailleurs, la législation française en matière de lutte contre la piraterie maritime est désormais précise quant à l'indication des autorités ayant le pouvoir d'intervenir depuis l'arrestation des présumés pirates en mer, les conditions de leur détention jusqu'à leur remise aux autorités judiciaires. La loi de 2011 a pris en compte les observations intéressantes de la jurisprudence de la CEDH dans l'affaire Medvedyev[1346]. En ces espèces, la Cour EDH a condamné la France en lui reprochant de ne pas disposer à l'époque d'un cadre juridique suffisant pour organiser les conditions de privation de liberté à bord d'un navire et de ne pas faire assurer le contrôle des éventuelles mesures de privation de liberté par un magistrat présentant des

---

ci, en particulier le droit de chaque État à l'égalité juridique, à l'intégrité territoriale, à la liberté et à l'indépendance politique".

[1344] Art 111 de la CMB (Le droit de poursuite étant consacré des eaux territoriales vers la haute mer)

[1345] Voir para IV de la Résolution 1918 du conseil de Sécurité des Nations Unies du 27 janvier 2010. « *Réaffirmant également que les autorisations reconduites dans la résolution 1897 (2009) s'appliquent à la seule situation en Somalie et n'affectent pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention, pour ce qui est de toute autre situation, et soulignant en particulier que la résolution précitée ne peut être regardée comme établissant un droit international coutumier*, »

[1346] CEDH 10 juill.2008, D.2008.3055, note **Hennion-Jacquet** et CEDH 29 mars 2010, DMF 2010.1021, Obs. **P. Bonassies**

garanties d'indépendance à l'égard de l'exécutif et des parties, ce qui n'est pas le cas du ministère public.

C'est d'ailleurs en considérant cette jurisprudence que la loi du 5 janvier 2011 contre la piraterie maritime a adopté un régime suis generis pour la rétention à bord des personnes interpellées dans le cadre de l'action de l'État en mer afin de se conformer aux griefs retenus par la Cour EDH à l'encontre de la France. En ce qui concerne l'identification des autorités et leurs pouvoirs d'intervention, des précisions importantes ont été données dans la loi du 5 janvier 2011.[1347]

Quant au droit de visite des navires et de déroutement du navire vers un port ou une position appropriée, les autorités identifiées dans l'article 2 de la loi du 5 janvier 2011 contre la piraterie maritime sont également compétentes dispose l'article 3 de la même loi. En plus, les officiers de police judiciaire, les commandants des bâtiments de l'État français, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, procèdent à la constatation des infractions mentionnées au II de l'article 1er, à la recherche et à l'appréhension de leur auteurs ou complices.

Au cours de ces visites, sur autorisation du procureur de la république, ils peuvent également procéder à la saisie des objets, des documents, à la destruction des seules embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les infractions mentionnées au II de l'article 1er de la loi du 5 janvier 2011. La loi du 5 janvier 2011 a également pris en compte les observations de la Cour EDH quant aux conditions exigées pour la privation de liberté des personnes notamment en ses dispositions 5§1 & 5§3. Il est dès lors important de noter que les mesures prises à l'encontre des personnes à bord sont régies par la section 3 du chapitre unique, du titre II, du livre V de la première partie du code de la défense[1348] telles que consignées dans le Chapitre 3 de la loi du 5 janvier 2011 contre la piraterie maritime. Ainsi, des mesures de coercition nécessaires et adaptées à l'encontre des personnes à bord en vue d'assurer leur mise à

[1347] Art 2 de la **Loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer** (« *Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'une ou plusieurs des infractions mentionnées au II de l'article 1er ont été commises, se commettent, se préparent à être commises à bord ou à l'encontre des navires mentionnés à l'*article L. 1521-1 du code de la défense*, les commandants des bâtiments de l'État et les commandants des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer, sont habilités à exécuter ou à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, le titre II du livre V de la première partie du même code et la présente loi soit sous l'autorité du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, soit sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international. A l'égard des personnes à bord peuvent être mises en œuvre les mesures de coercition prévues par les dispositions du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du même code relatives au régime de rétention à bord.* »

[1348] Code de la défense (article 1521-11 à article 1521-18)

disposition peuvent être prises[1349]. Cela dit, le Préfet maritime ou le délégué du gouvernement de l'action de l'État en mer, selon la zone géographique concernée doit être avisé de la prise des mesures de restriction ou de privation de liberté à l'encontre des personnes et à leur tour informer le Procureur de la République[1350].

L'état de santé des personnes arrêtées doit préoccuper les agents. C'est ainsi, qu'il est procédé à leur bénéfice et dans un délai de 24h, à un examen de santé à compter de la mise en œuvre de la mesure. Après 10 jours à partir de l'examen effectué, ces personnes ont droit à un examen médical. Le Procureur de la République doit être saisi du rapport de ces examens dans les plus brefs délais dispose l'article 1521-13 du code de la défense.

Rappelons brièvement que dans l'affaire du « Ponant », la Cour EDH a estimé qu' il fallait cependant ajouter que la présentation de la personne mise en cause à un officier de police judiciaire ou à un magistrat du parquet ne satisfait pas aux exigences de la Convention internationale qui vise un « juge », c'est-à-dire un magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires. Ce juge en question qui, pour la Cour a été méconnu en l'espèce est le juge des libertés et de la détention(JLD)[1351].

Le juge des libertés et de la détention ayant été identifié comme compétent, il reste à rappeler son rôle dans le cadre de la loi de 5 janvier 2011. Passé le délai de 48h à compter de la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté, après avoir avisé le préfet maritime ou le délégué du gouvernement dans les conditions prévues par l'article 1521-12 et à la demande des agents (art L1521-12), le JLD saisi par le Procureur de la République, statue sur leur prolongation pour une durée maximale de 120 heures à compter de l'expiration du délai du précédent délai(48h) conformément à l'article L1521-14 du code de la défense.

En application de l'article 1521-14, le JDL peut solliciter du Procureur de la République tous les éléments de nature à l'éclairer sur l'état de santé et la situation matérielle des personnes qui font l'objet des mesures de restriction ou de privation de liberté[1352]. Il statue par ordonnance insusceptible de tout recours en ce qui concerne les mesures prises à l'encontre des personnes à bord. Cependant, une copie de cette ordonnance est transmise par le Procureur de République au Préfet maritime ou délégué du gouvernement selon la situation géographique pour être portée à la connaissance de l'intéressé dans une langue qu'il comprend dispose l'article L1521-16. Une

[1349] Art 1521-11 du code de la défense
[1350] Art 1521-12 du code de la défense
[1351] Le juge des libertés et de la détention (JLD), en procédure pénale français, est un magistrat du siège « spécialement chargé de statuer sur la mise en détention provisoire d'une personne mise en examen, et sur ses éventuelles demandes de mise en liberté. Instauré par la loi française du 15 juin 2000 sur la présomption d'innocence, l'article 137-1 aliéna 2 du code de procédure pénale dispose des règles de sa nomination.
[1352] Art L1521-15 du code de la défense.

fois sur le sol français, dispose l'article 1521-18, les personnes faisant l'objet de mesures de coercition sont mises à la disposition des autorités judiciaires aussitôt.

300. C'est l'occasion de dire que si l'Union européenne a adopté divers textes dont celui en matière de protection des droits de l'homme[1353], il est regrettable de constater que sa volonté de faire obstacle à la piraterie, sinon à son essor quant à l'incrimination de tels actes n'est pas une réalité, alors même que les législations pénales des États membres ne semblent pas adaptées à la lutte contre cette menace[1354]. Le cas de la législation française jusqu'à récemment en matière de piraterie maritime est une illustration parfaite de nos propos[1355].

Ajoutons qu'une loi du 10 janvier 1825[1356] qui a constitué, pendant près de deux siècles, le droit interne applicable à la piraterie maritime a été abrogée[1357]. Nous regrettons que cette loi ait été abrogée juste avant la recrudescence des affaires du Ponant et du Carrée d'as. (*En effet, cette abrogation est intervenue, quelques mois avant les interventions particulièrement réussies et médiatisées, en avril et septembre 2008, de l'Armée et de la Marine française contre des pirates en Somalie.)* L'on ne saurait cependant affirmer que la piraterie de nos jours est identifiable à une seule zone du monde[1358]. L'abrogation de la loi du 10 avril 1825 constate la disparition du pouvoir de sanction propre à la France en matière de piraterie. Or, la piraterie est de plus en plus virulente[1359]. A notre avis, la France n'avait pas de bonnes raisons de se priver d'un tel texte au nom d'une prétendue « simplification du droit » comme l'a si bien souligné l'un des meilleurs auteurs[1360].

Comme on peut le constater, le cadre juridique français en matière de lutte contre la piraterie maritime s'est de nos jours amélioré et mérite d'être répandu. C'est d'ailleurs ce que illustre un rapport du Sénat : « *Une année après son adoption, les premiers résultats de son application semblent plutôt confirmer la pertinence du dispositif -la mise en œuvre de cette la loi ne semble pas avoir donné lieu à de réelles difficultés et donne satisfaction à l'ensemble des*

[1353] Il s'agit de la Convention européenne des droits de l'homme

[1354] **J- Ch. MARTIN**, Op. cit, Colloque Indemer, A. PEDONE 2014

[1355] L'abrogation de la loi du 18 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, qui incriminait l'infraction de piraterie, « obsolète et mal adaptée au cadre juridique international », avait été abrogée par une loi de 2007. Loi n° 2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit

[1356] Loi abrogée par l'article 27 III 2° de la loi n°2007-1787 du 20 décembre 2007

[1357] **D. MATHONNET**, De quelques remèdes à la piraterie maritime, DMF n° 726, 1er juin 2011

[1358] **B. MARGUET**, *Op.cit*, n°590

[1359] Il est particulièrement significatif à cet égard qu'un volumineux rapport de l'Association Française des Sociétés d'Assurances Transports (AFSAT) réalisé avec le CESAM (Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transports de France), en date du 21 avril 1999, dénommé « Vingt ans de nouvelle piraterie maritime (1979-1999) » faisait déjà état très sérieusement de la recrudescence de la piraterie pendant cette période

[1360] M. **Ph. DELEBECQUE**, Droit maritime, op.cit, p.744, note en bas de page n°1 « Après avoir abrogé, on ne sait trop pourquoi, la loi de 1825 qui incriminait le brigandage, cf. L. 2007-1787 du 20 déc.2007 de simplification du droit.

acteurs, qu'il s'agisse des officiers de la marine nationale, des magistrats ou des armateurs. - Vos rapporteurs portent donc une appréciation très positive sur l'application de la loi du 5 janvier 2011. »[1361]

Avant d'aborder la poursuite judiciaire des pirates, notons que le législateur français en se souciant de la protection des victimes, n'a pas oublié leurs descendants. Une disposition régit le sort des enfants des victimes d'actes de piraterie maritime[1362]. Cette disposition ne pouvait être applicable aux victimes d'acte de piraterie avant la date du 10 novembre 2008. La prise en compte de cette date trouverait une explication dans la mesure où l'année 2008 a été marquée par l'essor de la piraterie maritime aggravée par les violences sur des victimes.

301. En ce qui concerne la poursuite des pirates, Le principe admis par la CMB est la compétence universelle[1363]. Cette compétence universelle trouve son fondement dans l'article 105 de ladite Convention. Logiquement, il ne peut avoir d'exercice de la compétence universelle par un État que si cet État dispose d'un cadre juridique interne qui incrimine la piraterie. C'est exactement cette condition que M. le Professeur DELEBECQUE PHILIPPE a voulu relever lorsqu'il affirme que : « s'agissant du droit français, il faut noter que si la CMB reconnaît compétence universelle à chaque État partie dans le domaine de la piraterie, c'est à condition que son droit interne prévoit l'incrimination de la piraterie. »[1364]

L'exercice de la compétence universelle, telle qu'admise par la CMB, ne se fait pas toujours conformément à l'article 105. La France par exemple a fait le choix, en tirant des leçons des conséquences de l'exercice de ladite compétence par les États comme l'Espagne et la Belgique suite aux incidents diplomatiques importants avec une efficacité judiciaire limitée, de l'exercice d'une compétence « quasi-universelle »[1365].

Partant, en droit français, la compétence pour juger des infractions commises hors du territoire est qualifiée de « quasi-universelle » car son application est soumise à deux conditions : elle ne peut procéder que d'une convention internationale ; l'auteur présumé « se trouve en France ». La France en optant pour la compétence quasi-universelle restreint le contentieux en matière de lutte contre la piraterie maritime. Cela s'explique par le fait que le respect des deux

---

[1361] Rapport de la Commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois sur « la lutte contre la piraterie maritime, une loi utile, une mission sans fin », sur l'application de la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer. Présenté par MM. **J-Cl PEYRONNET** et **Fr TRUCY**, sénateurs Rapport n° 499 (2011-2012)

[1362] Ainsi, en son chapitre VI (Article 7), il est prévu une possibilité de reconnaissance de la qualité de pupille de la nation dans les conditions fixées au titre IV du livre III du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre.

[1363] Art 105 de la CMB

[1364] M. **Ph. DELEBECQUE**, *op.cit*, p.744, n°1011

[1365] Art 29 de son code de procédure pénale

conditions fixées pour l'application de ce principe semble bien illustrer nos propos, même si ce sont des conditions raisonnablement indispensables pour la mise en œuvre de la compétence quasi-universelle.

D'abord, il faudrait que les auteurs et complices soient appréhendés par des agents français[1366] ; ensuite, qu'aucune entente ne soit conclue avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle. En pareille circonstance, il est évident que l'application stricto sensu de la compétence universelle aura pour conséquence un contentieux plus important que celle de la compétence quasi- universelle qui apparaît un peu comme un filtre des cas de piraterie avec tous ses corollaires financiers.

La France ayant fait le choix d'une compétence quasi-universelle, elle ne peut pas ignorer qu'elle est membre de l'Union européenne qui a procédé à des échanges de lettres avec le Kenya ; les Seychelles…ayant pour but de poursuivre les pirates appréhendés dans le cadre de l'opération Atalante. Faut-il rechercher la volonté réelle de la France dans la poursuite des pirates par elle-même et le respect de ses engagements communautaires(UE) quant à la lutte contre l'impunité dans la mesure où la loi de 2011 est postérieure à ces derniers ?

302. Cependant, malgré les critiques qu'on puisse adresser à l'endroit de la France, il est vrai que l'application de la compétence universelle n'est pas véritablement mise en œuvre par les États, hormis la France et les États-Unis qui se démarquent soutient le professeur DELEBECQUE. On peut cependant affirmer que cela résulte également du fait que l'article 105, régissant la compétence universelle, n'a aucun caractère contraignant à l'égard des États Parties. Parfois, ce sont les intérêts et/ou le pavillon qui justifient ou aiguillent l'implication des États[1367]. Or, l'impunité croissante ne fait que « grossir » les rangs des pirates. La sanction prononcée par la justice fait partie en principe des moyens répressifs contre une menace donnée. Cependant, la lutte contre l'impunité par le bais de la justice peut aussi prendre le visage de la dissuasion, donc de la prévention.

[1366] Art 4 para 1 du titre 1er de la loi du 5 janvier 2011 sur la piraterie maritime

[1367] **KONTOROVICH**, A Guantanamo on the Sea": The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists, California Law Review, 18 mars 2010, Vol 98, p.251. *"It bears noting that, in four instances, captured Somali pirates were taken to western countries for trial_but only when they specifically attacked that state's vessels. In one case, pirates seized a French Yacht? Paris responded with extraordinary vigor, sending commandos into the mainland of Somalia to identify the pirates, and bringing them back to Paris for trial. Similarly, the Netherlands is trying a group of pirates that attacked a Dutch-flagged vessel, and the United States is prosecuting the surviving pirate from the hijacking of the Maersk Alabama, an American cargo ship. This suggests nations are willing to accept the burden of prosecuting pirates when it involves their direct and immediate interests_but not when it involves universal jurisdiction."*

B- L'approche nouvelle en matière de lutte contre l'impunité

La menace de piraterie contre le transport maritime fait l'objet de rencontres et de réflexions à l'échelle internationale. Cependant, des solutions claires et précises n'ont pas encore été trouvées en ce qui concerne la poursuite judiciaire des présumés pirates[1368]. Les États rencontrent encore des difficultés pour lutter contre l'impunité et les présumés pirates semblent profiter des failles du droit international. Pour apporter des solutions durables à l'impunité de cette menace, nous envisagerons dans un premier temps la création de tribunaux régionaux (**1**) et dans un second temps la mise en place d'une chambre spécialisée au sein de la CPI (**2**).

1- L'importance de la création de tribunaux régionaux

303. En l'absence d'institutions juridictionnelles, situation exacerbée par le manque de législation en matière de répression des actes illicites contre l'exploitation paisible des navires, c'est l'impunité[1369] qui devient la règle avec ses corollaires de renforcement de l'asile des forbans. Face à cette situation, les arrestations des pirates ne donneront rien tant qu'aucune juridiction, quand elle existe, n'aura pas de base juridique solide pour la conduite d'une procédure efficace en cette matière. Partant, le judiciaire est tributaire du législatif et inversement.

L'impunité peut également avoir pour cause l'absence de ressource humaine et de juridictions spécialisées dans la poursuite des pirates[1370]. Il faudrait aussi apporter des réponses à l'impunité mais pas sur le fondement des intérêts menacés comme nous le rappelle M. KONTOROVICH[1371]

304. Signalons que la lutte contre la piraterie maritime par le volet juridictionnel préoccupe le Conseil de sécurité des Nations Unies qui dans une de ses résolutions le souligne en des

[1368] De l'article 105 de la CMB à la Résolution 1976 du Conseil de Sécurité du 11 avril 2011, à l'initiative de la France et de la Russie sur le traitement juridictionnel et pénitentiaire des pirates.

[1369] **C. CORNU**, *op.cit*, p. 473 (C'est le fait de n'être pas puni ; de se soustraire de la punition ou d'y échapper soit du fait des circonstances, soit pour une raison de droit.)

[1370] **K. BOUAQUI**, Entretien téléphonique le samedi 20 juin 2015 sur la poursuite judiciaire des pirates par les juridictions ivoiriennes. Ce juge a répondu lorsqu'on lui a demandé si les juridictions ivoiriennes avaient déjà connues de certaines affaires relatives au terrorisme et à la piraterie maritime « à ma connaissance non, et si c'était le cas contraire, ce serait les juridictions de droit commun qui seront compétentes »

[1371] **KONTOROVICH**, « A Guantanamo on the sea…op.cit, » p.251

termes clairs[1372]. Ainsi, la création de tribunaux régionaux devrait apparaître comme une mesure d'urgence et de transition qui pourrait contribuer à régler la question des coûts des poursuites, de délai et de procédure. Cela s'avère important lorsqu'on n'ignore pas que les ressources financières de l'Union Européenne s'amenuisent[1373]. L'avis favorable du Conseil de sécurité des Nations Unies pour la création de ces tribunaux régionaux devrait faciliter leur mise en place[1374].

305. Par ailleurs, nous sommes sans ignorer que la poursuite des pirates peut soulever le problème de l'unité de juridiction pénale[1375]. La création des tribunaux régionaux serait une solution à envisager à notre avis pour régler cette question. Toutefois, il faudrait tenir compte du fait que la CMB ne prévoit pas la conclusion d'accords de transfert entre certaines régions et ces éventuels centre régionaux de poursuite des pirates (UE- Seychelles et UE-Kenya en 2009) [1376]. Notons que l'OMI s'est même intéressée à cette question difficile[1377]. Il convient cependant de ne pas perdre de vue que les recommandations de l'OMI n'ont aucun caractère contraignant de sorte que dans leur application par certains États, la difficulté de leur contrôle restera entière.

Pour un auteur averti de la question de la piraterie maritime, la solution à l'unité de juridiction pénale serait de procéder à un passage de la compétence universelle à la compétence quasi universelle[1378]. C'est le professeur DELEBECQUE qui est de cet avis[1379]. La réflexion du

---

[1372] Voir recommandation n°4 du Conseil de Sécurité dans sa Résolution 1918 du 27 janvier 2010. « *Prie le Secrétaire général de lui présenter, dans un délai de trois mois, un rapport sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, y compris en particulier sur des options tendant à créer dans les juridictions nationales des chambres spéciales, éventuellement dotées d'éléments internationaux, ou à créer un tribunal régional ou encore à créer un tribunal international, et sur les accords correspondants en matière pénitentiaire, en tenant compte des travaux du Groupe de contact, des précédents en matière de création de tribunaux internationaux et de tribunaux mixtes, et du temps et des moyens nécessaires pour obtenir des résultats concrets et durables* »

[1373]DÉCISION (PESC) 2015/2275 DU CONSEIL du 7 décembre 2015 modifiant la décision 2012/389/PESC relative à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR)

[1374] Extrait du para 11 de la Résolution 1918 du conseil de sécurité « *Prenant acte de la décision des Seychelles d'engager des poursuites contre les personnes soupçonnées de piraterie et se félicitant en particulier de leur décision du 6 février 2010, aux termes de laquelle elles envisagent d'accueillir un centre régional de poursuites,* »

[1375] L'unité de juridiction pénale renvoie à une hypothèse d'un groupe de pirates dont les membres sont capturés et poursuivis par plusieurs États pour la même infraction. Il y a dans ces conditions unité d'infraction mais pluralité de captures, avec le risque d'engendrer des conflits de compétences, ou tout au moins le risque d'arriver à des jugements opposés.

[1376]**A. CALIGIURI**, Observations sur la poursuite en justice des pirates, Extrait de Sûreté maritime et violence en mer, S/D de **J. M S HEREDIA**, Ed Bruylant 2011. p.260

[1377]Doc. OMI, MSC/Circ.622/Rev.1,16 juin 1990 (Quand un pirate est capturé, à l'extérieur de la mer territoriale d'un État, pour avoir commis un acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre d'un navire, ce pirate est poursuivi en justice en vertu de la loi de l'État chargé de l'enquête sur la base d'une entente mutuelle avec « *les autres États effectivement intéressés*. ») S'agit-il de l'État du pavillon ?; de l'État ayant en possession des renseignements essentiels aux fins de l'enquête ? . ; de l'État ayant été invité à promouvoir la répression des actes de violence à l'encontre des équipages… Ou encore l'État qui est intervenu en vertu de l'article 100 de la CMB, s'interroge à notre avis légitimement **A. CALIGIURI**. *Op.cit*, p.258

[1378] Art 5 et 6 de la loi du 5 janvier 2011

Maître semble indiscutable parce que cette option soutenue par la loi de 2011 a eu un succès remarquable. Toutefois, il convient de ne pas omettre que certains États n'ont absolument pas les moyens de respecter les exigences retenues par la compétence quasi-universelle et il ne s'agit pas seulement des pays en développement.

C'est en raison de cela que nous estimons que la recherche de solutions à la piraterie maritime, une menace qui est en pleine métamorphose, et qui met en faux l'article 101 qui tente de la définir, doit prendre en compte plus que des spécificités. Cette vision générale dans le traitement du risque de piraterie maritime doit se mesurer à l'aune des solutions appropriées et durables dont la mise en place de tribunaux régionaux.

306. En outre, la création de tribunaux régionaux à elle-seule ne saurait suffire. Il faudrait que les États accentuent leur coopération en matière d'investigation sur les menaces maritimes. Cette coopération doit être d'une excellente transparence notamment avec les pays affectés de sorte à garantir la lutte contre l'impunité. Or, cette coopération avec certaines régions comme le Puntland et le Somaliland était aléatoire[1380]. C'est ce qui a nécessité le recours indispensable à la stabilité politique dans la région.

M. Jack Lang dans ses propositions pour la lutte contre la piraterie maritime au large des côtes somaliennes, a envisagé deux solutions qu'il est important de prendre en compte[1381]. Une amélioration de l'existant et des solutions nouvelles. En ce qui concerne l'amélioration de l'existant : certaines solutions consisteraient en la construction d'infrastructures carcérales ayant des capacités suffisantes pour accueillir les détenus. Des efforts en ce sens existent déjà avec l'appui de la communauté internationale mais il faudrait converger vers la création de tribunaux régionaux desquels dépendront des centres de détention[1382].

Certes, l'on ne peut apercevoir l'obstacle que représente la question des pavillons de complaisance dans la poursuite judiciaire des pirates. En principe en haute mer, c'est la loi du pavillon qui s'impose. Or, on peut regretter que les ¾ des États du pavillon ne disposent pas de juridictions ou n'ont pas incriminé la piraterie. En plus, ces États sont des vendeurs de pavillons, États mercantiles. Face à cette situation, l'encouragement à la création de tribunaux régionaux s'impose pour parvenir à une lutte efficace contre l'impunité de la menace de piraterie. Ainsi,

---

[1379] Intervention du Professeur DELEBECQUE sur « Comment juger les pirates », extrait de 'La piraterie maritime : les entretiens de Royan', Larcier 2011, p. 110

[1380] **D. DEWAILLY**, La piraterie maritime : les entretiens de Royan, op.cit, p. 124

[1381] Voir Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes en date du 11 janvier 2011

[1382] La lutte contre la piraterie maritime sur le terrain de la poursuite doit tenir compte de la création de tribunaux au plan régional et d'une Cour extraterritoriale. Voir résolution 1976 du 11avril 2011,/ Voir aussi les recommandations de **C. PETIT**, La piraterie maritime : les entretiens de Royan, op.cit, p. 133

cette solution de remise de compétence de la poursuite des pirates aux autorités judiciaires régionales semble être la plus acceptable et naturellement la moins coûteuse.

307. Cependant, si l'Union européenne s'obstine en appui à ses engagements pour poursuivre les pirates par le mécanisme de la compétence universelle, elle doit adopter une directive pour contraindre tous ses États à juger les pirates. On peut dans ces conditions craindre le risque des difficultés sus-mentionnées qui justifient notre adhésion à l'idée de la création de tribunaux régionaux.

Dans le fonctionnement des tribunaux régionaux, l'UE doit jouer un rôle fondamental. En effet, si ces tribunaux que nous envisageons pour le moment en Asie du sud-est, dans la corne de l'Afrique et dans le golfe de Guinée sont mis en place, l'UE devra particulièrement régler les problèmes tenant à la coopération judiciaire en matière pénale[1383]. La nécessité de cette coopération judiciaire s'explique par le fait que l'essentiel des approvisionnements de l'UE transite par ces zones à risques. Ainsi, cette coopération judiciaire qui se matérialise par des accords peut être rattachée à la PESC (Accord de coopération entre L'UE et la CPI)[1384].

308. Il conviendrait également de régler les ambigüités relativement aux interprétations des accords passés entre l'UE et les parties notamment en ce qui concerne la fourniture d'une assistance financière et technique dans le cadre d'un accord PESC[1385]. Cependant, les autorités européennes devront veiller à ce qu'il n'y ait pas de chevauchement entre les accords passés par l'UE et ceux passés par la PESC. Pour faire la lumière sur la valeur des accords passés par l'UE et ceux passés par la PESC, notons que le rattachement des accords de transfert au domaine de la PESC est un rattachement exclusif. Or, il y a une absence d'effet contraignant à l'égard de l'UE[1386].

Malgré la mise en place d'infrastructures judiciaires au plan régional, sans fermeté dans la poursuite des pirates, cela pourra rebuter les forces navales dans leurs interventions en mer. C'est ainsi qu'il ne conviendrait pas d'encourager la politique décrite comme suit : « pas d'impunité pour les pirates pris en flagrants délits », plutôt que celle-ci : « pas d'impunité pour les pirates » [1387]. Pour rapprocher la justice des zones infectées par la menace de piraterie, le choix des tribunaux régionaux nous semble optimal y compris tous les intérêts que cela peut

[1383] Art 82 para 1 du TFUE
[1384] JOUE L115/50 du 28/4/2006
[1385] Accord de transfert UE/Maurice en son art 7 para 3 concernant la fourniture d'assistance financière et technique par l'UE.
[1386] CECILE, Rapport extrait de la lutte contre la piraterie maritime et les relations UE/États 1/3. A. PEDONE, p.176 à 178
[1387] **X. MESNET**, sous le titre : « trop peu de débouchés judiciaires », extrait de « la piraterie maritime : les entretiens de Royan », op.cit, p95

présenter. Cela dit, dans la recherche de solutions, il serait envisageable d'opter pour la mise en place d'une chambre spécialisée au sein de la CPI. Les raisons d'une telle option sont nombreuses.

2- La mise en place d'une chambre spécialisée au sein de la CPI : une option envisageable

309. En 2009, lorsque le G8 louait le rôle moteur du KENYA en matière de poursuite des pirates, la position de la Russie était de mettre en place un Tribunal international pour poursuivre les pirates. Or, les États occidentaux dont la France étaient pour la mise en place de juridiction nationale internationalisée (Tribunaux régionaux). Le président russe d'alors, M. Dimitri Medvedev, soutint que la communauté internationale «devrait revenir à [l'idée d'un tribunal pénal international ou accorder une compétence appropriée aux tribunaux existants […] Nombre de ses collègues proposaient d'utiliser les tribunaux nationaux, surtout dans la zone où les pirates sont actifs, mais ce n'est pas une panacée».[1388]

A notre avis les échecs suite à la mise en place des tribunaux régionaux (KENYA, Seychelles ou la somalisation (Création de Tribunaux au Puntland et aux Somaliland selon le rapport sur la piraterie de M. LANG) pour la poursuite des pirates montrent que la position Russe serait la bonne. Les seuls crimes internationaux nécessitant une répression internationale sont ceux pour lesquels il y a des raisons de suspecter les tribunaux nationaux de manquer d'objectivité. Or, s'agissant des crimes de piraterie, « on ne saurait invoquer aucun motif de suspicion quant à l'objectivité des juridictions nationale »[1389].

La Commission de Droit international a décidé en 1954 de ne pas traiter de la piraterie dans le cadre du projet de code des crimes contre la paix et la sécurité de l'humanité. C'est seulement pour la raison contredite aujourd'hui qu'elle ne mettait pas en péril le maintien de la paix et de la sécurité internationales. Ainsi, mettre en place une juridiction internationale pour poursuivre les pirates sous le sceau du Chapitre VI de la Charte des Nations Unies serait saisir l'infraction de piraterie comme constitutive d'une menace à la paix et à la sécurité internationales et cela est clairement indiqué dans une Résolution du Conseil de Sécurité[1390].

[1388] Communiqué de l'AFP, 20 novembre 2009

[1389] **V. PELLA**, «La répression de la piraterie», *RCADI*, 1926, T. 15, pp. 145-275, p. 255.

[1390] Adopter une telle approche supposerait que le Conseil qualifie la situation dont il est saisi de menace à la paix et à la sécurité internationales. On sait que la piraterie n'a pas été considérée comme étant une telle menace de manière générale, contrairement au terrorisme, mais la résolution1816 (2008) indique que «les actes de piraterie et les vols à main armée subis par des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité de la région». La formule a été reprise par la suite. La piraterie est donc qualifiée en l'espèce comme une composante de la menace plus globale que fait peser la situation en Somalie. Cela pourrait sans doute suffit à donner une base

310. Par la suite, la Commission de Droit International dans son projet de code des crimes contre la paix et la sécurité internationale de 1994 visait à inclure la piraterie[1391]. Les rédacteurs du statut de Rome n'ont pas retenu cette infraction. Aujourd'hui, la violence dont font preuve les auteurs d'actes de piraterie mais aussi la menace que constitue la piraterie pour la paix et la sécurité internationales sont des raisons suffisantes pour réexaminer la nécessité d'introduire la piraterie dans les crimes retenus par la CPI. En l'état actuel du droit, la piraterie est qualifiée de crime contre le genre humain (hosti humanis generis), ce qui justifierait l'application de la compétence universelle, or, cette compétence universelle est mal assumée. Partant, l'on peut se convaincre de ce que la CPI soit compétente pour les crimes notamment contre l'humanité, surtout lorsque les États ne sont pas en mesure de conduire des procès équitables en la matière.

Pour un auteur, l'hypothèse d'un tribunal internationalisé serait une option intéressante avec pour siège en Afrique dans la mesure où il ne voit pas d'intérêt à faire juger les pirates à la Haye qui ne serait pas le lieu idéal pour mener les enquêtes[1392]. Faire juger les pirates dans les mêmes box que des autorités de haut niveau serait pour notre part une reconnaissance de l'accès équitable de tous à la justice internationale mais aussi la meilleure manière de faire la promotion du traitement égal de tous les êtres humains quant à leurs droits. En effet, si la piraterie n'existait qu'en Afrique, cette réflexion pouvait se comprendre. Mais, aujourd'hui, l'on assiste à un éclatement de la menace aux quatre coins du monde (Asie du Sud-est ; Golfe d'Aden et désormais Golfe de Guinée).

311. A notre avis, la solution qui serait envisageable est de créer une chambre spécialisée au sein de la CPI, réviser le statut de Rome qui n'a rien de périlleux même si son adoption a nécessité 10 ans en prenant en compte la fixation des échelles de sanctions. Les juges de la CPI sont de notre point de vue mieux outillés pour conduire de tel procès, mais la CPI dispose aussi des moyens nécessaires pour mener ses enquêtes à tous les points du monde. Il y a même des bureaux de représentation de la CPI dans certains États qui peuvent servir d'appui à cette

---

légale à une éventuelle décision de création d'un tribunal pénal *ad hoc* pour la poursuite des pirates, dès lors que l'action à l'égard d'une composante d'une menace à la paix et à la sécurité internationales s'inscrit nécessairement parmi les actions que le Conseil peut entreprendre pour faire face à cette menace.

[1391] L'article 20 du projet, dont l'alinéa e) était précisé par l'annexe, mentionnait au titre des crimes visés: «Les crimes définis à l'article 3 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime», ce qui comprend des actes de violence en mer sans pour autant les qualifier explicitement de piraterie, voir *A.C.D.I.*, 1974, *Vol*. II, Deuxième partie, pp. 40 et 72.

[1392] **J-M THOUVENIN**, Piraterie maritime: pas d'«internationalisation» de la fonction juridictionnelle », *ACDI-Anuario Colombiano de Derecho Internacional vol. 6*, pp 6.« On pourrait du coup éventuellement songer à confier le contentieux relatif aux pirates somaliens présumés à cette Cour. Dans cette perspective, on pourrait par exemple imaginer que la Cour soit dotée d'une chambre spécialisée dont le siège se situerait en Afrique —**on voit mal l'intérêt qu'il y aurait à faire comparaître les présumés pirates à La Haye, d'autant que ce ne serait sans doute pas le lieu idéal pour mener les enquêtes. »**

institution sur le terrain[1393].Pour ne pas allez loin, indiquons que ce ne sera pas la première fois que des juges de la CPI se déplacent pour des enquêtes loin de la Haye.

La création de la CPI était la preuve que les tribunaux ad hoc mis en place par le Conseil de sécurité n'étaient pas la panacée pour poursuivre les crimes commis dans certaines régions comme le Rwanda, la Yougoslavie, la Sierra Leone… Dans ces conditions, pour éviter un retour de la mauvaise expérience, les tribunaux nationaux internationalisés seront efficaces à titre transitoire jusqu'à ce que le projet de création d'une chambre spécialisée à la CPI soit effectif. Mettre en place une chambre spécialisée à la CPI permettra de répondre aux coûts importants que pourraient nécessiter cette multiplicité de tribunaux, mais aussi la célérité dans la mise en place de cette institution n'est pas à négliger. M. Jack Lang dans son rapport de 2011 sur la piraterie à la demande des Nation Unies a semble t-il écarté l'hypothèse de la création d'une juridiction pénale internationale mais il demande dans le même temps aux États d'incorporer le principe de la compétence universelle dans leurs droits internes. Ce qu'il faut comprendre c'est que le principe de la compétence universelle (quasi-universelle) a été institué pour pallier la déficience des États de pavillons et même la France ne l'applique que lorsqu'il est porté atteintes aux intérêts français, il nous semble[1394].

312. Rappelons brièvement en soutien à notre position que la notion de compétence universelle telle qu'admise à l'article 105 de la Convention de Montégo Bay est une faculté d'où son caractère permissif.[1395] C'est également face à toutes ces incertitudes inhérentes à l'application de la compétence universelle qu'il est nécessaire de recourir à la création d'une chambre spécialisée au sein de la CPI. En principe cela ne devait être insurmontable. Le plus important est de pouvoir éradiquer l'impunité d'une telle menace, qui non seulement se déplace mais ne cesse pas de se métamorphoser.

313. Observons par ailleurs que la CMB n'étant pas directement applicable par les États selon l'Arrêt INTERTANKO[1396], il y a lieu de mettre en place une juridiction pénale

---

[1393] Bureau de la CPI en Côte d'Ivoire depuis mi-octobre 2014 représenté par Monsieur **J-M BEAUCHER** : « Mon rôle consiste à établir un dialogue entre la CPI, qui est située à la Haye aux Pays Bas, et les communautés affectées par les crimes sur lesquels la Cour enquête en Côte d'Ivoire. Je travaille également à mieux faire comprendre le fonctionnement de la CPI. ». Disponible sur : ivoirejustice.net à 11 novembre 2015 à 15h 58. Propos recueillis par Daouda Coulibaly

[1394] **H. DE RICHEMONT**, La piraterie maritime : Les entretiens de Royan, op.cit, p.2011, p.136 et 137 *« Nous voulons lutter contre la piraterie et nous nous sommes donnés dans ce but une compétence universelle (quasi-universelle), mais comme nous ne pouvons pas prendre en charge toute la misère du monde, chaque fois que les intérêts français ne seront pas en cause, nous transférerons les pirates aux État de la région ».*

[1395] Art 105 de la CMB « Tout État **peut**… Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie **peuvent** se prononcer sur les peines à infliger… »

[1396]C-308/06 International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko) et autres contre Secretary of State for Transport, arrêt du 3 juin 2008 (S'agissant de la convention de Montego Bay, la Cour constate tout d'abord que celle-ci a été approuvée par la Communauté par décision 98/392/CE, de sorte que ses dispositions font partie

internationale à même de le faire. Ce sera essentiel pour la répression de l'infraction de la piraterie au plan international et du crime de piraterie tel que reconnu par les États dans leurs législations internes.[1397]

Dans la recherche de solutions appropriées à la lutte contre l'impunité de la menace de piraterie, quelle est la position de l'Allemagne ? En pratique, les États européens sont peu enclins à transférer les pirates sur leurs territoires pour les juger. C'est le cas de l'Allemagne, qui comme l'UE et ses partenaires européens, plaide en faveur d'une juridiction internationale pour les pirates, ainsi que pour des solutions judiciaires régionales. Ce qui n'était pas le cas lors du G8 en 2009 où la Russie semblait le seul État à porter son choix sur la création d'une juridiction pénale internationale[1398].

Peut-on compter sur le Tribunal international du droit de la mer pour porter cette juridiction pénale ? A l'évidence, le Tribunal du droit de la mer n'est pas outillé pour ce faire, du moins tel qu'il est conçu aujourd'hui, et il l'a d'ailleurs rappelé à la presse, confuse à cet égard, dans un communiqué du 24 avril 2009 : «le Tribunal n'est pas une cour pénale et n'a aucune compétence pour juger des pirates»[1399].

On peut ajouter que la composition du Tribunal International du Droit de la Mer est faite de juges maritimistes, ils ne sont pas compétents pour appliquer le droit pénal[1400]. Il faudrait en outre songer à doter le Tribunal d'un procureur et revoir profondément son statut mais également son mode de fonctionnement. Or, la CPI n'aura besoin que de peu de mise en conformité pour

---

intégrante de l'ordre juridique communautaire. La Cour relève cependant que la convention n'établit pas de règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à conférer à ces derniers des droits ou des libertés susceptibles d'être invoqués à l'encontre des États)/ Voir également M. **Ph. DELEBECQUE**, intervention sur la piraterie sur 'Comment juger les pirates- L'arrêt Intertanko', Extrait de La piraterie maritime : les entretiens de Royan, op.cit, p. 104 et 105. M. **DELEBECQUE** considère justement que « *Les dispositions de l'Arrêt Intertanko sont indispensables pour garantir aux États qu'ils ne violent pas le droit international lorsqu'ils pourchassent des pirates en haute mer. Elles sont cependant insuffisantes, à la fois parce que l'on considère, à tort ou à raison, que la Convention de Montégo Bay ne fait pas de la piraterie une infraction pénale , et parce que dit-on, à supposer que la piraterie constitue une infraction pénale, la Convention de Montégo Bay n'est pas immédiatement applicable* »

[1397]**S. HEREDIA**, Op.cit, p.183 « Il faut établir une distinction entre le délit international de piraterie et la piraterie de droit interne, car si la première rend compétents tous les tribunaux du monde, la seconde est limitée par la souveraineté intérieure d'un État, à ses ressortissants et toujours à conditions qu'ils commettent leur délit dans sa juridiction territoriale. »

[1398] **D. DESCHAUX-DUTARD**, L'Allemagne et la lutte contre la piraterie maritime, Extrait de l'EUROPE et la lutte contre la piraterie maritime, s/ la Direction de Constance Chevallier GOVERS et Catherine Schneider, A. PEDONE 2015.p. 197 (Rappelons utilement que depuis 400 ans ce n'est que le 9 octobre 2102 que l'Allemagne a conduit à Hambourg le premier procès historique de dix pirates appréhendés par la marine allemande dans le cadre de l'opération Atalante.)

[1399] ITLOS/Press 135

[1400] L'article 2 du Statut du Tribunal indique que «Le Tribunal est un corps de 21 membres indépendants, élus parmi les personnes jouissant de la plus haute réputation d'impartialité et d'intégrité et **possédant une compétence notoire dans le domaine du droit de la mer».**

régler cette question difficile désormais reconnue comme pouvant porter atteinte à la sécurité et à la paix internationales. Encore moins la compétence de la CIJ ne peut être établie dans la mesure où elle n'est compétente que pour les différends opposants les États.

Certes de nombreux problèmes ont été soulevés en ce qui concerne l'intervention de la coalition navale internationale, mais à ce niveau, nous marquerons un arrêt sur la détermination de l'État compétent en matière de poursuite en justice des pirates au regard des captures effectuées par les navires de guerre sous pavillon de ces opérations navales internationales. En principe, trois solutions semblent être en concours d'application[1401]. Mais la Convention de Montégo Bay reconnaît la compétence de l'État capteur qui ne va pas sans soulever de nombreuses incertitudes[1402].Or, face à cette situation, l'hypothèse tenant à l'institution d'une juridiction pénale internationale malheureusement rejetée par le rapport de M. Jack Lang nous semble par contre intéressante[1403]. En partant du fait que la Somalie n'est pas le seul bastion de la piraterie[1404] s'il est logique de créer des juridictions au plan régional, mettre en place une juridiction pénale internationale spécifique pour la répression de la piraterie présente bien des avantages largement préférables à ceux qu'offrent les tribunaux régionaux à titre transitoire. Cela a même été discuté au Conseil de Sécurité lors de l'adoption de la Résolution 1918(2010).

314. La piraterie, contre les navires étant des crimes graves, il y a lieu de lui réserver un traitement spécial. C'est justement cette incrimination que prône le statut de Rome dans son préambule.[1405]

[1401] La compétence de l'État du pavillon capteur ; la compétence de l'État riverain à qui l'État capteur peut demander d'assurer l'exercice de la compétence juridictionnelle pénale et enfin l'option d'une juridiction pénale internationale.

[1402]Réticence parfois à l'exercice de la compétence universelle, l'infraction de piraterie non encore reconnue par la législation interne (la France jusqu'au 5 janvier 2011, l'Espagne encore dans des Balbutiements quant à l'encadrement juridique, la Grande Bretagne, préférait, la voix du désarmement et de la relaxe ; Rappelons utilement que depuis 400 ans ce n'est que le 9 octobre 2102 que l Allemagne a conduit à Hambourg le premier procès historique de dix pirates appréhendés par la marine allemande dans le cadre de l'opération Atalante. Extrait de *l'EUROPE et la lutte contre la piraterie maritime*, s/ la Direction de **C. C GOVERS** et **C. SCHNEIDER**, A. PEDONE, 2015 p.197 …) d'où l'hypothèse récurrent du désarmement et de la remise en liberté des présumés pirates témoignant de la promotion de l'impunité.

[1403] "…*inadapté, trop cher et trop long à mettre en place*". Toutefois, elle ne couterait plus chère que mettre en place une juridiction dans chaque région où la piraterie pourra sévir. On peut déjà se convaincre de la nécessité de mettre en place trois juridictions compétentes en matière de lutte contre la piraterie, or, cette menace n'a pas fini son galop…

[1404] Asie du sud-est ; Golfe de Guinée ; le Golfe d'Aden et même d'autres localités comme le Bengladesh et la mer caribéenne.

[1405] Préambule du statut de Rome, para 3 ; 4 et 5 « *Reconnaissant que des crimes d'une telle gravité menacent la paix, la sécurité et le bien-être du monde … ; Affirmant que* ***les crimes les plus graves*** *qui touchent l'ensemble de la communauté internationale ne sauraient rester impunis… ; Déterminés à mettre un terme à l'impunité des auteurs de ces crimes…*). »

Si la mise en place de la CPI est venue mettre fin aux tribunaux ad hoc (Rwanda, ex-Yougoslavie, Sierra Léone…c'est une raison de plus pour que les tribunaux nationaux internationalisés tant souhaités par certains États occidentaux ait le même résultat d'échec qui conduira immanquablement à démontrer tôt ou tard l'intérêt qu'il y a à unifier ces juridictions au sein d'une chambre spécialisée de la CPI. Enfin, s'il est permis de le dire, le recours à une chambre spécialisée en la matière aura pour intérêt de faire appliquer une procédure unique pour les parties…

Cela dit, l'économie maritime étant le cœur de l'économie mondiale, il serait utile de ne pas lésiner sur les mécanismes notamment judiciaires de lutte contre les menaces qui touchent à ce secteur. La sécurité judiciaire n'est-elle pas gage du succès de l'amélioration du climat des affaires ? L'exploitation du navire étant un domaine d'activités qui ne ressortit pas moins aux affaires et qui, eu égard aux menaces maritimes est dans une mauvaise passe, il serait donc nécessaire de créer à côté des tribunaux régionaux, une Cour pénale internationale. Elle pourrait au plus haut niveau être une source de sécurité judiciaire pour tous les acteurs et bénéficiaires des échanges internationaux par voies maritimes.

La piraterie et éventuellement le terrorisme maritimes sont certes des crimes qui existent il y a bien longtemps mais leur montée en puissance de nos jours explique la préoccupation de la communauté internationale. La délicatesse des questions de poursuite des auteurs de ces infractions nécessite l'application de dispositions internationales. Cela doit être prise au sérieux et être confiée à des juges expérimentés. Il sera encore mieux que cela se fasse par des institutions judiciaires non seulement spécialisées mais de haut niveau, telle que la Cour pénale internationale.

Le régime préventif de la menace de piraterie maritime nécessite un cadre juridique international et interne qui doit être amélioré pour mieux encadrer cette menace. A cela, la poursuite judiciaire de ces forbans des océans n'ayant pas encore trouvé de solution efficace, il est donc nécessaire d'envisager un mécanisme juridictionnel qui soit réalisable comme celui que nous avons envisagé. Le régime de la prévention de la piraterie maritime, ayant été présenté, reste maintenant à évoquer les mesures de précaution envisageables en matière de lutte contre le terrorisme maritime, une des menaces majeures liées au transport maritime.

§II : Les mesures de précaution envisageables en matière de lutte contre le terrorisme maritime

Le terrorisme maritime est une menace de plus en plus grave contre le transport maritime. Le mode opératoire de cette menace rend certainement la recherche et l'application de solutions complexe. Mais ce n'est pas ce qui rebute les États dans leurs engagements juridiques à l'échelle internationale, communautaire et interne dans la lutte contre cette menace. Ainsi, le traitement de la menace de terrorisme maritime par les mécanismes de prévention passe aussi bien par un cadre juridique conséquent (**A**) qui ne saurait exclure l'évocation de la nécessité de certaines mesures de précaution dans le contrôle des cargaisons(**B**).

A- La prévention de la menace de terrorisme maritime

La prévention du terrorisme maritime est une étape essentielle en matière de lutte contre cette menace. C'est en raison de cela que dans notre démarche, l'analyse de l'une sera imbriquée dans l'autre. Cela dit, la prévention du terrorisme maritime repose sur un arsenal juridique fondamental qui reste cependant perfectible en certains de ses points. Cet arsenal juridique a un pan international (**1**) et prend en compte le cadre juridique attrayant mis en place par l'Europe (**2**)

1- Les principales conventions internationales en la matière

315. Le terrorisme maritime est un phénomène plus récent. Il désigne l'utilisation de la violence à des fins politiques et non dans un but personnel[1406]. C'est une menace qui s'est encore peu concrétisée dans le monde[1407]. Pourtant, les mouvements intégristes ont témoigné à différentes reprises leur compréhension du rôle important des points de strangulation dans le commerce maritime mondial en manigançant ou planifiant plusieurs attaques durant ces dernières années.

[1406] **E. LANGAVANT** : *Droit de la mer.* Cujas, 1981, 89.
[1407] **K. LAGDAMI**, Le terrorisme maritime en méditerranée, NEPTUNUS, CDMO, vol 18 2012

Dans plusieurs affaires, le mode opératoire n'avait pas changé[1408]. Il s'agissait de prendre le contrôle des navires, prendre les membres d'équipage ou passagers en otage en vue d'attirer l'attention de l'opinion publique. Or, les attentats sur le USS COLE en septembre 2000 et sur le Limburg en 2002 ont montré un autre visage du terrorisme maritime[1409]. C'est celui de causer des dommages importants au navire, à son équipage à l'environnement par l'usage d'un canot pneumatique plein d'explosifs.

Il convient de dire que hormis la piraterie maritime, le trafic des stupéfiants (Art 108), la CMB ne traite presque pas des menaces maritimes sur lesquelles nous avons choisi d'axer notre étude. Certes, la notion de sûreté est de rares fois usitée[1410]. Toutefois, on est bien loin d'une référence aux menaces majeures telles que nous les avons identifiées ici.

316. Le 10 mars 1988, a été adoptée en réaction à l'attaque de l'Achille Lauro, la Convention SUA. Cette convention a pour objet la lutte contre les actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, notamment le terrorisme à bord ou contre les navires, et faire respecter strictement les règles et principes du droit international général[1411]. Son principal objectif est d'assurer qu'une action appropriée soit prise à l'encontre des personnes commettant des actes illicites en mer, comme le fait de s'emparer d'un navire par la force, les actes de violence à l'encontre des personnes à bord ou le fait de placer sur un navire des dispositifs susceptibles de le détruire ou de l'endommager[1412]. C'est dans cette optique qu'un auteur a reconnu à trois niveaux son rôle en matière de prévention et de lutte contre le terrorisme.[1413]. Il résulte de cette réflexion que la Convention de Rome constitue une étape fondamentale dans l'évolution des pouvoirs de police étatique et de juridiction pénale en mer.

Rappelons succinctement qu'elle a été inspirée du droit aérien et plus spécifiquement des dispositions des conventions de La Haye du 16 décembre 1970 et de Montréal du 23 septembre 1979. La Convention SUA fixe un cadre d'incrimination que les États signataires doivent insérer dans leur droit interne lors de sa transposition[1414]. Toutefois, il convient de noter que le

---

[1408] **L. LUCCHINI et M. VOELCKEL** : *Droit de la mer.* Tome 2, Volume 2, Pedone, 1996, 168-169. (Plusieurs affaires sont restées célèbres dans l'histoire maritime : le *Santa Maria* en 1961, l'*Anzoategui* en 1963, l'*Achille Lauro* en 1985 et le *City of Poros* en 1988.)

[1409] Le Monde, 8 octobre 2002. Le Marin, 11 et 18 octobre 2002. JMM, 11 octobre 2002.

[1410] Art 6 et 11.2 de la CMB

[1411] Dernier para du préambule de la Conv SUA.

[1412] **D. MOMTAZ** : « La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime ». AFDI 1988, pp. 589-600.

[1413] **Ph. BOISSON**, Actualité du droit maritime international, DMF, n°656, 01/02/2005. La Convention SUA *« fixe une base adéquate pour l'arrestation, la détention et l'extradition des terroristes ayant agi à l'encontre des navires ou des ports ou ayant utilisé des navires pour perpétrer des actes terroristes »*

[1414] Art 3 de la Conv SUA

législateur aurait pu pour éviter cette énumération aussi longue en les résumant en 3 catégories d'actes.

317. Par ailleurs, nous pouvons regretter que le législateur ait dans cette convention inséré un cadre procédural très approfondi qui de notre point de vue devait être réservé à la compétence des États du fait des disparités qui pourraient exister dans le droit pénal des États. Toutefois, cela ne nous empêche pas de souligner le droit que la convention leur reconnait d'établir leurs compétences dans 3 cas[1415]. En outre, l'État partie qui a établi sa compétence conformément au point 2 de l'article 6 doit le notifier au Secrétaire Général de l'OMI.

La convention SUA autorise également le capitaine de navire à procéder à la remise de personne dont il a de sérieuses raisons de croire qu'elle a commis l'une des infractions prévues à l'article 3. Cette disposition, lorsqu'elle est examinée à la lumière de l'article 106 de la CMB qui régit les saisies arbitraires des navires, semble receler des insuffisances. Le législateur aurait sans doute bien fait de donner une suite au cas où les soupçons pesant sur l'auteur présumé des infractions prévues à l'article 3 se révèlent non fondées.

Cela dit, de nombreuses répétitions qui peuvent être sources de difficultés et d'interprétations diverses méritent d'être corrigées[1416]. On comprend que ces lacunes ne peuvent en rien contribuer à la prévention des actes illicites, donc à l'amélioration de la sûreté maritime. A notre avis, on pouvait mieux attendre du législateur et il ne peut exciper d'une quelconque urgence dans l'adoption de ce texte comme excuses[1417]. Le code ISPS étant intervenu une année après les attentats du 11 septembre, même s'il n'est pas exempt de critiques.

Il serait également souhaitable que certaines dispositions soient précisées pour éviter d'éventuels obstacles à leur mise en œuvre[1418]. Le texte, tel qu'il est écrit semble ne régir que les rapports futurs qu'antérieurs entre les États en matière d'extradition[1419]. La rétroactivité ne serait possible quant aux textes de même importance qui ne l'admettrait pas ? Or, la lecture d'une

---

[1415] Art 6 de la Conv SUA : 1- Aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 3 dans les conditions prévues au point a, b, et c. 2- Aux fins quelconque de l'un de ces infractions prévues dans les conditions a)b)c ; 3- aux fins de connaître des infractions prévues à l'art. 3 dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des États Parties qui ont établi leur compétence conformément aux par. 1 et 2 du présent article.

[1416] Les arts 7.1 et 2 semblent repris par l'art 10.1/ L'art 7.3 semble reprise par l'art 10.2 de la Conv SUA/ L'art 13.a et b semble reprise par l'art 14.

[1417] Le 7 octobre 1985 quatre terroristes palestiniens ont pris en Égypte le contrôle du navire de croisière «Achille Lauro» et ont entrepris de le détourner vers la Syrie. Le 10 mars 1988 est adoptée à Rome la Convention SUA

[1418] Art 11.1 de la Conv SUA qui dispose : « Les infractions prévues à l'art. 3 sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre États Parties. Les États Parties s'engagent à comprendre ces infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition **à conclure** entre eux. »

[1419] **G. CORNU**, Voc. Jur, op.cit, p.395 Opération par laquelle un État remet, sur demande, à un autre État, un individu qui se trouve sur le territoire du premier mais qui, pénalement poursuivi ou condamné par le second, est réclamé par celui-ci pour y être jugé ou y subir sa peine (la demande de l'État requérant étant examinée suivant une procédure en général réglée par les traités internationaux et la loi locale.)

autre disposition du même article semble admettre la rétroactivité par le mécanisme des modifications des textes existant avant l'entrée en vigueur de la Conv SUA[1420]. On en déduit une auto proclamation de supériorité de la Convention SUA à tous les traités et accords d'extradition.

Si l'article 11. 1 et 2 de la Conv SUA servent de base aux obligations des États parties en matière d'extradition, il faudrait faire remarquer que le point 3 du même article reconnait des droits aux auteurs présumés des infractions lors de la mise en œuvre de la procédure d'extradition. En outre, l'article 11.6 semble se référer à des principes essentiels en matière de protection des droits de l'homme[1421] sur lesquels nous insisterons dans les lignes à venir.

318. Non seulement, il semble y avoir des contradictions comme nous les avons soulignées mais aussi une telle manière de rédiger le texte peut être source d'incident diplomatique comme dans le genre de l'ENRICA LEXIE[1422]. Il peut arriver qu'un ressortissant français commette l'une des infractions prévues à l'article 3 et que la France soit l'État requis. Nous sommes sans ignorer que la France n'extrade pas ses nationaux. Il serait donc difficile de mettre en œuvre ce qui résulte de l'article 11.1 de la Convention SUA : *« Les infractions prévues à l'art. 3 sont **de plein droit** comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre États Parties… ».*

319. L'entraide judiciaire et la coopération en matière de prévention des infractions ont retenu l'attention du législateur. Toutefois, la notion du « terrorisme maritime » n'a pas été définie, or cette définition semble nécessaire dans un cadre juridique international visant la lutte contre une telle menace[1423]. Pourtant l'on aurait pu s'inspirer de la réflexion d'un auteur célèbre quant à la définition esquissée par lui[1424]. L'incrimination faite dans la convention ne saurait s'analyser comme une définition universelle du terrorisme maritime telle que nous l'aurions souhaitée. Les instruments juridiques de prévention des menaces maritimes ne se limitent pas seulement à la Convention SUA. L'OMI, par le biais de son comité de la sécurité maritime, à élaborer des mesures techniques, pratiques et détaillées pour assurer la sûreté des passagers et

[1420] Art 11.7 de la Conv SUA : « S'agissant des infractions définies dans la présente Convention, **les dispositions de tous les traités et accords d'extradition conclus entre États Parties sont modifiées entre États Parties dans la mesure où elles sont incompatibles avec la présente Convention. »**

[1421] Art 3 de la Conv EDH : interdiction de la torture, traitements dégradants et inhumains ; l'art 13 Conv EDH : droit à un recours effectif/ Art 33 .1 de la Conv sur le statut des réfugiés…

[1422] En l'espèce, des EPE Italiens à bord du navire Enrica lexie ont abattu suite à une bavure deux pêcheurs Indiens au large des côtes indiennes qui étaient à bord du navire Saint Anthony. Le droit applicable et la juridiction compétence opposant les deux États les ont amené au bord d'un incident diplomatique qui a même conduit à l'assignation à résidence de l'ambassadeur italien en réclamation des deux EPE pour être juger en Inde. Or, les militaires jouissent d'une immunité de juridiction en vertu de la CMB et précisément du droit italien.

[1423] Seul le « terrorisme » de manière générale a été mentionné 5 fois dans la Conv SUA de 1988.

[1424] **E. LANGAVANT** : Droit de la mer. Cujas, 1981, p.89. Repris par **Ph. BOISSON**, op.cit, DMF. 2003.p. 1 « *Le terrorisme en matière maritime est un phénomène plus récent. Il désigne l'utilisation de la violence, à des fins politiques et non dans un but personnel »*

des équipages à bord des navires en prenant en considération les travaux de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI)[1425].

Quant à l'Assemblée des Nations Unies[1426] , elle a demandé à l'OMI *« d'étudier le problème du terrorisme exercé à bord des navires ou contre ceux-ci et de proposer des mesures appropriées »*. Celles-ci furent adoptées quelques mois plus tard, en septembre 1986, par le Comité de la sécurité maritime[1427] qui préconisa pour la première fois l'élaboration de plans de sûreté pour les navires et les installations portuaires ainsi que la désignation d'officiers de sûreté chargés de les mettre en œuvre. Ces dispositions furent complétées en 1996 par la Circulaire MSC/754[1428] qui établit des recommandations particulières aux transbordeurs à passagers.

320. Il convient de noter que les attentats du 11 septembre aux États-Unis ont nécessité l'adoption de nombreux textes visant la sûreté maritime et portuaire[1429]. L'OIT a également envisagé quant à la sûreté des ports d'imposer les pièces d'identité pour toutes les personnes qui y travaillent. Les membres du G8 se sont intéressés au renforcement de la sûreté maritime et à la sûreté des conteneurs[1430]. L'année qui a suivi, au Sommet d'Evian, il a décidé un plan global de lutte contre le terrorisme au niveau international. Le Comité du transport maritime de l'OCDE s'est intéressé à la question de la sûreté maritime en publiant une étude qui examine les diverses dispositions régissant l'immatriculation des navires et les possibilités offertes à leurs propriétaires de masquer leur identité réelle[1431].

Ces engagements successifs des États et des organisations sont remarquables dans la mesure où la vulnérabilité du transport maritime comme le souligne justement un auteur est

---

[1425]OMI. Résolution A.584 du 20 novembre 1985. Mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages. Les travaux de l'OACI sont relatifs à la mise au point de normes et de pratiques recommandées pour la sûreté des aéroports et des aéronefs.

[1426]L'ONU a adopté plusieurs conventions générales sur le terrorisme : celle du 14 décembre 1973 sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques, celle du 17 décembre 1979 contre les prises d'otage, celle du 15 décembre 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif et celle du 9 décembre 1999 pour la répression du financement du terrorisme.

[1427] Circulaire MSC 443 du 26 septembre 1986 sur les mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires.

[1428] Circulaire MSC 754 du 5 juillet 1996 sur la sécurité des transbordeurs à passagers effectuant des voyages internationaux de 24 heures ou plus.

[1429] En Novembre 2001, l'OMI a examiné des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers, des équipages et la sécurité des navires./ En mars 2002, l'OIT a pris en compte la question de l'identification des marins. Le 19 juin 2003 , l'OIT adoptait une nouvelle convention sur les pièces d'identité des gens de mer destinée à remplacer la Convention 108 de 1958 afin de mieux les protéger contre le terrorisme...

[1430] Sommet de Kananaskis en juin 2002

[1431] OCDE. Directorate for Science, Technology and Industry. Maritime Transport Committee. « Ownership and control of ships».March 2003

réelle.[1432] En appui à cette réflexion illustre de cet auteur, il a été observé dans la même veine que : *«... Le réseau Al-Qaïda aurait une flotte considérable de navires de haute mer, parmi plus de 46'000 navires qui font escale à plus de 2800 ports participant au commerce international. »*[1433] On comprend donc l'intérêt du travail considérable qu'a conduit l'OCDE dans l'identification des propriétaires de navires en contribuant à la prévention du terrorisme maritime.

321. Lors de la conférence diplomatique du 12 décembre 2002, l'OMI a fait adopter un Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, c'est-à-dire le Code ISPS. Le code ISPS se présente en deux partie (A et B) et son objectif est de permettre la détection des menaces contre la sûreté, d'établir les responsabilités et rôles de chacun à bord des navires et à terre. Il convient donc de dire qu'il constitue un cadre international de coopération entre les États contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritimes et portuaires pour détecter les menaces contre la sûreté des navires et des installations portuaires afin de prendre les mesures nécessaires de sauvegarde[1434]. Il est important de noter avant d'aller plus loin que ces mesures contenues dans le code ISPS sont valables aussi bien pour la prévention du terrorisme maritime, pour la piraterie maritime et bien d'autres menaces maritimes. Cependant, nous faisons le choix de les analyser dans le cadre de la prévention du terrorisme maritime et portuaire.

Le 1er juillet 2004 date d'entrée en vigueur du code ISPS, tous les navires sont tenus de s'équiper d'un système d'alerte de sûreté qui doit permettre de déclencher et de transmettre une alerte de sûreté à terre uniquement en cas de menace à une autorité compétente de l'État du pavillon, voire à la compagnie[1435]. Certains auteurs observent à juste titre que ce dispositif est utile en cas d'acte de piraterie maritime[1436].

322. Désormais, le rôle des compagnies maritimes s'est accru dans la mesure où elles sont tenues d'obtenir pour tous les navires qu'elles exploitent un certificat international de sûreté. Ce certificat est délivré par l'administration de l'État du pavillon où encore un organisme

---

[1432] **FR M-A VALLON**, *De l'utilité d'un droit international en matière de terrorisme nucléaire maritime*, thèse, Montpellier 2011.p.174. *« Le transport maritime se prête particulièrement bien à l'action terroriste⋯ La chaîne logistique est particulièrement poreuse car elle est étendue dans le temps et dans l'espace, elle fait collaborer des milliers d'intervenants, des dizaines de documents différents, et de nombreux sites⋯ Les points d'entrée sont donc multiples. Une organisation criminelle transnationale peut même, en toute légalité apparente, exploiter une flotte marchande, qu'elle utilise accessoirement pour le transport d'armes lourdes, voire de destruction massive.»*

[1433] **M. RICHARDSON**, "Terror at sea: The world's lifelines are at risk", The Straits Times, 17.11.2003.

[1434] **P. POLERE**, « Sûreté maritime : Bilan et perspectives du code ISPS », op.cit, p.276.

[1435] Règle 3 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS

[1436] **A. LE MONNIER DE GOUVILLE et Ph. BOISSON**, Revue Mare Liberum, n°1 avril 2004 .Ce dispositif sera aussi utile en matière de piraterie, « dans la mesure où l'acte n'est pas aussi spontané que l'acte terroriste, notamment kamikaze, pour lequel le temps de réaction est proche de zéro ».

de sûreté reconnu(RSO). Si dans d'autres États comme Malte, le contrôle des navires est délégué à des sociétés de classification, en France, leurs missions administratives ont longtemps été très limitées, concernant particulièrement la délivrance des certificats de franc-bord ou celle des titres de prévention de la pollution[1437]. Toutefois, depuis le décret de 2013, leurs missions ont été élargies[1438].

323. Pour obtenir le certificat, la compagnie doit remplir diverses obligations. D'abord, elle doit procéder à une évaluation de la sûreté du navire[1439]. Ensuite, cette évaluation doit permettre à la compagnie d'élaborer un plan de sûreté du navire[1440].Ce SSP doit prévoir les procédures de sûreté et les différentes mesures à prendre en adéquation avec les trois différents niveaux de sûreté (faible, moyen et élevé) définis par le plan de sûreté portuaire que nous envisagerons plus bas. Ce plan de sûreté met en évidence les mesures à prendre en cas de menace, il définit également les différents rôles et responsabilités des membres d'équipage afin d'éviter l'intrusion de personnes étrangères, l'introduction d'armes et de substances dangereuses.

Ajoutons que ce plan de sûreté est fonction du type de navire et doit être régulièrement évalué et mis à jour en cas de nécessité. Il doit également prendre en compte la procédure d'inspection et d'entretien du matériel. C'est en cela qu'on parle du dispositif SSAS.

Par la suite, la compagnie doit désigner un agent de sûreté du navire[1441].Ce dernier étant responsable devant le capitaine est chargé d'assurer le bon fonctionnement du navire quant à sa sûreté. De la même manière qu'il est tenu de superviser le plan de sûreté du navire et informer les gens de bord, la compagnie est également tenue de lui fournir toutes les informations utiles au succès de sa mission[1442].

Enfin, la compagnie doit désigner un ou plusieurs agents pour assurer sa sûreté[1443].Ce dernier se trouvant au sein de la compagnie à terre a pour mission de centraliser et organiser

---

[1437] MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, Op.cit, 3è éd L.G.D.J, 2016, p. 195 n°199

[1438] L'article 5 du Décret 2013-484 du 6 juin 2013 accroît leurs missions, en leur conférant, après homologation par l'État, le pouvoir de délivrer, viser et renouveler les titres de sécurité et de prévention de la pollution ainsi que les certificats de jaugeage et le certificat spécifique de prévention de pollution de l'atmosphère.

[1439] (SSA: *Ship security assesment*, partie A, §8.2 du code). Il permet d'évaluer les risques en prenant en compte les mesures, procédures et opérations de sûreté existantes.

[1440] (SSP: *Ship security plan*, partie A, §9 du code). Ce plan doit par la suite être approuvé par l'administration de l'État du pavillon du navire ou un RSO en cas de délégation.

[1441] (SSO: S*hip security officer*, partie A, §12 du code)

[1442]**Ph. BOISSON**, , "La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime", DMF n°640, 01/09/2003, il reprend d'ailleurs ici la règle 8 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS. La compagnie doit lui fournir tous les renseignements utiles (qui est chargé de recruter le personnel, si le navire est affrété, qui a signé la charte partie, etc...) et lui confier « l'autorité souveraine et la responsabilité de prendre les décisions nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté de son navire ».

[1443] (CSO: C*ompany security officer*, partie A, §11 du code)

l'évaluation de la sûreté de tous les navires mais aussi de la formation des agents de sûreté des navires et des équipages.

324. Le code ISPS présente dans la partie A des dispositions contraignantes, certains États comme la France ont conféré un caractère obligatoire aux recommandations de la partie B. Toutefois, cette fermeté semble ne pas avoir jusqu'ici amené certains États, où mêmes certaines compagnies à se mettre aux normes du code ISPS. Certains armateurs excipant du coût trop élevé de ces mesures, au moment où d'autres ne sont pas encore imprégnés de la volonté politique à cet effet. Il faudrait, si les sanctions ne peuvent régler la question que ces navires ne touchent plus les ports des États qui ont compris l'intérêt de la mise en œuvre des dispositions du code ISPS. A notre avis, les conséquences du terrorisme maritime semblent plus chères que la mise en place de ces mesures préventives. Notons qu'en plus de ces dispositions qui concernent le navire, l'armateur et l'État du pavillon, il existe d'autres dispositions qui concernent la protection des installations portuaires, donc ressortissent aux obligations de l'État du port.

325. En ce qui concerne la sûreté portuaire, il est important de noter que bien de points rejoignent les aspects que nous avons déjà examinés concernant la sûreté des navires. L'objectif de cette recherche étant d'identifier les mécanismes pour un traitement efficace des menaces maritimes, il sera donc question de voir comment le législateur international entend protéger les installations portuaires contre les menaces maritimes. Pour ce faire, le code dispose : « *les mesures et procédures de sûreté doivent être appliquées dans l'installation portuaire de manière à entraîner le minimum de perturbations et de retards pour les passagers, le navire, le personnel du navire et les visiteurs, les marchandises et les services* ».[1444] A la lecture de cette disposition, il appert que le législateur admet que la mise en place des mesures et procédures de sûreté puisse se faire en garantissant une certaine fluidité portuaire. Cela montre à quel point le respect du code ISPS par les États est impérieux pour la sûreté des installations portuaires, la fluidité du transport maritime et dans les ports, mais aussi de tous les animateurs de ces installations et équipages des navires…

Rappelons que la première obligation de l'État du port consiste à établir des niveaux de sûreté[1445] et donner des recommandations sur les mesures de protection à prendre contre les incidents de sûreté. Ajoutons que le niveau de sûreté sur le navire doit être conforme à celui du port vers lequel il se dirige. Cela dit, l'État du port doit « déterminer quand une déclaration de

[1444] §14.1 Partie A du code ISPS

[1445] Les niveaux de sûreté sont au nombre de trois et sont définis par les États: le 1 er correspond au niveau normal d'exploitation, le 2nd correspond à un risque accru et peut être permanent, le 3ème est exceptionnel et temporaire, applicable pendant la période de temps où le risque est probable ou imminent.

sûreté est requise, en évaluant le risque qu'une interface navire/port ou une activité de navire à navire présente pour les personnes, les biens ou l'environnement ».

La seconde obligation consiste pour les États du port à évaluer la sûreté des installations portuaires conformément à l'interface navire/port. A cette occasion, les parties vulnérables du port doivent être identifiées afin de leur protection dans le cadre d'un plan de sûreté des installations portuaires à élaborer (PFSP: *Port facility security plan*). Pour ce faire, on étudie précisément les biens et infrastructures à protéger, les menaces et leur probabilité de survenance, la priorité des mesures et procédures à prendre (et leur efficacité), les points faibles, y compris les facteurs humains... A l'instar du plan de sûreté des navires, il doit prévoir des mesures visant à interdire l'introduction d'armes, et l'interdiction de substances dangereuses et non autorisées au sein des installations portuaires.

Enfin, l'État du port est tenu d'une dernière obligation : la désignation dans chaque port d'un agent de sûreté des installations portuaires (PFSO: *Port facility security officer*). Son rôle consiste à inspecter les installations portuaires, à la formation du personnel de sûreté portuaire et tenir un registre des événements de sûreté.

326. Il conviendrait par ailleurs d'indiquer que la mise en œuvre du code ISPS revient chère aux États. Toutefois, les conséquences financières de l'inaction reviennent encore plus chères. Le rapport de l'OCDE[1446] est très illustratif de nos propos. Il est donc essentiel de mettre en œuvre le code ISPS, ce qui, en toute évidence soulève la question de son financement.

Il est possible que chaque État partie ait adopté sa politique propre en la matière. En France, le financement de la sécurisation des sites et la lutte contre les vols seraient financés par voie de redevances. Les dépenses découlant strictement de la mise en œuvre du code ISPS relèveraient de financements publics[1447]. L'adoption du code ISPS qui a nécessité l'amendement de la Convention SOLAS[1448] est une approche à encourager quant à la mise en place de mesures préventives contre le terrorisme, aussi bien maritime que contre les installations portuaires des États. Le législateur maritime a fixé un cadre de prévention du terrorisme maritime au niveau international. Ce régime repose sur des conventions et des protocoles que nous avons rappelés. Le problème de la prévention du terrorisme maritime reste la difficulté de la maîtrise de son mode opératoire. Cependant, cela n'a pas empêché qu'au niveau communautaire (européen) des

[1446] Rapport du Comité des Transports Maritimes de l'OCDE, La sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques, Publication de l'OCDE, juillet 2003.

[1447] Il s'agit de dépenses afférentes aux évaluations et aux plans de sûreté, à la formation et à la rémunération des agents de sûreté des installations portuaires, aux équipements de contrôle des conteneurs principalement utilisés par la douane dans le cadre de sa mission propre, aux contrôles sûreté des passagers. De telles dépenses étaient estimées à 29 millions d'Euros en investissement et 25 millions d'Euros en fonctionnement.

[1448] Sous l'intitulé « Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime » dans la Convention SOLAS

efforts aboutissant à un cadre juridique conséquent élaboré pour mieux prévenir cette menace contre le transport maritime dont les États membres s'en inspirent.

2- Le cadre juridique européen de la prévention du terrorisme maritime

327. « *Le passé récent a démontré qu'aucun pays au monde n'est à l'abri d'actions terroristes, et le transport maritime n'échappe pas à la règle. Tout navire peut être délibérément utilisé comme une arme ou le vecteur d'une arme de destruction massive. La Commission européenne considère que désormais il est nécessaire d'améliorer la sûreté de l'ensemble de la chaîne logistique approvisionnant le transport maritime, du fournisseur au consommateur*. »[1449]

328. La prévention du terrorisme par l'application de mesures de sûreté maritime spécifique présente un intérêt pour l'Union européenne. La mer a de l'importance et les espaces maritimes de l'UE le prouvent davantage. La mer est une précieuse source de croissance et de prospérité pour l'Union européenne et ses citoyens. L'UE dépend de l'ouverture, de la protection et de la sûreté des mers et des océans pour son développement économique, ses transports, sa sécurité énergétique, ainsi que pour garantir le libre-échange, le tourisme et le bon état écologique dans l'environnement marin. L'essentiel du commerce tant extérieur qu'intérieur de l'UE se fait par voie maritime. L'EU occupe une place de choix à titre d'importateur[1450] mais aussi de producteur[1451]. Plus de 70% des frontières extérieures de l'Union sont des frontières maritimes et des centaines de millions de passagers transitent chaque année par les ports européens.

L'UE et ses États ont donc un intérêt stratégique à ce que les problèmes de sûreté liés à la mer soient recensés et traités. La stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne prend en compte à la fois les aspects extérieurs qu'intérieurs des menaces maritimes. Elle constitue un cadre global, contribuant à un domaine maritime mondial stable et sûr tout en veillant à la cohérence avec d'autres domaines d'action de l'UE, notamment la politique maritime intégrée (PMI) et la stratégie de sécurité intérieure(SSI). C'est en raison de cela qu'il a été nécessaire d'accélérer le processus de transposition du cadre juridique mondial y afférent. Cette nécessité a été traduite dans la déclaration d'un haut responsable de l'Union européenne en ces termes : « *La*

[1449] Extrait du rapport « Lutte contre le terrorisme : la sûreté du transport maritime européen doit être renforcée », IP/03/651 Bruxelles, le 8 mai 2003

[1450] 3è plus gros importateur de denrées issues de la pêche et de l'aquaculture

[1451] 5è plus grand producteur de denrées issues de la pêche et de l'aquaculture

sûreté et la sécurité sont une des priorités majeures de cette Commission : nos citoyens exigent des mesures concrètes dans ce domaine. »[1452]

329. Le terrorisme maritime a fait l'objet de nombreux textes et nous les étudierons successivement. Cependant, il n'est pas permis d'affirmer que le transport maritime est à l'abri de la vulnérabilité. Au niveau communautaire, l'engouement ne manque pas. Nous tenterons donc de montrer comment les textes communautaires régulent la question délicate du terrorisme maritime. C'est en sens qu'un auteur a affirmé que : « *consciente des difficultés d'application et d'interprétation de la nouvelle réglementation internationale, l'Union Européenne a cherché à mener une action cohérente d'ensemble en matière de sûreté des transports maritimes et à éviter le recours à des initiatives bilatérales telles que celles lancées par les États-Unis* ».[1453] Le même auteur considère qu' « A force de vouloir être trop riche, trop précise, trop détaillée, la réglementation internationale devient trop compliquée pour être transcrite dans l'ordre juridique interne avec facilité et efficacité »[1454].

C'est donc pour pallier cette difficulté que l'Union Européenne a obtenu du conseil des ministres l'autorisation de négocier avec les autorités douanières américaines un accord à la date du 18 mars 2003, sur le système de contrôle des exportations par conteneurs. Ainsi, cet accord permettra de mettre un terme aux accords bilatéraux des États-Unis avec certains États d'Europe qui malheureusement imposent une concurrence déloyale entre les ports des États du même espace communautaire[1455].

Le 2 mai qui a suivi, la commission de l'UE a fait un communiqué[1456] et adopté un règlement visant à imposer à l'union européenne l'application des normes les plus importantes de sûreté maritime. Quant au communiqué, il a présenté certaines originalités tenant aux zones portuaires dans toute leur globalité, l'identification des gens de mer et la sûreté de l'ensemble de la chaîne des transports internationaux.

Le règlement proposé[1457] qui vise essentiellement des mesures préventives transpose le chapitre XI-2 de la convention SOLAS et le code ISPS en droit communautaire en donnant une

---

[1452] **L. DE PALACIO**, Déclaration extraite de : « Lutte contre le terrorisme : la sûreté du transport maritime européen doit être renforcée », IP/03/651 Bruxelles, le 8 mai 2003

[1453] **Ph. BOISSON**, La sûreté des navires…Op.cit, DMF 640, 1er septembre 2003

[1454] **Ph. BOISSON**, Politiques et droit…*Op.cit*, p. 636 « *Le mieux est parfois l'ennemi du bien* »

[1455] **L. BAUMARD** : « Contrôles portuaires : diktats américains contre principes communautaires » ; *Le Marin,* 11 avril 2003, 3.

[1456] COM (2003) 229 final du 2/5/2003.

[1457] Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil 2003/0089 (COD) qui a abouti à l'adoption du règlement CE n°725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

interprétation uniforme des dispositions contraignantes de cette réglementation[1458]. Le Règlement (CE) n° 725/2004 définit la notion de sûreté maritime comme « la combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites intentionnelles ». En plus, il rend les recommandations contenues dans la partie B du code ISPS contraignantes, impose la nomination d'une autorité nationale de sûreté et prévoit une supervision des inspections par la commission, assistée par l'AESM dans le but de vérifier les modalités de contrôle et la mise en œuvre des plans nationaux adoptés dans le cadre du règlement. En rendant les recommandations contenues dans la partie B contraignantes, le législateur communautaire avait pour intention de relever le niveau de sûreté recherché et d'éviter des divergences d'interprétation d'un État membre à un autre.

Ce règlement étend à d'autres navires affectés à un trafic national les dispositions des mêmes textes relatives à la réalisation d'évaluations de sûreté, à l'établissement de plans de sûreté, ainsi qu'à la désignation d'agents de sûreté des compagnies et des navires ; prévoit l'adaptation des procédures pour les navires affectés à un service régulier.

330. Au niveau européen, d'autres textes présentant un caractère mixte permettent également de prévenir la menace du terroriste maritime. C'est le cas de la mise en œuvre du MOU de Paris qui est une manifestation concrète du rapprochement entre sécurité maritime et sûreté maritime. Ainsi, le texte prévoit que les États signataires doivent contrôler et s'assurer que les navires même d'États tiers sont aux normes internationales. Le quota annuel d'inspection de chaque État de l'UE qui était fixé à 25% a connu une hausse en application des Paquets Erika. En outre, les navires qui ne sont pas aux normes peuvent être immobilisés jusqu'à remise en état complet et dans une certaine mesure figurer sur une liste noire qui constate de ce fait leur impossibilité d'accès aux ports des États de l'UE[1459].

On comprend bien que le renforcement de ces contrôles par les exigences des mesures de sécurité elles-mêmes renforcées constitue un réel obstacle à bien de projets d'attentats maritimes en plus de la flotte importante dont dispose al Quaïda, facteur aggravant de la vulnérabilité du transport par mer. Signalons que certains textes qui sont connus comme régissant les questions en matière de sécurité maritime servent par la même occasion les intérêts de la sûreté maritime[1460]. En plus, l'Agence Européenne de Sécurité Maritime joue un rôle mixte aussi bien

[1458] En clarifiant l'application de ces dispositions au transport maritime à courte distance, aux ports ne desservant qu'à titre occasionnel le trafic maritime international, et un régime de contrôle de sûreté de tous les navires avant leur entrée dans un port de l'UE, ainsi qu'aux contrôles de sûreté des installations portuaires.

[1459] Directive communautaire n° 98/21 en date du 19 juin 1955, modifiée le 13 décembre 1999 et le 19 décembre 2001

[1460] C'est le cas par exemple de la Directive n°93-75 du 13 septembre 1993 qui concerne les navires transportant des marchandises dangereuses en provenance ou à destination d'un port communautaire.

de sécurité maritime que de sûreté maritime par les contrôles qu'elle exerce pour le compte de la commission européenne.

331. Dans une dimension spécifique à la sûreté maritime, une décision européenne a engagé EUROPOL au traitement des actes illicites commis où susceptibles d'être commis dans le cadre d'activités terroristes. La commission européenne a également œuvré pour la prévention du terrorisme maritime en adoptant des mesures relatives à la sûreté des ports[1461] et du transport international[1462]. L'Union européenne a adopté des instruments en matière pénale relatifs à la plupart des activités illicites en mer. Mais ici nous nous intéresserons particulièrement à l'incrimination d'infractions liées au terrorisme. La Décision-cadre du Conseil du 13 juin 2002 relative à la lutte contre le terrorisme définit des infractions terroristes[1463], prévoit des sanctions[1464] et couvre expressément les actes de terrorisme. Ainsi, aux termes de l'article 1§1, fait partie des comportements pouvant constituer un acte de terroriste, si le dol spécial est présent[1465]. L'on retrouve clairement dans cette disposition les marques du terrorisme. Il convient donc d'observer que ce dispositif communautaire d'une importance capitale en matière de lutte contre le terrorisme s'applique pour les actes de terrorisme maritime[1466].

Notons que d'une manière générale, l'action de l'UE en matière de sûreté maritime présente un volet politique qui est en cours de développement depuis le début des années 2000 et est marqué par le sceau de la diversité[1467]. La question de la sûreté maritime se pose en ce moment avec acuité c'est donc l'occasion de son amélioration. L'objectif demeure cependant la mise en place d'une stratégie européenne de sûreté maritime. Elle consiste à garantir la

[1461] Com 2004/76-COD 2004/31

[1462] Com 2003/452

[1463] Aux termes de l'art. 1 § 1, « Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que soient considérés comme infractions terroristes les actes intentionnels visés », et l'article 5 prévoit que ces infractions « soient passibles de sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives, susceptibles d'entraîner l'extradition » et « soient passibles de peines privatives de liberté plus sévères que celles prévues par le droit national pour de telles infractions en l'absence de l'intention spéciale requise ».

[1464] En vertu de l'article 5, chaque État membre doit prendre les mesures nécessaires pour que les infractions terroristes soient passibles de sanctions pénales « effectives, proportionnées et dissuasives », susceptibles d'entraîner l'extradition et « soient passibles de peines privatives de liberté plus sévères que celles prévues par le droit national pour de telles infractions en l'absence de l'intention spéciale requise ».

[1465] Art 1§1.d de la Directive-cadre du Conseil du 13 juin 2002 : *« le fait de causer des destructions massives à (...) un système de transport, (...) à une plate-forme fixe située sur le plateau continental » et « e) la capture d'aéronefs et de navires ou d'autres moyens de transport collectifs ou de marchandises ».*

[1466] Décision 2003/48/JAI du Conseil du 19 décembre 2002 relative à l'application de mesures spécifiques de coopération policière et judiciaire en matière de lutte contre le terrorisme, conformément à l'article 4 de la position commune 2001/931/PESC.

[1467] L'action de l'UE ne s'en tient pas à la seule dimension de lutte contre les activités criminelles à l'intérieur de l'Union, c'est-à-dire sur des espaces maritimes placés sous la juridiction des États membres. L'Union a également déployé des actions au titre de son action extérieure, notamment dans le cadre de la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC)

cohérence entre les politiques sectorielles, les politiques de l'UE et les politiques nationales, et permet à l'ensemble des autorités concernées d'interagir avec efficacité. C'est cette interaction qui permettra d'améliorer la réaction de l'UE face aux menaces liés au transport maritime.

C'est sous la Présidence espagnole de l'Union européenne que l'idée a été lancée en 2010. Elle a été conjointement reprise par le service européen pour l'action extérieure et la commission. Elle a figuré à l'agenda du conseil européen du 20 décembre 2013. L'adoption de cette stratégie a effectivement vu le jour en juin 2014[1468]. Cela dit, ajoutons que la stratégie européenne doit reposer sur 5 axes qui doivent être cohérents dans une approche stratégique d'ensemble[1469].

332. Pour une meilleure présentation du rôle général de l'Union européenne dans le traitement des activités criminelles en mer et tout particulièrement de la menace du terrorisme maritime, l'appréciation de la teneur du cadre juridique international s'impose[1470]. Il convient d'axer successivement les réflexions sur les deux dimensions des mesures prises par l'UE en la matière[1471].

L'on peut observer au regard de l'application du code ISPS que les compagnies maritimes et les navires bénéficiant d'une expérience de l'application du code ISM, ont bien assimilé les exigences du code ISPS et les appliquent relativement bien. Toutefois, ils peuvent mieux faire notamment au niveau de l'évaluation de la sûreté. Ajoutons que pour une meilleure prévention des activités criminelles dans les eaux européennes, un corps de garde-côtes européens[1472] est mis en place dans le cadre de l'Agence Européenne de Sécurité

[1468] EUCO 217/13, 20 décembre 2013. / Conseil de l'Union européenne, Bruxelles, le 24 juin 2014, 11205/14 (Stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne, adopté le 24 juin 2014)

[1469] La gouvernance maritime et l'action extérieure ; le partage de l'information et l'interopérabilité ; la coopération et le développement capacitaire ; la protection des infrastructures critiques ; et enfin le développement de programmes de recherche, d'entraînement et de formation communs.

[1470] Soit une cohabitation, soit une confrontation ou soit encore une coopération

[1471] D'une part, la lutte contre les « actions illicites intentionnelles » visant les moyens de transport maritime, par des mesures préventives de protection du transport maritime, correspondant à l'acception étroite parfois donnée de la notion de sûreté conformément au Règlement (CE) n° 725/2004 « relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires » définit la notion de sûreté maritime comme « la combinaison des mesures préventives visant à protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites intentionnelles ». D'autre part, la lutte contre l'utilisation des moyens de transport maritime à des fins de trafics illicites, par des mesures de protection contre le dévoiement du transport maritime à des fins criminelles.

[1472] «*Une politique unie en matière de réfugiés et d'asile exige également un renforcement des efforts conjoints de protection de nos frontières extérieures. Nous avons heureusement abandonné les contrôles aux frontières entre États membres de l'espace Schengen pour garantir la libre circulation des personnes, ce symbole par excellence de l'intégration européenne. Mais en contrepartie, la libre circulation nous impose de coopérer encore plus étroitement pour gérer nos frontières extérieures. C'est ce qu'attendent nos concitoyens. La Commission l'a réaffirmé en mai et je l'avais dit lors de ma campagne électorale: nous devons renforcer Frontex de manière significative pour le faire évoluer vers un système européen de gardes-frontières et de gardes-côtes qui soit pleinement opérationnel.*» Jean-Claude Juncker, président de la Commission européenne, discours sur l'état de l'Union, 9 septembre 2015

Maritime[1473]. Toujours dans la quête de la sûreté maritime dans l'espace européen, la commission européenne a proposé de nouvelles règles afin de renforcer la sûreté dans tous les types de transport[1474]. Il semble toutefois que cette proposition s'est heurtée à de nombreuses réserves[1475].

333. Malgré l'importance du code ISPS, il reste qu'il soit envisagé des réflexions sur la prévision dans les chartes-parties, le passage d'un niveau de sûreté à l'autre avant l'entrée ou lors du séjour du navire dans un port. En outre, l'atteinte de la sûreté du transport maritime exigeant la transparence des informations sur le navire, cela ne doit pas être perçu comme un préjudice à l'anonymat classique que bien de propriétaires de navires ont toujours cultivé. En plus, les implications de la notion de « port sûr », méritent d'être revues dans la mesure où il serait nécessaire de prendre en compte la décision d'un Gouvernement de modifier le niveau de sûreté suivie d'une publicité assez large. Un autre aspect qu'il convient d'envisager : c'est de prévoir des mécanismes obligatoires dans le code aux installations portuaires comme c'est le cas pour les navires[1476].

334. Par ailleurs, il faudrait que les États acceptent de mettre en œuvre le projet de l'OMI intitulé : « Audit volontaire des États membres » lancé en 2004 mais qui malheureusement n'a pas eu de succès. Conférer un caractère contraignant à ce projet pour inciter les États qui sont encore à la remorque à appliquer les exigences en matière de sûreté maritime mais aussi celles contenues dans le code ISPS[1477]. A ce sujet, un expert maritime a observé que : « *l'OMI est une assemblée de membres et ses membres ne sont pas prêts à accepter ce genre d'inspection s'ils le peuvent… de quoi ont-ils peur ? …. de ne pas être tout à fait en conformité avec les conventions qu'ils ont ratifiées ? … c'est un secret de polichinelle, il n'y a pas un État qui soit vraiment*

[1473] Règlement du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 a créé l'Agence Européenne de Sécurité

[1474] Proposition faite par la Commission européenne le 28 février 2006. (Il s'agit de créer un statut d'opérateur sûr, système non contraignant et sur la base du volontariat, qui en contrepartie d'une amélioration de sa situation en matière de sûreté pourra bénéficier d'avantages dans le domaine des contrôles.)

[1475] JMM du 17 mars 2006 : l'AUTF (L'Association des Utilisateurs de Fret) souhaitait *« éviter que les mesures prises soient disproportionnées et conduisent à des situations de distorsion de concurrence et n'aboutissent à mettre en péril l'organisation logistique européenne »*

[1476] Il s'agit pour les navires du 'certificat international de sûreté' délivré par l'État du pavillon et vérifié régulièrement par les États du port.

[1477] Il s'agit pour l'État contractant non pas de s'auditer lui-même (cela ne marche pas vraiment, n'est-ce-pas !) mais bien de solliciter l'OMI et ses inspecteurs (qui seront payés par le même État volontaire) pour effectuer un audit de la réalité de l'application des instruments de l'OMI dans son Administration (SOLAS, STCW, MARPOL- la sûreté ISPS devrait bientôt être incluse)

complètement en conformité pour un tas de raisons et principalement pour le sempiternel manque de moyens ! ».[1478]

Dans le cadre juridique français, de nouvelles normes visant l'amélioration de l'état de sûreté des ports et des navires ont été élaborées. Un arrêté du Premier ministre du 14 mai 1999 a institué un comité national de sûreté du transport et des ports maritimes ainsi que des comités locaux de sûreté portuaire dans les ports les plus importants, avant même le code ISPS[1479]. L'intensification du terrorisme et l'ampleur de ces conséquences ont amené certains États à prendre des mesures draconiennes pour mieux prévenir ce risque qui parfois utilise les voies maritimes, et les cargaisons maritimes pour faciliter son mode opératoire. Ces mesures sont essentiellement des initiatives adoptées par certains États et elles méritent d'être vulgarisées pour mieux coordonner le traitement de la menace de terrorisme maritime.

B- La nécessité de la vulgarisation de certaines mesures de précaution: le contrôle de la cargaison

335. Face au terrorisme maritime, les précautions à prendre ne peuvent avoir lieu uniquement en mer, encore que nous ne nous attarderons pas une fois de plus sur les zones dans lesquelles ces mesures doivent être prises. Cela dit, les ports semblent des sites très vulnérables à la réalisation d'actes de terrorisme d'ampleur considérable. C'est en raison de cela que certaines mesures de précaution s'avèrent nécessaires pour tenter de s'assurer que les contrôles effectués sur les cargaisons sont stricts et efficaces.

La vérification la plus efficace semble celle qui est effectuée lors de l'embarquement. Seulement entre 2 et 5 % des marchandises qui voyagent par conteneurs font l'objet d'inspection[1480]. L'un des exemples qui illustre le contrôle effectué dans les ports est celui de l'accord signé entre les États-Unis et certains États[1481].

336. Les États-Unis connaissent des avancées remarquables dans le domaine de la sûreté maritime et portuaire. Cela s'illustre également par l'US Coast Guard qui publiait une circulaire

[1478]**B. APPERRY**. Cdt, *Code ISPS : état de la sûreté maritime en août 2007*. Disponible sur : http://www.afcan.org/dossiers_reglementation/isps_10_p2.html

[1479] Voir en ce sens JORF du 16 mai 1999

[1480]**J. FRITELLI**, Port & Maritime Security : Background & Issues for Congress, Washington, D.C Congressional Research Service, December 30, 2004, p.4; **RAYMOND**, 2004, p.187

[1481]Le 19 septembre 2002, Singapour est devenu le premier pays à signer avec les États-Unis d'Amérique un accord en vertu duquel les inspecteurs des douanes des États-Unis sont autorisés à vérifier que les conteneurs de transport maritime à destination des États-Unis ne seront pas utilisés pour des attaques terroristes. Ce système fait semble-t-il écho à celui qui a d'ores et déjà été mis en place entre les États-Unis d'Amérique et le Canada pour les ports de Halifax, Montréal et Vancouver.

donnant des recommandations détaillées sur les mesures à prendre à bord des navires[1482]. Par la suite, le Congrès américain s'est intéressé de manière particulière à la question de la sûreté maritime en adoptant la loi sur la sûreté des transports maritimes[1483]. Il est important de noter que les activités criminelles défient l'ordre public des océans. Après le 11 septembre 2001, les États ont été obligés de prendre au sérieux les menaces causées par le terrorisme maritime et la prolifération des armes de destruction massives[1484]. La lutte contre ces menaces a nécessité des efforts multilatéraux, unilatéraux par chaque État et les organisations internationales.

337. C'est le cas par exemple du PSI qui a été initialement conçu comme « a collection of interdiction partnership' among eleven core members[1485] » a par la suite été étendu à multiple efforts internationaux pour combattre le transfert d'armes interdites et d'armes technologiques ayant reçu le support de huit autres États[1486]. Inutile de rappeler dans ces conditions le lien étroit qui existe entre le trafic d'armes à feu et le terrorisme.Notons que la CMB ne fait référence au terrorisme et aux armes de destruction massive. Néanmoins, la CMB peut servir de base dans la détermination de l'État compétent pour prescrire et renforcer les lois concernant les activités terroristes en mer. Ce cadre juridique dont la compétence revient aux États dans leurs eaux territoriales est en ce qui concerne le terrorisme maritime et la prolifération des armes de destruction massive exigé par la résolution du Conseil de sécurité(1373) 2001 et (1540) 2004 respectivement. Cela dit, la CMB ne peut servir de base juridique pour arraisonner un navire transportant des missiles balistiques comme cela a été mis en évidence dans l'incident du M/V So San le 10 décembre 2002.[1487]

Concernant la résolution 1373, notons qu'elle commence par « *reconfirming that such acts, like any act of international terrorism, constitute a threat to international peace and security* »,

---

[1482] USCG. Navigation and Vessel Inspection Circular no 1002, 21 Oct. 2002. Security Guidelines for vessels.

[1483] JMM, 22 novembre 2002, 8-9. (Maritime Security Act, 2002). Cette loi impose de nombreuses exigences à l'industrie maritime notamment les évaluations de vulnérabilité, les plans de sûreté, les cartes de sûreté portuaire, les systèmes de transfert automatique de données (AIS) et prévoit des sanctions pénales très sévères en cas de violation des règles.

[1484] **H. CHERIEF**, La pénalisation de la prolifération maritime des armes de destruction massive, Extrait de Crime at sea, de **E. D PAPASTAVRIDIS** et **K. N TRAPP**, Chapitre 13, p.485 et s. (Il examine la relation entre le régime applicable à la prolifération des armes de destruction massive par les États de non-droit et le traité de non prolifération.) / The 2004 UN High-Level Panel Report emphasized that preventing the proliferation of nuclear , chemical, and biological weapons materials and their potential use must remain an urgent priority for collective security ;

[1485] **J. GARVEY**.' The International Institutional Imperative for Countering the Spread of WMD', 10 Journal of Conflit and Security Law(2005), 125; 129

[1486] US Department of State, Proliferation Security Initiative Participants(as of 10 September 2011), available at http// www.state.gov/t/isn/c27732.html

[1487] **D. GUILFOYLE**, The PSI : Interdicting Vessel in International Water to Prevent the Spread of WMD ?, 29 Melbourne University Law Review (2005), 733, 735 *"Spain acknowledged the lack of authority for seizing the missiles since the sale between North Korea and Yemen as well as the transport of ballistic missiles by sea was not prohibited under any international instrument".*

indication d'une importance majeure. Ce texte a également rappelé que les États doivent prendre les mesures nécessaires pour prévenir la commission d'actes terroristes en criminalisant le financement et les activités de soutien à cette menace. Quant à la résolution 1540, elle a été adoptée le 28 avril 2004 par le Conseil de Sécurité. Ce dernier entreprend de corriger un des points faibles fondamentaux dans le traité de non prolifération en vigueur.

D'abord, elle se focalise sur l'action des entités qui participent ou œuvrent dans les relations internationales (non-State actors). Ainsi, la résolution mentionne que seuls les États peuvent avoir l'intention et la capacité de développer des armes de destruction massive[1488].Cela dit, la résolution 1540 a attiré l'attention des États sur leurs droits internes et le international d'entreprendre des actions en coopération pour prévenir le trafic illicite des armes nucléaires, biologiques et chimiques, et les moyens de livraison et les matériels afférents[1489]. Cette mesure viserait à faire en sorte que ces armes ne tombent pas entre les mains des terroristes.

338. Ensuite, il est intéressant de faire à nouveau référence à la Convention SUA et au Protocole de 2005. Alors que la Convention SUA de 1988 sert de base juridique pour l'arrestation, la détention et l'extradition pour des infractions conformément à certaines catégories d'actes de violence commis à bord ou contre un navire, une lacune tenant aux moyens d'appréhension de ces auteurs est notoire. L'insertion de la procédure mise en place par le Protocole de 2005 permet aux États d'arraisonner les navires et marque une étape importante dans l'établissement de leurs compétences à l'effet de créer les moyens d'exercice de cette compétence[1490]. En outre, le Protocole SUA de 2005 dispose que les États parties peuvent demander aux États de pavillon des navires suspects, l'autorisation de les arraisonner en dehors de la mer territoriale de tout État.[1491] Cela représente clairement l'une des exceptions aux règles traditionnelles relatives à la compétence exclusive de l'État du pavillon sur ses navires lorsque ceux-ci sont en haut mer.

Par ailleurs, il est important de remarquer que le Protocole de 2005 et la Résolution 1540 du Conseil de Sécurité prohibent la fabrication, la possession, le transport des armes de destruction massive par les entités non reconnues. Ainsi, le Protocole vient criminaliser également l'usage des armes à des fins terroristes.

[1488] **P. VAN HAM** and **O. BOSCH**, Global Non-Proliferation and Counter-terrorism : The Role of Resolution 1540 and its implications", in O.BOSCH and P. Van. Ham (eds), Global Non-Proliferation and Counter-terrorism: the impact of UNSCR 1540(2007), pp.3, 9 " All States shall refrain from providing any form of support to state actors that attempt to develop, acquire, manufacture, possess, transport, transfer or use nuclear, chemical or biological weapons and their means of delivery", Par 1 Résolution 1540

[1489]Para 10 de la Résolution 1540

[1490] **N. KLEIN**, The Right of Visit and the 2005 SUA Protocol », 35 Denver Journal of International Law and Policy (2007), 287, 288

[1491] Art 8bis du Protocole SUA 2005

339. Cela dit, notons que quatre initiatives de grandes importances ont été prises par les États-Unis pour garantir la sûreté du transport maritime et portuaire. La première est relative à la sûreté des conteneurs (CSI)[1492] ; la seconde est la règle des 24 heures de préavis[1493] ; la troisième est la proposition de suppression des visas délivrés sur la base des listes d'équipage[1494]. Enfin, une quatrième initiative américaine connue sous le nom de « ISF ou la règle (10+2)[1495] a été prise par les États-Unis. Cette règle qui vient compléter la « règle des 24 heures de préavis » déjà existante, a pour but de faire éviter le transport d'armes terroristes vers ou en transit par les USA. Dans sa mise en œuvre, elle ne concerne que les cargaisons maritimes. L'importateur ou son agent est responsable de l'enregistrement complet de ces 10 informations supplémentaires[1496]. Quant à l'exportateur, il est tenu de fournir 2 informations supplémentaires[1497]. Ajoutons que jusqu'à très récemment, cette règle semblait encore moins connue en Europe, ce qu'ont déclaré des spécialistes américains durant un séminaire de l'organisation belge des chargeurs OTM et de son homologue EVO à Anvers[1498].

Revenons maintenant sur le rôle significatif du PSI et du CSI dans la prévention du terrorisme maritime. Au regard de sa nature juridique, un auteur du PSI l'a logiquement caractérisé comme « une activité, mais pas une organisation » et comme « a collection of interdiction partnerships »[1499]. Nous l'avons déjà signifié semble t-il que la doctrine qui partage cette qualification désigne le PSI comme « an international partnership of countries »[1500] or « a loose alliance ». Le PSI a été lancé le 31 mai 2003 et vise l'éradication des armes de destruction

---

[1492] Ce programme qui a démarré en juin 2002 et a pour objectif d'étendre les contraintes américaines de contrôles antiterroristes en vérifiant, dans le pays de chargement, l'origine et les caractéristiques des marchandises ainsi que l'identité des chargeurs et des réceptionnaires.

[1493] Depuis le 2 février 2003 cette disposition qui fait partie du programme CSI, contraint les transporteurs maritimes à fournir aux douanes américaines leur manifeste de chargement 24 heures avant qu'il ne soit procédé à cette opération sur les navires en partance vers les États-Unis.

[1494] **Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on enhancing maritime transport security /* COM/2003/0229 final */ "***The proposed rule making for the elimination of crew list visas : The rule making proposed by the US State Department provides for the elimination of crew list visas for crew members on foreign ships making port calls in the US. Until now the provision of crew list visas for crew members was considered to be a common acceptable practice, despite the fact that the US is one of the few major maritime countries requiring crew visas at all.''*

[1495] L'ISF ou la règle 10+2 prise le 23 novembre 2009 et qui est entrée en vigueur le 26 janvier 2010

[1496] Nom et adresse du fabricant ou du fournisseur des marchandises importées ; nom et adresse du vendeur ;nom et adresse de l'acheteur ;nom et adresse de l'entité qui réceptionne les biens après procédure des douanes (« ship to arty ») ;coordonnées du lieu d'empotage ; nom et adresse de l'empoteur ; numéro d'identification de l'importateur (importer record number) ;numéro(s) du ou des destinataires(s) (consignee number) ;pays d'origine des marchandises ;code de la marchandise dans le tarif harmonisé américain (HTSUS).

[1497] Le plan d'arrimage du navire ; Les informations relatives au statut des conteneurs.

[1498] www.edouane.com/cm/index/reglementation-douane/o/isf-transporteurs

[1499] Bureau of non-proliferation, US Department of State, PSI (Continued) Frequently Asked Questions (FAQ), 11 January 2005; available at http//:www.state.gov/t/np/rls/fs/32725.htm.

[1500] **J. GARVEY**, The International Institutional Imperative for Countering the Initiative…op.cit, p.125, 129

massive et leur système de livraison. En plus, l'implication des États-Unis dans le PSI s'inscrit dans la stratégie nationale de lutte contre les armes de destruction massive lancée en décembre 2002.

C'est dans ce cadre que le Président Obama, lors de son discours en 2009 à Prague a soutenu que le PSI est un effort international de lutte contre la prolifération des armes de destruction massive. Cela dit, notons que le PSI joue un rôle important dans le démantèlement des marchés, la détection et l'interception des matériels d'armes de destruction massive en transit et participe de ce fait à la dissuasion des trafiquants. On y voit une approche innovante de la prévention de la prolifération des armes de destruction massive.

Ajoutons qu'en ce qui concerne l'arraisonnement des navires suspects en haute mer, le PSI ne peut prétendre être une base juridique pour l'interdiction de telles opérations. Ainsi, il ne peut prétendre établir un cadre juridique autonome pour l'interception des cargaisons d'armes de destruction massive en haute mer et cela a été expressément indiqué dans le « Statement of Interdiction Principles » [1501] qui recommande aux membres des bases coordonnées et effectives pour l'éradication des armes de destruction massive. Pour tenter de combler l'insuffisance que recèle le PSI dans l'arraisonnement des navires, les États-Unis ont conclu des accords bilatéraux avec 11 États[1502]. Cela permet de mettre en place un cadre consensuel d'arraisonnement des navires battant les pavillons respectifs desdits États parties en haute mer.

Tous les États parties au PSI ont pris des initiatives dans le but de renforcer la capacité des nations engagées. Cela se traduit par la prise de mesures appropriées individuelles et collectives utiles pour faire obstacle à la situation préoccupante de la menace de prolifération des armes de destruction massive. Pour le succès du PSI, les États-Unis contribuent diplomatiquement, financièrement, militairement et par d'autres expertises de sûreté et d'évaluation des exercices d'interdiction.

Mais bien avant le PSI, les États-Unis ont par le biais du US Costoms and Border Protection's (CBP) mis en place le CSI (Container Security Initiative) en janvier 2002. Après les attaques du 11 septembre aux États-Unis, le US Customs Service a commencé à développer des programmes antiterrorisme pour soutenir la sécurité des États-Unis. C'est dans ce cadre que le US Customs Service a crée le Container Security Initiative(CSI). Le CSI permet donc de traiter les menaces à la sûreté frontalière et au commerce global posées par le potentiel usage d'armes

[1501] **D. ROTHWELL**, The Proliferation Security Initiative: Amending the Convention on the Law of the Sea by Stealth ?, in D. Caron and H.N Scheiber (eds), The Oceans in the Nuclear Age: Legacies and Risks, Leiden, Martinus Nijhoff Pub.,2010, p.285, p.287

[1502] L'ensemble des accords est disponible sur www.state.gov/t/isn/c27733.htm. Les États parties sont : Le Libéria ; le Panama ; Les îles Mar shall ; Croatie ; Chypre ; Malte ; Belize ; Mongolie ; St Vincent et les Grenadines, Antigua et Barbuda

de destruction massive par les terroristes. Ainsi, il propose un régime de sûreté pour assurer tous les conteneurs qui représenteraient un risque potentiel de terrorisme par leur identification et leur inspection à partir des ports étrangers avant d'être mis à bord des navires destinés aux USA.

340. Pour le succès de la mission du CSI, le CBP poste des équipes américaines dans les pays pour travailler en collaboration avec les gouvernements étrangers dans le cadre de l'identification des conteneurs à haut risque avant qu'ils ne soient embarqués pour les États-Unis. Leurs missions sont de cibler et préinspecter les conteneurs et mettre en place des investigations additionnelles liées à la menace terroriste des cargaisons à destination des États-Unis.

341. Notons par ailleurs que le CSI est axé sur 3 éléments fondamentaux qui sont l'identification des conteneurs à haut risque de terrorisme potentiel par l'utilisation des outils de ciblage automatiques. Le second élément consiste en la préinspection et l'évaluation de conteneurs avant qu'ils ne soient embarqués ainsi que durant la chaîne d'approvisionnement. Enfin, le dernier élément est relatif à l'usage de la technologie pour préinspecter les conteneurs à haut risque par le moyen des appareils à rayon-x, rayon gamma et des dispositifs de détection des radiations. Toutefois, la mise en œuvre du CSI doit être faite de sorte qu'elle ne perturbe la fluidité du transport maritime et le fonctionnement portuaire.

Dans le cadre de la mise en œuvre du CSI, les autorités américaines se prémunissent contre le risque de 'missile lent', c'est-à-dire contre l'introduction d'un conteneur contenant des armes de destruction massive ou d'autres substances illicites[1503]. En France, les ports concernés par la mise en œuvre du CSI sont celui du Havre et de Marseille.

Aujourd'hui, le CSI est opérationnel dans les ports de l'Amérique du Nord, de l'Europe, l'Asie, l'Afrique, le Moyen Orient, l'Amérique Centrale et Latine. Pour l'illustration de son efficacité, indiquons que la mise en place du CSI dans les ports a permis de préinspecter plus de 80% des cargaisons conteneurisées importées aux États-Unis[1504].

342. Le Customs Trade Partnership against Terrorism (C-TPAT), propose aux acteurs volontaires de la chaîne logistique de mettre en place des procédures de sûreté renforcées. Ces procédures consistent en un contrôle approfondi par les autorités américaines des marchandises destinées aux ports américains, suivies d'une habilitation et un allègement des dispositions de contrôle lors de l'entrée des conteneurs aux États-Unis.

343. Ajoutons que l'AMS (Automated Manifest System) prévoit un enregistrement auprès des Douanes américaines des expéditions à destination des États-Unis. Cette transmission doit

[1503] LAMY TRANSPORT, Tome II, 2016: Initiatives américaines
[1504] Disponible sur www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/csi/csi-bref

être effectuée informatiquement dans les 24h précédentes le départ de l'expédition par voie maritime. Par ailleurs, les États-Unis ont prévu dans une loi relative à la sécurité intérieure de contrôler 100% des conteneurs à destination de leurs ports[1505]. Ce « 100% scanning » qui devait entrer en vigueur le 1er juillet 2012 a finalement été reporté au mois de juillet 2016 suite aux critiques des autorités européennes et des associations de changeurs.

Comme nous le constatons, ces mesures à l'initiative des États-Unis préservent de manière significative les ports des États qui les ont signées. Elles constituent pour le moment un moyen efficace de protection des ports, des navires, voire des marchandises contre les menaces et particulièrement contre le terrorisme. C'est en raison de cela qu'il serait souhaitable d'inciter les États à s'engager sur cette voie, même si l'application du code ISPS que nous avons examinée n'est pas moins essentielle pour l'atteinte de la sûreté maritime[1506].

La prévention de la menace de la piraterie et du terrorisme contre le transport maritime est une étape essentielle en matière de sûreté maritime. Le cadre juridique de la piraterie maritime admis par la CMB semble dépassé aujourd'hui lorsqu'on prend en compte d'autres éléments et la sophistication des modes opératoires des pirates. C'est en cela que se mesure l'importance des aménagements que nous appelons de notre vœu. Le « catch and release » est devenu la règle dans la lutte contre la piraterie démontrant ainsi la consolidation de l'impunité. Or, l'impunité ne saurait être une fatalité. Les voies que nous avons envisagées devraient déjà permettre de donner de l'espoir dans la lutte contre la piraterie maritime. Si la piraterie maritime a des conséquences parfois dramatiques sur le transport maritime, le terrorisme maritime l'est sans doute encore plus. Le législateur maritime a fait un travail remarque dans la prévention de cette menace par l'adoption de textes importants. Le Protocole de 2005 annexé à la convention SUA atteste déjà de ce que ce texte a des insuffisances qu'elle a essayé de combler. Nous osons croire en dépit de l'adaptation continue de ces textes, mais aussi des initiatives encourageantes en la matière que les observations et propositions que nous avions faites pourront contribuer à éradiquer cette menace contre le transport maritime.

Toutefois, suffit-il d'un cadre juridique performant pour espérer venir à bout de ces menaces ? Notre avis est non. C'est pour faire force à la loi que le recours à la force dans la lutte contre ces menaces s'avère nécessaire, en dépit du fait que les solutions durables à ces phénomènes ne viendront que d'à terre.

[1505] SAFE PORT ACT, 2006

[1506] **OCDE**, « La sûreté des transports maritimes ; évaluation des risques et impacts économiques », Rapport, juillet 2008 « *Le prix du renforcement de la sûreté maritime est bien inférieur aux coûts potentiels d'un attentat terroriste de grande ampleur* »

SECTION II **:** Le recours à la force : une alternative indispensable

La résurgence de la piraterie maritime ces dernières années est significative dans trois zones essentiellement. L'Asie du Sud-est a d'abord été affectée, ensuite le Golfe d'Aden et désormais le Golfe de Guinée. Les efforts d'ordre juridique, diplomatique, en passant par une coopération des États au niveau international et régional sont significatifs en matière de lutte contre la piraterie. Toutefois, ces efforts n'ont pas réussi à pacifier les voies de communication indispensables au transport maritime. L'option de la force ne s'est donc pas faite attendre. Les puissances maritimes pour une fois ont eu un adversaire commun à combattre[1507], mais le recours à la force soulève parfois des difficultés[1508]. Les textes ne sont pas très clairs ou n'existent pas dans certains cas, en ce qui concerne les responsabilités éventuelles qui pourraient en résulter[1509]. Toutefois, si la piraterie maritime a été l'objet d'engagement des forces militaires et privées en mer, le terrorisme maritime n'a pas échappé à cette initiative qui parfois a été déclenchée par le Conseil de Sécurité des Nations Unies. Ainsi, des réflexions ont été menées pour pouvoir répondre en cas d'urgence à une telle menace sur un navire. L'intervention des forces navales pour l'éradication de ces menaces maritimes majeures, qu'elle ait un statut communautaire comme international a été déterminante pour la réduction de la piraterie maritime. Si les États ne doivent pas manquer de vigilance pour l'avenir, il convient de dire que ce succès relatif dans la lutte contre ces menaces tire sa source respectivement des dispositifs spécifiques pour la lutte contre la piraterie maritime **(§I**) et le terrorisme maritime **(§II**).

§I- Le dispositif envisageable en matière de lutte contre la piraterie maritime

Le recours à la force dans la lutte contre la piraterie maritime a reposé sur trois piliers. Certains États dans l'urgence ont mené certaines actions déterminantes pour protéger leurs

[1507]Intervention de Gerard Valin, Amiral commandant la zone de l'océan indien de 2008 à 2009 : « *En effet, outre les pays de l'Union européenne, et de l'OTAN, des pays aussi divers que la Chine, l'Inde, l'Iran, la Malaisie, la Russie, Singapour, etc, se sont retrouvés à combattre ensemble un même adversaire ; c'est sans doute une première mondiale* », Extrait de : la piraterie maritime : les entretiens de Royan, op.cit, p.86

[1508] L'accroissement des charges pour les armateurs qui sont intervenus dans l'urgence pour protéger leurs navires, mais aussi des risques graves de bavures quant à l'engagement des forces de sécurité privées sur des navires de commerce.

[1509]**E. WILLIAMS**, Private Armed Guards in the Fight aingainst Piracy, Extrait de la criminalité en mer de Papastavridis et Trapps, op.cit, p.339 « *Contracting the services of private armed guard on bord merchant vessel in Hight Risk Area and the use of firearms where occasion demands is currently engaging the affairs of States. A major area of contention is the lack of uniformity or settled law, resulting in multiplicity of regimes, practices and divergent opinions."*

navires qui transitent dans les zones affectées. De manière précise, l'action de la France fut remarquable et elle n'a pas hésité à mener des actions pour obtenir la coopération des autres États membres de l'Union européenne. Ce qui s'est soldé par la mise en place de l'Opération Atalante dont la contribution a été décisive dans la lutte contre la piraterie maritime. Le recours à la force, comme alternative dans le traitement du risque de piraterie maritime nous amène d'abord à rendre compte des initiatives des États(**A**) avant de nous intéresser à l'appui indispensable de la coopération navale européenne et internationale(**B**).

A- Les initiatives envisageables par les États dans la protection de leurs navires

Lorsqu'un État procède à l'immatriculation d'un navire[1510], ce dernier a le droit de battre son pavillon. Par cet acte d'identification, l'État s'engage à exécuter entre autres obligations à l'égard dudit navire, sa protection contre les éventuelles menaces auxquelles il pourrait être confronté. Cependant, il arrive qu'avant toute intervention de l'État du pavillon, les propriétaires souvent assimilables aux armateurs prennent sur eux, certaines initiatives pour la sûreté de leurs navires. C'est naturellement dans un tel contexte que nous présenterons d'abord les mesures d'autodéfense adoptées par les armateurs **(1)** avant d'élucider le contenu des obligations de l'État du pavillon dans la protection de ses navires **(2)**.

1- Les mesures d'autodéfense adoptées par les armateurs

Certaines mesures tiennent à la dissuasion des pirates. Pour réduire les dépenses, certains armateurs optent pour des dispositifs de type quelque peu particulier pour lesquels l'on n'a pas toute de suite eu besoin de recourir aux gardes armées à bord eu égard les difficultés qu'ils soulèvent. Pour mieux appréhender l'apport des armateurs dans la protection des navires, nous partirons de la présentation des dispositifs passifs **(a)** avant d'évoquer ceux qui sont actifs **(b)**.

[1510] Action d'inscrire sur un registre, sous un numéro d'ordre, le nom d'une chose (navire) en vue de l'identifier à des fins diverses. **G. CORNU**, *op.cit*, p. 465

a- Le recours aux dispositifs passifs de protection des navires

Les dispositifs passifs de protections des navires se regroupent essentiellement en deux groupes. Il y a d'un côté ceux qui sont installés pour réduire les risques d'attaques des pirates **(a-1)** et de l'autre l'installation de citadelle à bord des navires **(a-2)**.

a-1 L'installation des dispositifs passifs de défense à bord des navires

Les dispositifs autonomes de défense contre les menaces maritimes installées à bord des navires jouent un rôle capital dans leur dissuasion. Ils sont nombreux, il ne faut pas omettre de le souligner mais nous nous intéresserons à ceux que les armateurs ont l'habitude d'utiliser.

344. Pour protéger leurs navires surtout sans grand frais, certains armateurs n'hésitent pas à recourir à l'installation de barbelés à plusieurs hauteurs sur le bastingage de leurs navires. En effet, les barbelés sont des fils de fer hérissés de pointes ou herses qui sont souvent utilisés dans la protection de certaines installations privées ou publiques. Progressivement, les armateurs s'en servent sur leurs navires dans le but de pouvoir dissuader les éventuels écumeurs des mers. Naturellement, lorsqu'ils sont préinstallés, ils prévoient toujours des ouvertures pour l'équipage qui ne doit pas être gênés dans la manœuvre du navire qu'on veut protéger contre les agressions extérieures. Pour renforcer ce dispositif qui repose sur l'utilisation des barbelés, certains armateurs préfèrent leur électrification permanente ou seulement en cas d'approche des pirates[1511]. Cela dit, il n'est pas rare de voir sur des navires des filets anti-abordage.

345. Les filets anti-abordages se présentent comme de longs filets que traîne le navire sur ses flancs et sa poupe pour empêcher les petites embarcations des pirates d'approcher le bâtiment. Lorsque les embarcations des pirates sont prises dans ces *« pièges »*, la conséquence est inévitablement le naufrage. En pareille circonstance, il est difficile de prouver que le présumé pirate qui se bat pour ne pas sombrer au fond de l'océan représente encore une menace. Ainsi, on est proche de l'hypothèse d'un abordage pour lequel une obligation stricte est faite en ce qui

[1511] Pour attirer l'attention sur le danger auquel s'exposent ceux qui tenteraient de s'emparer du navire, on peut lire en anglais « *fence or warning* », en français « *attention ou danger accompagné souvent du pictogramme de l'éclair »* visiblement marqués sur des plaquettes fixées à intervalle sur le long du barbelé.

concerne le sauvetage des personnes en péril peu importe leur identité ou leur statut. Cette obligation est commandée par de nombreuses conventions et lois[1512].

D'autres techniques tiennent à l'adoption de manœuvres évasives par le navire qui généralement prend appui sur son positionnement face au vent afin de gêner davantage les pirates par les vagues d'étrave et de maintenir la vitesse au-dessus de 18 nœuds[1513].

346. Quant à d'autres, ils font le choix de l'installation de mannequins sur le pont du navire dans le but d'avertir les éventuels pirates que non seulement la garde du navire est assurée en permanence mais que l'équipage à son poste maintient également la veille. Rappelons que ces mesures dans bien des cas se révélées très efficaces du point de vue de la dissuasion des pirates. En plus de cela, les navires dans leur majorité sont dotés d'un système de radar qui fait un balayage visuel dans un certain rayon autour du navire. Cela n'a pas empêché les pirates de tenter des attaques qui parfois connaissent des succès. Pour accroître la prévention visuelle sur les éventuelles menaces contre le navire, des caméras de dernière génération de type dôme ayant un angle de vision de 360° et tournant 24h/24 sont souvent installés[1514]. Cet appareil a la qualité de pouvoir détecter beaucoup plus facilement la menace. L'avantage qu'il procure dans ces conditions est qu'il permet à l'équipage ou aux agents de sécurité s'ils sont à bord de disposer d'un temps raisonnable pour se débarrasser de la menace ou de regagner la citadelle si elle a été prévue à bord.

347. Enfin, le blindage du navire est une option non moins importante dans la dissuasion des écumeurs des mers qui de plus en plus deviennent des ravisseurs des mers pour la raison que les prises d'otage sont plus rentables que le vol du fret. C'est ainsi qu'un auteur, reprenant une affirmation du Congressional research service a souligné que : « *Selon le Congressional Research Service, le pirate somalien s'intéresse désormais moins au fret qu'aux équipages qui*

[1512]Art 12-1de la Convention sur la Haute mer de 1958 « Tout État est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers :

a) A prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre ;

b) A se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part; (…).» / Règle 10, chapitre 5 de la Convention internationale pour le sauvetage de la vie humaine en mer adoptée le 1er novembre 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea). / Art L5262-5 du nouveau Code des Transports « Tout capitaine qui, alors qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, ne prête pas assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre, est puni de 3 750 € d'amende et de deux ans d'emprisonnement. »

[1513]**O. GALLAIS**, *« La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime »,* Mémoire de recherche pour l'obtention du Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports Année universitaire 2011-2012. p.34

[1514] C'est le cas dans le grand port de Marseille où l'on peut trouver plus de 400 de ces types de caméras, leurs apports en matière de sûreté dudit port est bien remarquable. Généralement, ces caméras sont associées à des détecteurs de mouvements. Dans certains cas, les armateurs font le choix de dôme infrarouge.

représentent pour lui des otages pour la libération desquels des rançons conséquentes seront réclamées. ***D'écumeur des mers, il devient « ravisseur des mers ».***[1515]

En effet, il n'est pas question de procéder à presqu'une reconstruction de la coque du navire. Les armateurs choisissent généralement de renforcer à l'aide d'acier les parties du navire qui sont vulnérables aux tirs des pirates dans leur tactique de son immobilisation. Ainsi, les portes qui mènent à la cabine de pilotage ou celles qui mènent à la salle des machines sont souvent blindées pour se protéger contre les projectiles des forbans. En abordant le renforcement en acier de certaines parties jugées vulnérables du navire, la conception d'une citadelle à bord est l'illustration la plus parfaite.

a-2- L'importance de l'instauration d'une citadelle à bord des navires

348. La citadelle est une chambre fortifiée qui permet à l'équipage de se mettre à l'abri en toute sécurité en cas d'attaque par les pirates. En pratique, la citadelle est équipée de sorte à permettre aux membres d'équipage d'attendre les secours en toute sécurité. Ainsi, la citadelle présente des intérêts qui sont ceux d'assurer la sécurité des gens de mer précisément les marins en faisant en sorte que des actes de violence ne soient commis sur eux, qu'ils ne soient objet d'otages en échange de sommes importantes à titre de rançon.

Par ailleurs, lorsque la citadelle abrite les membres d'équipage et qu'elle est verrouillée, toute intervention de délivrance de ces derniers est visiblement plus aisée dans la mesure où les bavures sont écartées. Cependant, pour que la citadelle montre son efficacité, il faut que sa localisation soit à l'endroit idéal. Généralement, la préférence porte sur la salle des machines et le local de barre pour la construction de cette chambre fortifiée.

Cependant, cette technique de construction, pourrait faciliter la recherche des marins. C'est en raison de cela qu'il est souvent conseillé de bâtir de fausses citadelles qui servent de diversion le temps que les secours arrivent[1516]. Rappelons à juste titre que la construction de citadelle n'est qu'une simple recommandation de l'OMI dans ses bonnes pratiques et n'a en

[1515] **PLOCH, LAUREN & AL**, *Piracy off the Horn of Africa*, CRS Report for Congress, 28 p. http:// www.nytimes.com/packages/pdf/topics/piracycrs.pdf. 20/4/2009

[1516] **G. LEFEBVRE** travaillant pour la société AMEFO spécialisée dans les blindages militaires, interviewé par **M. MOUTOT**, « *Des citadelles embarquées pour échapper aux pirates* », l'Antenne n°18625, 30 janvier 2012. *« On peut même imaginer une fausse citadelle, une simple porte blindée bien en évidence sur laquelle ils vont se focaliser pendant que l'équipage est caché ailleurs »*

conséquence aucun caractère contraignant. Toutes ces initiatives des armateurs visent à répondre à moindre coût aux menaces maritimes.[1517]

Par ailleurs, une chambre fortifiée à elle-seule ne saurait suffire à protéger l'équipage qui y a trouvé refuge. En effet, l'équipage peut être contraint au refuge pendant de longues heures mais pire pendant plusieurs jours si aucun dispositif n'est aménagé pour alerter les secours de la présence des intrus à bord. Logiquement, si rien n'est prévu à cet effet, la citadelle réputée pour abriter, protéger l'équipage peut devenir une cellule d'emprisonnement de ces derniers.

Pour parer à une telle éventualité, la citadelle doit être équipée d'un instrument de communication, de navigation, de secours, d'aération et d'écrans de surveillance reliés aux caméras du navire afin d'observer l'évolution des pirates déjà à bord. Un autre équipement non moins important, la console de navigation qui permettra à l'équipage depuis sa cachette de contrôler la manœuvrabilité du navire à bord duquel les pirates sont. En plus d'une issue de secours, la conception d'une citadelle doit prévoir un système de filtrage et de ventilation de l'air autonome pour faire face à tout usage de gaz toxique par les pirates pour contraindre l'équipage à sortir de son abri. La citadelle équipée de toilette, de nourriture et de stocks d'eau douce peut aider l'équipage à rester longtemps hors de toute menace sur leur vie.

Comme nous venons de le voir, l'ensemble exhaustif du dispositif passif de protection du navire, ne peut montrer son efficacité que s'il est complémentaire d'un dispositif actif notamment non létal.

b- La nécessité de l'installation d'un dispositif actif de défense à bord navire

349. L'arsenal qui sert à la mise en place de ce dispositif est fabriqué par des entreprises spécialisées. Les Constructions Métalliques Florentaises (CMF), et le Groupement des industries de Construction et Activités Navales (GICAN). Ainsi, le GICAN couvre les activités navales telles que la construction et la réparation navale civile, la construction navale militaire, le maintien en condition opérationnelle, les systèmes d'armes, les services et le soutien associé, les équipements navals et militaires, la sûreté et la sécurité de l'environnement maritime. En plus de ces domaines de compétences, ces industries sont également spécialisées dans la fabrication d'armes non létales, automatisées…L'efficacité de ces moyens non létaux dépend souvent du

[1517]**R. BAUMLER**, interviewé par **M. MOUTOT**, « *Des citadelles embarquées pour échapper aux pirates* », l'Antenne n°18625, 30 janvier 2012. *« Le but des armateurs est de dépenser le moins possible en moyens humains, et c'est tout le problème »*

succès de la mise en place d'une technologie de pointe qui a pour but de détecter des objets à longue ou courte portée sous ou sur l'eau.

THALES[1518] ou SAFRAN[1519], sont très expérimentés dans ces domaines de technologie avancée qu'ils mettent souvent à la disposition des unités militaires navales. Grâce à cette innovation technologique, le recours aux services proposés par ces entreprises permet de *corriger les failles humaines en permettant de « voir » quelles que soient les conditions météo, de jour comme de nuit. Des logiciels très aboutis de traitement des risques de danger (collision, homme à la mer, menace de sûreté,…) permettent de garantir une veille assistée/automatisée en mer.*[1520]

Comme THALES et SAFRAN, une autre société connue sous le nom d'AUTOMATIC SEA VISION (ASV) est spécialisée dans la sécurité et la sûreté maritime. En effet, sa technologie permet aux capitaines de navire de non seulement être alertés mais d'accroître leur champ de vision de toute menace éventuelle dans un rayon de 4 kilomètres. ASV propose une vision panoramique qui se décline en surveiller, protéger, détecter et identifier, de jour comme de nuit tout autour d'un navire ou d'une plateforme. Ainsi, les navires de moyen ou fort tonnage sont généralement équipés d'un système de navigation efficace mais disposent d'une équipe de quart limitée souvent chargée de nombreuses tâches. La mission dévolue est liée au type de navire (civil, militaire, loisirs) et va du simple transit (marine marchande, navire de croisière) à la surveillance maritime active et dissuasive sur de grandes étendues (navire militaire).

De nos jours, de nombreux navires sont porteurs de cette technologie. Les compagnies maritimes qui acquièrent cette technologie l'ont dans le but de prémunir leur flotte contre certaines menaces, notamment certaines opérations de piraterie maritime, l'immigration clandestine à bord, la contrebande, les abordages et heurts, la recherche et le sauvetage en mer.

350. Tous les moyens sont bons pour résister à une agression des pirates. Ainsi, l'on peut voir des marins désaffecter les lances d'incendie au profit d'une lutte dans la tentative de contrôle d'un navire par les pirates. Il est aussi possible que les lasers aveuglants aident à la lutte contre les agressions des forbans. L'entreprise BAE SYSTEM[1521] spécialisée dans la conception de ces lasers aveuglants compte produire d'autres de plus performants qui pourraient avoir une

[1518] **Thales Group** :A major electronic systems company acting in areas such as defence, aerospace, airlines security and safety, information technology, and transportation…Sa creation date du 6décembre 2000 en France

[1519]**Safran** est un grand group industriel et technologique français, présent au niveau international dans les domaines de l'astronautique, l'aéronautique, de la défense et de sécurité. Il fut créé le 11 mai 2005 lors de la fusion entre Snecma et Sagem

[1520] **O. GALLAIS**, *op.cit*, p.39

[1521] BAE SYSTEM a été créée en 1999 de la fusion de British Aerospace (**BAE**) et de Marconi Electronic Systems (en) (**MES**) ; C'est une entreprise britannique travaillant dans les secteurs de la défense et de l'aérospatiale, dont le siège social se trouve à Farnborough.

portée de 2 Km. Elle entend même en produire qui seraient couplés aux radars des navires qui pourraient se déclencher automatiquement et pourront intensifier davantage leurs faisceaux sur leur cible.

351. Les canons à son[1522] ont servi dans l'armée américaine dans la protection de leurs bâtiments. Lorsqu'ils sont activés, il provoque des ondes sonores insupportables voire une perte d'orientation spatiale chez la cible.

352. La capacité des pirates de pouvoir s'adapter à tous les dispositifs de nature à les arrêter a amené les entreprises, sur demande des propriétaires de navires à penser à la mise en place d'un navire dit « du futur ». En effet, les « navires du futur » pourront dans leur conception comporter de nombreux pièges mais qui ne seront pas faits dans le but de donner la mort aux pirates qui se feront prendre. Comme le soulignait un responsable de la société SAGEM[1523], « *Le but de ces équipements est de rendre le bateau difficile à aborder et, s'il l'est, de le rendre très hostile, inaccueillant pour les pirates qui n'auront alors qu'une envie, c'est d'en repartir* »[1524]. Un navire, le VN Partisan reçoit à titre d'expérimentation des mécanismes de défense non létaux pour lutter contre tous les assauts des pirates sur les navires.

S'il arrive que tout cela ne parvient pas à atteindre l'objectif de la dissuasion, les gaz lacrymogènes, le black out voire des fumigènes pourront être utilisés dans l'intention de faire perdre ou désorienter les pirates. En principe, cette technologie, si son expérimentation se fait avec succès, sa commercialisation devait débuter à partir de l'année 2014. Cependant, les participants au forum expriment un certain scepticisme sur l'efficacité à 100 % de ces nouvelles technologies en soulignant toutefois les apports incontestables du recours à la force publique dans la protection du transport maritime. L'intensification de la piraterie maritime notamment dans le Golfe d'Aden, au moment où nous rédigeons cette thèse a même amené les autorités de certains États à autoriser l'embarquement d'agents de sécurité privée en dépit de nombreux risques que cela comporte.

2- La protection des navires : une nécessité découlant des obligations de l'État du pavillon

---

[1522] *Long-Range Acoustic Device*.

[1523] La **Société d'applications générales d'électricité et de mécanique** (**SAGEM**) était une entreprise française créée en 1925 et dissoute en 2005. Elle travaillait initialement dans la mécanique avec la fabrication d'outillage et de machines-outils. Avec l'évolution de la technologie, la société se lance dans l'électronique et ses deux produits phares, les téléscripteurs (puis les télécopieurs) et les centrales inertielles lui permettent de devenir une grande entreprise internationale dans les années 1970. Elle développe également des applications militaires et aéronautiques. En 2005, elle fusionne avec Snecma pour donner naissance au groupe Safran.

[1524] Interview par l'AFP d'**E. PRANG**, un des industriels qui prenait part au forum Maritime Risk (MARISK) sur les risques maritimes et portuaires. Extrait d'un article « Le navire du futur », cauchemar des pirates ? publié par **M. MOUTOT** le 28/01/2012 sur fr.starafrica.actualites/le-navire

Face aux épreuves subies en mer par les navires et leurs équipages, les armateurs sont intervenus dans un contexte quelque fois peu élogieux. L'intervention, on peut le dire tardive de certains États peut être la raison principale. Toutefois, cette intervention des États, a eu dans une certaine mesure le mérite de faire ralentir la fréquence des attaques des pirates. Le contexte dans lequel nous parlons d'État sera réservé à la stratégie de la France et à celles mises en œuvre par certains États du Golfe de Guinée parce qu'elles semblent de notre point de vue intéressantes et d'actualité. Pour ce faire, nous présenterons d'une part la stratégie opérationnelle de la France contre la piraterie maritime **(a)** et d'autre part l'examen de la stratégie navale des États du Golfe de Guinée **(b)**.

a- La stratégie française de lutte contre les menaces maritimes basée sur le recours à la force

353. La politique de sécurité et de sûreté maritimes est en principe une obligation qui incombe à l'État. Les menaces maritimes s'intensifiant notamment au large des côtes de l'Afrique de l'Est et dans le Golfe d'Aden, la France a décidé comme ses voisins européens d'adopter une stratégie nationale de protection du pavillon français et des intérêts français. Vouloir protéger ou garantir le pavillon français, c'est faire en sorte que la chaîne d'approvisionnement sous pavillon français ne se brise. Naturellement, si rien n'est fait, cela n'aura pour conséquence que de faire chuter l'économie maritime française suite à une perte de confiance due à l'insécurité du pavillon français dans le commerce international par voie maritime.

Sans vouloir revenir sur les faits, les incidents des navires de croisière le « Ponant », du « Carré d'AS » et du « Tanit », ont amené la France à comprendre davantage l'intérêt de mettre en place un dispositif de défense de son pavillon notamment dans les zones à risque. Cela ne s'est pas fait sans certaines réticences principalement celle de l'OMI qui était de très près préoccupée par les conditions d'engagement de ces forces sur des navires marchands. Le pavillon français devenant de plus en plus la cible des attaques des pirates, les autorités françaises ont décidé de placer une partie des navires français sous protection de la force publique[1525].

354. La stratégie française de protection des navires marchands sous pavillon français a consisté en la mise à disposition des armateurs dont les navires sont exposés à des risques de piraterie, des équipes de protection embarquées (EPE). Cette mission de protection revenait

[1525] Arrêté du 22 mars 2007 établissant l'action de l'État en mer placée sous l'autorité du Premier ministre qui fixe les 45 missions de l'AEM.

précisément à la marine nationale dont 152 personnels militaires avaient été commis à cette tâche. Le Premier ministre a pour rôle de fixer le cadre de leur emploi qui reposait sur certains critères[1526].

Compte tenu de l'insuffisance du personnel militaire dédié à la protection des navires marchands, près de la moitié (*une dizaine des unités sur les 26 équipes*) était affectée aux thoniers français. L'autre moitié était repartie aux navires jugés stratégiques et plus vulnérables eu égard au dérobement ou à l'insuffisance de leur franc bord.[1527]Le franc-bord est la distance verticale entre le niveau de l'eau et la partie supérieure du pont matérialisé par un disque de 300 mm de diamètre marqué sur chaque bord du navire en son milieu[1528].

Face à l'intensification de la menace de piraterie dans le Golfe d'Aden, le recours aux EPE a été bien accueilli par les armateurs français dans leur majorité. En appui à cette bonne initiative de l'État Français qui permet désormais une protection des navires battant pavillon français, le représentant de la France au Conseil de sécurité des Nations Unies a d'abord salué l'amélioration du contexte politique somalien[1529] avant de souligner que la situation restait précaire. Selon lui, trois axes doivent être privilégiés dans la lutte contre la piraterie « *pour apporter une réponse durable au fléau que représente la piraterie au large des côtes somaliennes* ».

Le premier de ces axes, a précisé le représentant de la France, est le maintien d'une protection Étatique des navires afin d'assurer une dissuasion efficace. Il a regretté un manque de fermeté des autorités judiciaires somaliennes en la matière qui contribue, a-t-il dit, à créer un sentiment d'impunité chez les pirates….[1530] L'importance des équipes de protection embarquées est à nouveau rappelée. En effet, elles ont permis de consolider la confiance dans le pavillon français et de garantir la compétitivité de l'activité maritime française.

355. Rappelons succinctement comment la procédure de demande des EPE se fait de manière pratique par l'armateur. En effet, ce dernier adresse une demande au Premier ministre qui prend la décision de mettre ou de refuser la mise à disposition de l'armateur une équipe de protection embarquée. Cette décision du Premier ministre n'intervient qu'après une étude technique menée par les services du ministère de la défense en liaison avec ceux de l'armateur.

[1526] La nationalité du pavillon, la présence de citoyens français à bord, la nature de la cargaison, le port de départ de l'équipe…

[1527] Extrait du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires, étude d'impact, 31 Décembre 2013

[1528] **Ph. BOISSON**, *Politiques et Droit, op.cit,* .p.241

[1529] Depuis 2012, la somalie s'est dotée d'une République fédérale dirigée par M. HASSAN SHEIKH MOHAMOUD. On peut dire que c'est un pas de géant vers la construction d'un État de droit en dépit des nombreux incidents de déstabilisation du pays.

[1530] Déclaration du représentant de la France à la 6865e séance du Conseil de Sécurité – matin & après-midi, 19 NOVEMBRE 2012.

Cette étude a pour finalité d'évaluer l'existence du risque et la vulnérabilité que présente le navire[1531].

Cependant, cette étude conjointe entre les services du ministère de la défense et l'armateur, même si elle est favorable à la mise à disposition d'une équipe de protection embarquée ne suffit pas. Il faudrait que le ministère de la défense apprécie sa capacité à déployer une équipe de protection eu égard à certaines exigences diplomatiques et logistiques[1532]. Cette tâche en effet ressortit au ministère des affaires étrangères.

Certains pays, en effet, refusent le principe d'une protection armée de navires de commerce dans leurs ports et leur mer territoriale. Afin de limiter ces contraintes, l'état-major de la marine française cherche à pré-positionner des lots d'armes et munitions à proximité des points d'embarquement et de débarquement.[1533] Une fois que ces questions sont réglées, un accord est signé entre l'État par le biais du ministère de la défense et l'armateur demandeur de protection de ses navires. C'est cette signature de convention qui sera le dernier acte exigé pour la mise à disposition de l'EPE.

Si tel est que la mise à disposition d'un armateur d'une EPE ressortit à une convention, l'exécution de cet accord s'inscrit dans un délai qui peut être ponctuel ou exceptionnellement annuel avec les armateurs-senneurs comme c'est le cas du déploiement permanent des équipes basées aux Seychelles.

356. Par ailleurs, la procédure mise à disposition d'une équipe de protection embarquée ayant été présentée, il semble utile d'aborder brièvement les statistiques en termes de déploiement des EPE. Ainsi, de l'année 2009 au 1er janvier 2014, 93 EPE ont été déployées[1534]. D'une manière générale, nous avons une idée du taux d'affectation des EPE selon qu'on parle de navires de pêche ou de navires marchands. C'est l'occasion d'aborder la composition de ces unités d'équipe de protection embarquée.

Le nombre de marins déployés dans une EPE pour la protection d'un navire diffère en fonction de la taille du navire, du type de navire (*pétrolier de type VLCC- navire de commerce-*

[1531] (*faible vitesse de dérobement ou son franc bord, nature des cargaisons transportées…*)

[1532] En effet, certains États refusent que des armes transitent dans leurs eaux, ce qui signifie qu'avant toute prise de décision de mettre à disposition de l'armateur une EPE, l'accord des autorités des États de transit doit être requis et obtenu.

[1533] Extrait du rapport de **M. A. LEROY** sur le projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires(1674), enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 09 avril 2014. (Djibouti, Émirats Arabes Unis, Singapour, Sri Lanka, Sénégal, Gabon, Côte d'Ivoire)

[1534] Cela dit, les demandes émanant des armateurs de navires de pêche sont satisfaites à 100% à la différence des navires marchands qui eux sont protéger à 70%, à savoir 25 sur 35 demandes annuelles comme en témoigne le rapport de M. **A. LEROY**.

des thoniers qui pêchent à la senne) ou encore de la configuration du navire[1535]. La protection des navires par les EPE nécessite naturellement l'usage d'armes dont les calibres, la nature sont définis par l'État pour parvenir à un meilleur encadrement de ces opérations[1536]. En outre, des moyens logistiques autres que des armes à feu sont nécessaires. Elles disposent également d'artifices éclairants, d'instruments de détection et de vision, de moyens de communication, d'équipements de protection et de divers types d'enregistreurs. Depuis le déploiement des EPE à bord des navires, quel bilan, pouvons-nous établir de leurs interventions ?

Selon le rapport parlementaire de M. ARNAUD LEROY enregistré le 9 avril 2014 à la Présidence de l'Assemblée Nationale, les EPE ont repoussé quinze attaques depuis leur 1er déploiement. Du côté des EPE, aucun militaire n'a été blessé. Aujourd'hui, la piraterie a connu un recul significatif à la grande satisfaction des armateurs dont les navires transitent dans le Golfe d'Aden, zone qui à un moment donné a été décrétée à haut risque. Même si on peut déplorer le fait que les statistiques diffèrent selon les sources qui les rapportent[1537], il peut être remarqué qu'elles sont unanimes que la piraterie a connu un véritable recul dans le Golfe d'Aden et dans la corne de l'Afrique. Cela est du en partie à la présence des équipes de protection embarquée à bord des navires qui croisent dans ces zones à risque mais à forte intensité du trafic maritime. Si nous affirmons que cet exploit est en partie du au déploiement des EPE, c'est parce que plusieurs facteurs l'expliquent.

En premier lieu, l'industrie maritime suit scrupuleusement les règles de bonnes pratiques relatives à la protection passive élaborées par la fédération internationale des armateurs sous l'égide de l'OMI dont la version la plus récente est de 2011. Il contient différents conseils[1538]. Les bonnes pratiques vont plus loin en évoquant le recours à des équipes de sécurité armées ou non[1539]. En second lieu, bien observées par les industries maritimes, le déploiement des équipes

---

[1535] Pour les navires de commerce, elles comprennent au minimum six fusiliers : un chef d'équipe, un adjoint et quatre opérateurs. Elles sont de l'ordre d'une douzaine de militaires pour les navires difficiles à protéger en raison de leur taille. Le même effectif est retenu pour les pétroliers de type VLCC ou des navires répondant à une configuration particulière. On pourrait penser aux navires de croisière dans le genre du PONANT ou du COSTA CONCORDIA. Quant aux thoniers-senneurs, les équipes déployées à bord pour la protection dudit navire sont réduites à cinq compte tenu de la taille des navires.

[1536] On peut donc trouver dans la liste des armes qui sont autorisées pour ces types de mission aussi bien des armes lourdes que des armes légères : pistolets semi-automatiques, fusils d'assaut, mitrailleuses de calibre 7,62 et 12,7.

[1537]- **Source : rapport de M. A. LEROY au parlement français**: dans le Golfe d'Aden, 8 navires seulement ont été victimes d'un assaut au cours de l'année 2013 contre vingt-huit en 2012 et cent seize en 2011.

-Source : fiche documentaire de l'IFM n°2/12 (L'Europe face à la piraterie maritime. L'opération « Atalante », 1er février 2012: « Diminution de 50% du nombre de navires capturés dans le Golfe d'Aden : 28 navires en 2011 contre 49 en 2010, selon les statistiques du Bureau International Maritime pour l'année 2011.

-**source : ICC IBM Piracy and Armed Robbery Against Ships-2014 Annual Report: Golfe d'Aden**: 2010=53; 2011=37; 2012=13; 2013=6; 2014=4/ **Somalie:** 2010= 139; 2011= 160; 2012=49; 2013=7; 2014=3

[1538] La veille optique et radar, la protection de la passerelle, les commandes de jets d'eau pour rendre difficile l'abordage, l'alarme interne, les manœuvres évasives, les réseaux de caméras.

[1539] Extrait du BMP 4(BEST MANAGEMENT PRACTISE) de septembre 2011

militaires ou paramilitaire et de la coalition internationale sur lesquelles nous insisterons dans les lignes à venir ont été d'un apport essentiel pour le retour de la tranquillité, certes précaire des voies de navigation.

Les opérations militaires de toute nature requièrent en principe une base légale. C'est en raison de cela que la France, puissance maritime importante en Europe et dans le monde satisfait généralement à cette tradition. Ainsi, en s'appuyant sur la législation maritime internationale, la France s'est progressivement dotée d'une législation interne comme on peut également le constater en ce qui concerne ses interventions militaires dans le monde et en l'espèce dans le Golfe d'Aden.

357. Cela dit, l'usage de la force dans le traitement des menaces maritimes soulève des difficultés qui méritent d'être rappelées. Aussi bien l'usage des gardes privés comme des agents publiques est devenu un sujet important parce qu'il divise la communauté maritime. Toutefois, l'exigence d'un cadre juridique clair sur la question mérite d'être satisfaite. En France, la législation sur le recours aux activités de protection des navires est considérable mais semble ne pas rapprocher encore les acteurs maritimes[1540] eu égard aux incidents que cela a parfois mis en évidence (Voir ANNEXE 4). C'est ainsi qu'avant l'adoption de ces textes, un auteur a estimé que : « *Une autre mesure de protection, adoptée par de nombreux armateurs étrangers, consiste à embarquer des sociétés militaires privées. Nous y sommes très opposés mais c'est une tendance très forte et je crains que nous puissions difficilement y échapper à terme…C'est ce qui pousse certains équipages étrangers à réclamer la présence d'hommes armés à bord. Les équipages français y sont encore très majoritairement opposés.*»[1541] Le professeur DELEBECQUE est également de cet avis[1542].

Parfois, c'est le recours à la force privée qui explique l'exposition des membres d'équipage aux risques lors des échanges de tirs[1543]. En plus, aussi bien l'OMI[1544] que la

[1540]Il s'agit de la loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires/ Décret n° 2014-1415 du 28 novembre 2014 relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires(JORF n°0277 du 30 nov 2014) / Décret n° 2014-1416 du 28 nov 2014 relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires, JORF n° 277 du 30 nov 2014/Décret n°2014-1417 du 28 nov 2014 relatif aux normes et référentiels admis en application de l'article L.616-1 du code de la sécurité intérieure. JORF n° 277 du 30 nov 2014/ Décret n° 2014-1418 du 28 nov 2014 pris pour l'application de l'article 5442-1 du code des transports. JORF n° 277 du 30 2014/ Décret n° 2014-1419 du 28 nov 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. JORF n° 277 du 30 nov 2014

[1541]**A. S AVE**, La piraterie maritime : quelle victime ? pour quel coût ? Extrait de ' La piraterie maritime : les entretiens de Royan, Larcier 2011, p. 51

[1542]M **Ph. DELEBECQUE**, Débat : La piraterie sera t-elle jugée ? *« Je reconnais que la notion de course a une signification bien précise. Si je me suis permis de faire une interprétation large de la convention de 1856, c'est que le recours à des pour lutter contre la piraterie me semble tout à fait condamnable ».*

[1543]**J. HARRELSON**, 'Blackbead Meets Blackwater : An analysis of International Conventions that address piracy and the use of private security companies to protect the shipping industry', American University International Law

Convention de Montégo Bay[1545] ne reconnait pas le recours aux gardes privés sur les navires de commerce. Toujours dans la même vaine, un auteur a observé qu'il serait juridiquement possible d'armer les navires marchands et les gardes à bord à condition que le navire soit au service de l'État[1546].

358. Certains incidents résultant du recours à la force dans protection des navires de commerce justifient la prudence nécessaire quant à une telle initiative. Dans trois incidents presque similaires, les conséquences du recours aux gardes armés ont été mises en évidence. Dans la première affaire (ALMEZAAN)[1547], la question qui été posée au juge était de savoir qui avait la compétence sur les gardes armés embarqués sur des navires marchands battant pavillons de différentes nations ? Est-ce le Panama ? L'EAU ? ou encore les nations des gardes armés (différentes nationalités) ?

Le projet de Convention des Nations Unies sur (Regulation, Oversight and Monitoring of Private Military and Security Companies) peut être invoqué dans la résolution de ces questions soulevées. Espérons qu'elle entre en vigueur. Remarquables sont les dispositions de ce projet de convention sur la responsabilité des États en ces termes : *« Each State Party bears civil and criminal responsability for the use of force under national and international law, whether the use of force occurs within its territory or outside its borders ».*[1548] En ce qui concerne les activités des entités privées, la réponse semble on ne peut plus clair : *« Each State party bears responsability for the military and security activities of private entities registered or operating under their jurisdiction, whether or not these entities are contracted by the State »*[1549]

A notre avis, la réponse à ces questions dépendra de la vérification des différentes hypothèses comme l'insinue le projet de convention. Or, dans l'hypothèse de ALMEZAAN, l'État d'enregistrement de ces gardes privés ne semble pas indiqué.

Review, 2010.p. 311 " *The crew members are considered as 'currently safer taken hostage rather than being caught in a gun battle, the dangers to the crew members may therefore outweigh the potential deterrent effect of putting armed guards on vessels*"

[1544]Circular MSC.1/Circ.1405.Rev.1, IMO: "The increased threat to commercial shipping by Somalia-based pirates has led to extended use of armed guards and a marked expansion in the number of firms offering armed maritime security services for vessels transiting the HRA. The Organization, whilst not endorsing the use of privately contracted armed companies may find it difficult to identify reliable, professional private providers of armed security."

[1545]Les articles 105 et 107 de la CMB reconnaissent seulement les navires des États (navires de guerre) comme étant les seuls habilités à arrêter des pirates, arraisonner des navires pirates et les biens trouvés à bord.

[1546]**N. RONZITTI**, The use of Private Contractors in the fight against piracy : policy Options', in F. Francioni and N. Ronzitti (eds), War by contract, Human, Rights, Humanitarian Law and Private contractors, Oxford University Press, 2011, pp.37-51

[1547]Loveday Morris, 'Pirate shot Dead in attack on UAE ship', The National, http: thenational.ae/news/uae-news/pirate-shot-dead-in-attack-on-uae-ship, accessed on 9 October 2012.

[1548] Art 4 (1) of the UN Draft Convention

[1549] Art 4 (2) of the UN Draft Convention

Dans une seconde espèce, les faits font état de ce que deux pêcheurs indiens ont été tués par des agents de la marine italienne qui les ont confondus à des pirates[1550].L'affaire se transforme alors en affaire judiciaire et incident diplomatique mettant aux prises l'Inde et l'Italie[1551]. Pour l'Italie, l'incident est intervenu dans la ZEE indienne, donc dans une zone de libre navigation, où s'applique comme en haute mer la loi du pavillon. Par conséquent, l'Inde ne pouvait exercer sans préjudice au droit international l'arrestation et le jugement des EPE italiens. Pour l'Inde en revanche, le pétrolier et le navire de pêche se trouvaient dans sa mer territoriale, zone de souveraineté, dans laquelle ce dernier a des compétences d'intervention sur les navires étrangers qui portent atteinte à ses lois et à son ordre public…[1552] Face à cette difficulté, l'Italie a souhaité une procédure arbitrale internationale du différend conformément à la CMB[1553]. Toutefois, il a buté sur le refus de l'Inde.

360. Sur le plan du droit, cet incident pose deux questions dont le droit applicable (loi du pavillon ou droit indien) en fonction de la zone dans laquelle l'incident est intervenu et celle de savoir si des militaires peuvent être justiciables des juridictions étrangères pour des infractions commises ?

A la première question, la CMB répond en son article 58.2 que les articles 88 à 115 du même texte applicable à la haute mer sont directement applicables à la ZEE. La liberté de navigation est donc consacrée dans la ZEE. Il en résulte donc l'application exclusive de la loi du pavillon, d'où l'application de la loi italienne par sa juridiction pénale. En outre, la CMB indique clairement la compétence de l'État du pavillon quant à la conduite des enquêtes en coopération avec l'État des victimes[1554].

Cela dit, contrairement à ce que *penserait* M. PANCRACIO quant à l'application de l'article 97 de la CMB à l'espèce, nous émettons des réserves dans la mesure où il semblerait que '*tout autre membre du personnel du navire'* dont il est question ici vise les membres d'équipage en leur qualité de marin et non les militaires, agents publics ou privés habilités à assurer la protection du navire. A notre avis ce groupe de mot ne pourrait renvoyer aux agents de la force publique ou privée dans la mesure où la CMB n'a pas envisagé l'embarquement de tels agents

[1550]**J-P PANCRACIO**, « Le recours à des équipes de protection embarquées (EPE) : le cas Enrica Lexie », Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris, n°32, automne 2013, pp. 6-7.
[1551]**J-P PANCRACIO**, L'affaire de l'Enrica Lexie. Les différents aspects de la pratique des équipes de protection embarquées dans la lutte contre la piraterie maritime, *Op.cit*, « Face au parjure des autorités italiennes de laisser ces deux marins rejoindre l'Inde pour être jugés, le gouvernement indien a décidé, en représailles, d'interdire à l'ambassadeur d'Italie, Daniele Mancini, de quitter son ambassade. » AFDM, 29 octobre 2015.p. 2
[1552]Provisions of Arms Act de 1959 de l'Inde, qui interdit la possession d'armes à feu aux navires privés qui transitent dans sa mer territoriale.
[1553]Art 287 § 5 de la CMB
[1554]Art 94 para.7 de la CMB

sur des navires marchands. L'article 107 de la CMB semble précis quant aux navires habilités à arrêter les pirates. Nullement, il est fait mention, il nous semble, de forces embarquées. L'OMI émet également les mêmes réserves quant à l'embarquement des forces sur des navires marchands. Or, en l'espèce, les six fusiliers marins italiens étaient embarqués à bord du pétrolier Enrica Lexie.

Les faits ayant eu lieu dans la ZEE de l'Inde (33 miles), il est incompétent pour retenir et prétendre juger les deux militaires italiens. Ici également, il est intéressant de faire observer qu'en dépit de la clarté aveuglante des dispositions de la CMB concernant la liberté de navigation reconnue aux États dans la ZEE, une tendance au contrôle plus étroit de la navigation dans cet espace est constatée. Cela est perceptible aussi bien en matière de protection contre le risque de pêche illicite qu'en matière de protection contre le risque de pollution[1555]. Est-il permis de penser que l'Inde serait en train d'anticiper sur une projection dans l'avenir quant à l'établissement de la compétence absolue de l'État côtier dans sa ZEE dans toutes les matières ? Rien n'est moins sûr. Toujours est-il qu'on tend visiblement vers la perte des repères de la CMB à l'épreuve du traitement des risques maritimes.

La seconde requête de l'Italie a été introduite le 21 juillet 2015 devant le TIDM, sur le fondement de l'article 290 § 5 de la Convention, en vue d'obtenir que soient prescrites des mesures conservatoires dans l'attente de la constitution du tribunal arbitral qui aura à connaître du fond[1556].

Comme nous pouvons le constater, le recours à la force est un moyen efficace dans la lutte contre les menaces maritimes. Toutefois, il conviendrait d'être prudent dans l'usage qu'on en fait pour éviter des incidents qui justifieront la réticence déjà affichée de certains spécialistes dans le domaine maritime. Cette prudence doit être commandée par un encadrement juridique précis, notamment en ce qui concerne l'engagement des forces de sécurité privées et doit prendre en compte les dispositions internes des États en matière de circulation des armes à feu.

Les juristes ayant pour habitude de dire que *toute norme sans sanction est inefficace*, la performance de la législation maritime française ne peut seulement se mesurer dans la protection des navires battant pavillon français qui croisent dans les zones exposées aux menaces

[1555] **J-P PANCRACIO**, Droit de la mer, op.cit, p.188 et 189, n°241, 242, 243

[1556] Le TIDM a répondu que par une formule assez générale et pour le moins diplomatique, adressée pareillement aux deux États alors qu'ils ne sont pas du tout dans la même position : « *L'Italie et l'Inde doivent toutes deux suspendre toutes procédures judiciaires et s'abstenir d'en entamer de nouvelles qui seraient susceptibles d'aggraver ou d'étendre le différend soumis au tribunal arbitral prévu à l'annexe VII, ou de compromettre l'application de toute décision que le Tribunal arbitral pourrait rendre ou d'y porter préjudice* »

maritimes. Les interventions militaires, sont incontestablement la matérialisation de la volonté du législateur dans le cadre de la répression des actes illicites contre l'exploitation paisible du navire.

La politique française de lutte contre les menaces maritimes que nous venons de décrire se déroule essentiellement hors des juridictions françaises. Il nous semble utile de rappeler le rôle de l'État français relativement à sa politique placée sous le sceau de l'Action de l'État en Mer (AEM). En effet, le gouvernement français a adopté un livre bleu qui fixe les grandes orientations stratégiques nationales pour la mer et le littoral. Ainsi, la dernière publication inter-armées de notes et références de l'Action de l'État en Mer est bien plus récente[1557] et semble plus adaptée à la surveillance et à la protection des eaux sous juridiction française.

361. L'Action de l'État en Mer est l'organisation administrative et opérationnelle instaurée par la France dans les années soixante-dix[1558] pour répondre aux nouveaux besoins de protection des eaux placées sous sa juridiction. Cette organisation permet au représentant de l'État en mer[1559] de faire appel aux moyens des administrations disposant de capacités d'intervention en mer pour réaliser les missions de service public de sa responsabilité. Ce choix de ne pas doter la France d'une « garde-côtes spécialisée », a placé historiquement la marine nationale au cœur du dispositif maritime de l'État (dualité de ses moyens).[1560] Résumons que les missions de l'action de l'État en Mer sont principalement de trois ordres[1561].

Pendant longtemps, l'on ne percevait pas l'importance des gardes-côtes, ce n'est qu'en 2009 que cette fonction sera reconnue en France[1562] et cette unité a pour vocation de renforcer l'AEM en organisant la mutualisation des moyens des administrations intervenant en mer, selon des priorités définies au niveau central et mises en œuvre sous l'autorité des Prémar et des DDG.

362. Dans la mise en place de l'action de l'État français en mer, deux décisions importantes ont été prises par le CIMER : la première est celle du 8 décembre 2009 qui fixe les grandes orientations stratégiques nationales pour la mer et le littoral[1563]. Quant à la seconde, celle

[1557]Promulguée le 11 avril 2013 à Paris

[1558]L'action de l'État en mer (AEM) dans sa forme moderne est apparue dans les années 1970 avec l'extension des espaces maritimes de la France et la croissance considérable des activités humaines (transport, pêche, plaisance, exploitation des minéraux). Extrait de la Conférence internationale du 8 septembre 2014 sur la sécurisation des espaces maritimes du golfe de Guinée. Panel 3 : Retour d'expérience des partenaires, Approche française

[1559] (Préfet Maritime – Prémar – ou délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer - DDG)

[1560]Action de l'État en Mer (AEM), Notions et références, Publication interarmées PIA-3.31_AEM(2013) N° 059/DEF/CICDE//NP du 11 avril 2013, Amendée le 10 juillet 2013

[1561]D'abord la présence en mer, ensuite l'intervention en mer et enfin la réglementation, la prévention et l'information.

[1562] La garde-côte a été crée par une décision du CIMER (Comité interministériel de la Mer) du 8 décembre 2009

[1563] En ce qui concerne l'exercice des responsabilités de l'État en mer et sur le littoral, il est décidé une **liste des priorités nationales** : lutte contre les pollutions ; lutte contre la pêche illégale ; sécurité du transport maritime ; lutte

du 10 juin 2011, vise la meilleure coordination de la mise en œuvre de la fonction de garde-côtes. C'est ainsi qu'il a été décidé à ladite date par le CIMER l'adaptation des moyens dédiés au sauvetage de la vie humaine et à l'assistance aux navires en difficulté, en particulier dans le Pas de Calais, en privilégiant des accords de coopération et l'appui de l'agence européenne de sécurité maritime. Ce qu'il faut retenir sur ce point, c'est que depuis 2009 avec la création de la fonction de garde-côte, les missions de la marine nationale semble-t-il se sont allégées. Naturellement, cette politique nouvelle de sécurisation des eaux et intérêts sous juridiction française permettra à la marine nationale qui l'assurait à l'origine d'être plus efficace en considérant leur déploiement optimal dans la protection des navires de tous les types battant pavillon français.

Aujourd'hui, il est possible d'affirmer que la présence des EPE à bord de certains navires français qui traversent le Golfe d'Aden a contribué à dissuader les pirates. Malheureusement, on assiste à un relais des menaces maritimes dans le Golfe de Guinée. On retiendra cependant que la présence des EPE n'a pas été moins utile pour la traversée des navires français dans cette nouvelle plaque tournante de la piraterie maritime à laquelle il convient d'ajouter les vols à main armée dont la caractéristique particulière est la violence sur les gens de mer.

363. La coopération navale dans le Golfe de Guinée, avec une fois de plus la France en tête comme cela a été le cas dans le Golfe d'Aden est remarquable. Mais vu les résultats de plus en plus satisfaisants en matière de sécurité et de sûreté maritime, peut-on légitimement soutenir l'idée que les États du Golfe de Guinée sont restés sans rien faire ?

Le Golfe de Guinée subit le relais de la piraterie maritime après le Golfe d'Aden. Grâce à la mise en œuvre de PASSEX[1564] entre la France et les États du Golfe de Guinée, les attaques ont connu un ralentissement. Cette implication de la France dans la lutte contre la piraterie maritime, l'affirmation de la représentante spéciale de la lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée l'a rappelée : « *L'approche française est multi-dimensionnelle. Elle repose avant tout sur le système français de l'action de l'État en mer. Elle inclut aussi …, un volet opérationnel,... »*[1565] Rappelons succinctement que la France, bien avant l'intensification

---

contre l'immigration clandestine outre-mer; lutte contre les narcotrafics. Il est également décidé de fixer des objectifs annuels aux Prémar et aux DDG par une lettre de mission signée du Premier ministre ; de mettre en place un comité directeur de la fonction garde-côtes ; d'établir un centre opérationnel de la fonction garde-côtes et enfin d'expérimenter en Polynésie française un centre unique d'action de l'État en mer.

[1564] A PASSEX exercise (a PASSEX in U.S.A Navy terminology) is an exercise done between two navies to ensure that the navies are able to communicate and cooperate in times of war or humanitarian relief.

[1565] **V. ROGER-LACAN**, représentante spéciale pour la lutte contre la piraterie maritime, Interview à la Conférence internationale du 8 septembre 2014 sur la sécurisation des espaces maritimes du golfe de Guinée

des attaques des pirates dans cette région entretenait déjà des rapports de sécurité et de sûreté maritimes depuis plus de 2 décennies.

L'opération Corymbe appuyée par un bâtiment régulièrement déployé ainsi que de nombreuses frégates françaises[1566] sont des exemples palpables de cette coopération navale. Du 29 juin 2015 à fin août 2015, dans le cadre de l'opération Corymbe, de nombreux exercices ont été faits entre la marine française et celles de sept États du Golfe de Guinée[1567]. Cette période a également été émaillée des PIO[1568]. En plus d'être engagée dans des opérations de sécurité et de sûreté maritimes, l'opération Corymbe a servi de soutien, d'aide, de sécurisation ou d'évacuation des populations en difficultés.[1569]

Lors de ces PASSEX, des entraînements aux tirs, des exercices (EVOLEX)[1570] et (VISITEX)[1571] à la mer en condition réelle ont été effectués.

Par ailleurs, certaines forces qui interviennent à terre ont reçu des formations et entraînements de la part de la marine française[1572]. La mission Corymbe a en outre permis des opérations NEMO[1573] (2015.1 et 2015.2) dans le Golfe de Guinée. C'est aussi grâce à ces opérations que l'on est parvenu à un ralentissement des menaces maritimes dans la région.

364. On peut également noter que cette présence de la marine française dans le Golfe de Guinée a eu lieu parfois en collaboration avec la Royal Navy et la US Navy[1574]. Dans la même veine, un auteur a indiqué que « *si le dispositif naval français dans la zone est unique par son envergure, les États-Unis assurent aussi depuis 2007 une présence régulière au large de*

[1566] Le porte-hélicoptère **JEANNE D'ARC**; le navire de transport de chalands de débarquement (TCD), **le SIROCO**, l'**AVISO**, la frégate portugaise **BARTOLOMEU DIAS**, les patrouilleurs de haute mer **ENSEIGNE JACOUBET** ; le **bâtiment de projection et de commandement (BCP) Tonnerre**.

[1567] Le Congo, la Côte d'Ivoire, le Togo, le Bénin, le Gabon, le Cameroun, et la Guinée équatoriale

[1568] PIO (Période d'Instruction Opérationnelle). Une dizaine de PIO ont eu lieu et 135 marins des pays du Golfe de Guinée en ont bénéficiés.

[1569] Extrait de l'interview de la représentante spéciale pour la lutte contre la piraterie maritime à la Conférence internationale du 8 septembre 2014 sur la sécurisation des espaces maritimes du golfe de Guinée. «*Initialement conçu pour assurer la sécurité des quelques 70 000 ressortissants français présents dans le golfe de Guinée, ce dispositif mène aujourd'hui trois missions : **Soutien aux forces françaises pré-positionnées** à Dakar et à Libreville. C'est désormais la mission principale de l'opération. A partir de 2004 et compte tenu de l'aggravation de la situation sécuritaire en Côte d'Ivoire, le bâtiment déployé dans le golfe de Guinée a à cet égard soutenu le dispositif à terre dans le cadre de l'opération Licorne ; Pré-positionnement en vue d'opérations d'évacuation de ressortissants français et européens (**Resevac**). Depuis son lancement, CORYMBE a assuré l'évacuation de 1 600 ressortissants de diverses nationalités, et préparé six évacuations qui ne se sont finalement pas réalisées ».*

[1570] Exercice d'évolution en Formation (EVOLEX)

[1571] Entrainement à la visite d'un bateau suspect (VISITEX)

[1572] Extrait de l'interview de **V. ROGER-LACAN** à la Conférence internationale du 8 septembre 2014 sur la sécurisation des espaces maritimes du Golfe de Guinée. Un aperçu sur l'ensemble des actions de formations dispensées au profit des marins nous permet de retenir que plus de 2500 marins ont reçu 5000 formations.

[1573] Navy's Exercice for Maritime Operations

[1574] Le 27 janvier 2015, un hélicoptère Merlin de la Royal Navy a effectué une série de « *touch and go* » sur le pont du BPC Tonnerre engagé dans la mission CORYMBE. Cet hélicoptère est embarqué sur un bâtiment britannique RFA Argus déployé au large de la Sierra Leone et avec lequel le Tonnerre a mené diverses interactions.

*l'Afrique de l'ouest, dans le cadre de l'**African Partnership Station** (APS). Les bâtiments détachés dans le cadre de CORYMBE et de l'APS collaborent activement. De même, quand un pays allié déploie un bâtiment dans la zone, CECLANT*[1575] *propose systématiquement une collaboration entre celui-ci et le bâtiment français* »[1576].

Si les États du Golfe de Guinée ont dans une parfaite coopération militaire avec la France contribué à faire reculer les menaces maritimes, cela ne peut signifier qu'ils n'ont pas dire qu'ils n'ont pas mené des actions communes et élaboré des stratégies propres de sûreté du transport maritime.

b- La stratégie opérationnelle des États du Golfe de Guinée

365. La piraterie maritime ayant connu une baisse relative en 2012 dans le Golfe d'Aden, c'est le Golfe de Guinée qui est devenu la nouvelle plaque tournante de cette menace contre le transport maritime. Face à l'urgence, 25 États d'Afrique de l'Ouest et du Centre ont adopté à titre transitoire un code de conduite[1577] le 25 juin 2013 à Yaoundé. Ce texte a pour objet d'apporter une réponse juridique et militaire coordonnée au niveau régional et international aux activités maritimes illégales[1578]. Ainsi, le recours à la force par les moyens nécessaires contre la menace de piraterie maritime dans cette région est clairement mentionné dans ledit code[1579].

En outre, l'objectif affiché par la *Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique,* communément appelée Charte de Lomé, du 15 octobre 2016 est bien le développement de l'économie bleue par différents moyens, la préservation de l'environnement marin et naturellement la sécurité et la sûreté maritimes[1580]. Il s'agit de prévenir et réprimer la criminalité nationale et transnationale notamment le terrorisme, la piraterie, le trafic de drogues, le trafic de migrants, la traite des personnes et les trafics connexes de tous

[1575]CECLANT : c'est l'autorité opérationnelle de la marine française pour la façade Atlantique. CECLANT a pour mission de préparer des forces et commandements opérationnels des forces dans la zone Atlantique. Basé à Brest en France, le CECLANT est commandé depuis août 2008 par le Vice Amiral d'Escadre ANNE-françois de Saint Salvy et est placé sous le commandement direct du Chef d'État Major des Armées.

[1576] Interview de **V. ROGER-LACAN** à la Conférence internationale du 8 septembre 2014 sur la sécurisation des espaces maritimes du Golfe de Guinée

[1577] Il s'agit du Code de Conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activistes maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre

[1578]**L. KOUNGOU**, De Yaoundé à Lomé : méandres de la mobilisation africaine contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, TRIBUNE n°881, 14 avril 2017.p.3 Disponible sur www.defnat.fr / Voir en ce sens Art 2.1 du code de conduite du 25 juin 2013 de Yaoundé.

[1579] Art 3.1 du code de conduite du 25 juin 2013 de Yaoundé.

[1580]**E. DESCLEVES**, « Charte de Lomé : sécurité maritime et développement en Afrique », TRIBUNE n° 834, 18 octobre 2016 .Disponible sur www.defnat.fr

genres en mer, ainsi que la pêche illicite non déclarée et non réglementée. Ce texte reste dans le prolongement du code 2013 qui n'était que transitoire.

366. La politique des puissances maritimes qui consistait à mettre des marins armés à bord des navires qui circulent dans les zones à risque ou à engager des agents de sécurité privée n'a pas reçu l'aval officiel des États du Golfe de Guinée[1581] malgré l'intensification des menaces maritimes dans la zone[1582]. Pour aller plus loin, ces auteurs affirment que la sécurité et la défense étant des questions de souveraineté d'État, l'ingérence externe dans ces domaines d'autres pays est souvent perçue avec une grande appréhension. Bien qu'ils ne disposent pas des capacités individuelles ou collectives pour mobiliser assez de ressources pour résoudre les problèmes de sûreté maritime qui sont en constante augmentation, les pays du Golfe de Guinée se méfient de l'intrusion croissante des grandes puissances étrangères dans leur secteur de sécurité et de défense. Face à cette situation, il ne reste plus que les États du Golfe de Guinée montrent de quoi ils sont capables dans la lutte contre les menaces maritimes.

L'année 2005 a marqué le commencement de la prise des initiatives au niveau national. C'est dans ce cadre que l'administration de l'ancien Président du Nigéria, Olusegun Obasanjo a mis sur pied une Task Force Inter-agence de Sécurité Maritime commandée par l'Amiral Dele Ezeoba. [1583]En outre, pour la même année, l'État a mis en place la Stratégie pour la Sécurité Énergétique du Golfe de Guinée (GGESS)[1584].

Sous le régime du Président Yar'Adua, il a opté pour l'urgence de la création de la Garde Militaire du Golfe de Guinée (GGGF). La mise en place de cette unité avait pour but de réduire les écarts de capacité entre les forces maritimes et les agents de douane et de mener des opérations et des exercices conjoints. S'agissant du Nigéria, il s'est doté d'une Agence de sûreté maritime (NMSA)[1585]. Cette agence a pour objectif de réglementer et de promouvoir sous l'autorité du Ministre des Transports Maritimes, la sécurité et la sûreté dans les eaux sous juridiction nationale et les ports[1586].

[1581]**E. DESCLEVES**, *op.cit*, p. 1 et 2 « *Des propositions ont été faites pour autoriser l'embarquement des gardes armés privés sur les navires, mais plusieurs pays côtiers ont souligné avec force le danger que pouvait représenter des mouvements incontrôlés d'armes dans les ports. Manifestement, le risque « à terre » est considéré comme trop élevé vis-à-vis du bénéfice attendu en matière de sûreté à bord.* »

[1582]**CH. UKEJE et W. MVOMO ELA,** *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de guinée,* Friedrich-Ebert-Stiftung, Décembre 2013, p.33

[1583] La mission qui est assignée à cette Task Force est de mener des enquêtes sur les différentes menaces à la sécurité maritime et recommander des stratégies pour y remédier.

[1584] Cette nouvelle stratégie consistait à échafauder une politique régionale de sécurité énergétique qui devait prendre en compte la mise sur pied d'un système de radar pour surveiller les navires sur les eaux.

[1585] ***The Nigeria Maritime Security Agency (NMSA),*** Créée par la loi n° 71-2007 du 21 mai 2007

[1586]Le sauvetage et la recherche en mer entre dans ses missions. Elle est également compétente pour la surveillance aérienne et côtière, pour la fourniture d'orientation et faire assurer le respect des mesures de sûreté par les navires.

Enfin, la surveillance des ports et des terminaux entre dans ses missions. Cela dit, le Nigéria serait l'un des rares pays du Golfe de Guinée à avoir élaboré un projet de loi sur la piraterie maritime et autres actes illicites avec l'appui de l'OMI. On peut tout de même regretter que ce projet n'a pu jusqu'ici être adopté.[1587] Le Nigéria a en outre mis en place une politique de rapprochement de ses forces dans le but de leur donner plus d'efficacité dans la lutte contre la piraterie maritime. Cela a pu être constaté par la signature d'un protocole d'entente entre la NMSA et la marine nationale pour mener conjointement des patrouilles de sécurisation des eaux sous juridiction nationales[1588].

Le Golfe de Guinée, dans sa dimension géographique, prend en compte certains États de l'Afrique Centrale qui également sont engagés dans la lutte contre les menaces maritimes. C'est le cas du Cameroun où en mai 2009, le Ministre de la Défense a annoncé la mise sur pied par quatre pays[1589] d'une force conjointe pour lutter contre les crimes le long de leur littoral commun.

Contrairement à ce qu'a avancé le Cameroun, l'Angola a proposé un mécanisme régional de sécurité pour combattre les menaces communes. C'est aussi cette absence de coopération entre États du Golfe de Guinée sur la mise en place d'une politique régionale de sûreté maritime, qu'il convient de régler pour plus d'efficacité contre lesdites menaces.

La révision proposée cherche en partie à expliquer le décret n° 2007/290/CAB/PR du 1er novembre 2007 portant sur l'organisation et la conduite de l'action de l'État en mer et dans des régions navigables. De même, avec la création du Bataillon d'Intervention Rapide du Delta[1590], le Cameroun a réaffirmé son engagement à faire de l'action en mer l'une des nouvelles priorités de sa politique publique. Cet engagement s'apparente à celui de son voisin, le Nigéria, où la piraterie et les vols à main armée dans ses eaux se sont intensifiés depuis 2007, obligeant le gouvernement à renforcer sa présence militaire sur le littoral.

Pour la Guinée Equatoriale, État certes petit en termes de superficie et de population, mais également partie du Golfe de Guinée. Il n'a pas hésité à suivre ses voisins en optant surtout pour le renforcement de sa capacité de sorte qu'en ce moment, elle disposerait de la plus importante flotte d'Afrique Centrale. En observant ces actions respectives des États dans le Golfe de Guinée, l'on peut affirmer sans se tromper que le recul de la piraterie maritime et des

---

[1587] **M. M YAPO,** *La lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigeria,* Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone du Japon 2012-2013, Décembre 2013. p.60

[1588] http://www.dailyindependentnig.com/2012/08/nimasa-and-security-of-nigerian-water-domain

[1589] Le Cameroun, la Guinée Equatoriale, le Gabon et Sao Tomé-et-Principe

[1590] Décret n° 2009/080 du 20 février 2009

vols à main armée dans la région en est clairement la conséquence. Nous ne prétendons pas pouvoir rendre compte de la politique interne de tous les États du Golfe de Guinée dans la lutte contre les actes illicites perpétrés contre le transport maritime. Cependant, qu'il nous soit permis de dire quelques mots sur la politique de sûreté maritime de la Côte d'Ivoire.

Le décret portant organisation du Ministère des Transports[1591] et l'arrêté[1592] portant organisation et attribution de la DGAMP[1593], sont les textes de base qui définissent le domaine des missions de la DGAMP en matière de sécurité et sûreté maritimes. Parallèlement à l'existence de l'ISMI[1594] pour le renforcement de la sécurité et de la sûreté maritime dans le Golfe de Guinée, la DGAMP est chargée d'assurer la mise en œuvre de la politique maritime nationale[1595]. Dans le cadre de l'exercice de ses attributions, elle est dotée de trois services opérationnels[1596]. En effet, dans le cadre de ses missions, la DGAMP a mené un certain nombre d'actions dont la mise en place d'une réglementation relative à la sûreté maritime et portuaire. L'application par les acteurs concernés reste cependant problématique.

Par ailleurs, celle-ci est engagée dans une coopération technique avec l'OMI et les gardes-côtes américains qui l'appuient dans le cadre de l'exercice de ses missions de sécurité et de sûreté maritimes et portuaires. Cela dit, la DGAMP, voulant se montrer plus efficace dans l'accomplissement de ses missions a par le biais d'une décision[1597] institué un cadre de concertation et de coordination des actions de sûreté par la création d'un comité national provisoire de sûreté maritime en attendant la signature du projet de décret transmis au Gouvernement.

La stratégie opérationnelle de lutte contre les menaces maritimes est incontestablement et principalement axée sur l'éradication de la piraterie maritime. Si la présence et les différents exercices militaires dans les zones à risque commencent à porter leurs fruits en ce qui concerne la piraterie maritime dans le Golfe de Guinée, il convient de noter que les activités illicites qui ne

[1591] Décret n°2011-401 du 16 novembre 2011
[1592] Arrêté 046 MEMT/DGAMP du 14 mars 2005
[1593] Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires
[1594] Institut de Sécurité Maritime Interrégional inauguré à Abidjan en septembre 2015, basé à l'ARSTM (Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer)
[1595] Elle fait la police de la navigation dans les eaux sous juridiction ivoirienne, assure le suivi de la mise en œuvre du code ISPS, réglemente le secteur des transports et des Affaires Maritimes et Portuaires.
[1596] Le service de la police maritime qui relève de la sous direction de la garde côtière et continue de fonctionner mais est dans un État de déliquescence depuis la crise post électorale de 2010. Il est chargé d'assurer la sécurité portuaire ; des plateformes offshore ; la surveillance du plan d'eau lagunaire, des eaux maritimes ainsi que de protéger et assurer la sûreté des approches maritimes. En plus de ce service, nous avons le service de la radiocommunication dont la mission est d'assurer la liaison terre-mer en vue de venir en aide aux navires se trouvant en difficulté dans les eaux sous juridiction ivoirienne. Enfin, le point de contact ISPS qui assure la collecte et la diffusion des informations relatives à la sûreté des navires et des installations portuaires ainsi que le contrôle et le suivi des activités liées à la sûreté.
[1597]Décision n°165/MT/DGAMP/DG

sont certes pas nouvelles se servent de plus en plus de la mer[1598]. Ainsi, les États devraient faire face à de nouvelles menaces et maintenir une vigilance accrue. C'est en ce sens que la Charte de Lomé de 2016[1599] est la preuve d'une réelle prise de conscience dans la lutte contre les activités criminelles en mer. En dépit de ces efforts étatiques et par extension régionaux une interaction s'avère nécessaire avec les coalitions navales internationales dans la protection du transport maritime.

B- L'appui indispensable de la coopération navale européenne et internationale

Après avoir été précurseur en matière de lutte contre la piraterie maritime tant sur le plan diplomatique que militaire, la France a inscrit son action dans le cadre européen de l'opération Atalante. Celle-ci a permis d'organiser des convois militaires dans le Golfe d'Aden et a contribué à motiver une remarquable mobilisation internationale. Pour rendre compte de la contribution de ces forces dans la lutte contre la piraterie maritime, il conviendra dans un premier temps de présenter le dispositif européen de lutte contre la piraterie maritime(**1**). Dans un second temps, nous rapporterons l'intervention de la coalition navale internationale contre la piraterie maritime (**2**).

1- La reconnaissance du mérite du dispositif européen de lutte contre la piraterie maritime

367. L'initiative européenne de lutte contre les menaces maritimes a permis de réaliser des avancées considérables suite à la mise en œuvre du dispositif européen de lutte contre la piraterie maritime et les vols à main armée. La piraterie maritime étant devenue un phénomène qui perturbe gravement le commerce international par voie maritime et par conséquent l'économie maritime de nombreux États. Face à cette crise, l'Union européenne, ne s'est pas faite prier pour la mise en place d'une politique visant l'éradication de ladite menace. Ainsi, la coopération navale européenne a été matérialisée par l'opération Atalante dont l'importance dans la baisse des attaques de pirates a été justement soulignée par un responsable de la France auprès du Conseil de Sécurité des Nations Unies[1600].

[1598]Le trafic illicite de stupéfiants, la pratique de la pêche illicite (INN)…par voie maritime
[1599] Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique, adoptée le 15 octobre 2016 à Lomé
[1600] Déclaration du représentant de la France à la 6865e séance du Conseil de Sécurité – , 19 NOVEMBRE 2012.

En appui à cette déclaration qui engage la France, d'autres organismes communautaires c'est-à dire de l'Union Européenne ont conjointement rappelé la nécessité de se prémunir contre toute une série de menaces et de dangers maritimes afin d'éviter que les mers ne deviennent des zones propices aux conflits internationaux, au terrorisme ou à la criminalité organisée[1601]. Avant même que la piraterie maritime ne connaissent des pics dans l'océan indien et le Golfe d'Aden, précisément en 2003, le Conseil européen avait souligné qu'il importait de protéger les intérêts de sécurité stratégique de l'UE dans le domaine maritime contre toute une série de risques et de menaces.

Signalons que l'Union européenne a décidé d'asseoir sa politique en matière de sûreté maritime sur une approche intersectorielle. L'on doit comprendre par « *intersectorielle* » les actions communes ou la coopération entre différentes fonctions marines ou maritimes[1602]. Pour aller plus loin, la stratégie européenne se décline comme étant inclusive, et s'appuie sur les résultats déjà atteints[1603].

368. La stratégie européenne en matière de sûreté maritime a besoin, pour être plus performante de prendre en compte quatre objectifs majeurs. Le premier est relatif à l'exploitation au mieux des possibilités qui existent aux échelons nationaux et européens.[1604].

Comme deuxième objectif, l'Union européenne a opté pour le renforcement et la formation de partenariats efficaces et solides dans le domaine de la sûreté maritime mondiale. Selon **N.** QUOC *DINH*/P. DAILER/A. PELLET, la mer se définit comme l'ensemble des eaux en communication libre. Naturellement, les voies de transit des navires dans le monde entier se rejoignent en ces points de sorte qu'il appert utile pour l'Union européen qui veut protéger ses intérêts maritimes de s'ouvrir au reste du monde, précisément à travers une collaboration étroite. Par ailleurs, le succès de cette stratégie est tributaire d'une réelle interaction entre les stratégies

---

[1601] Extrait de la communication conjointe au Parlement européen et au Conseil sur « *Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr: éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'union européenne* », Bruxelles, le 6 mars 2014.p.2

[1602] Par exemple, la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin, le contrôle de la pêche, les douanes, le contrôle des frontières, les forces de maintien de l'ordre et de défense.

[1603] Concernant les résultats, la lutte contre la piraterie au large des côtes de la Somalie est un bon exemple d'approche globale. En effet, il est question de mener une action multilatérale, qui intègre : coopération civile et militaire ; renforcement des capacités et mise en place de partenariats ; enquêtes financières et judiciaires ; efforts diplomatiques et engagements politiques locaux, régionaux et internationaux, ainsi que la recherche, l'innovation et la coopération avec l'industrie.

[1604] Extrait de la communication conjointe au Parlement européen et au Conseil sur « *Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr : éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'union* ***européenne*** », Bruxelles, le 6 mars 2014.p.4 En principe chaque État européen doit adopter une stratégie interne de sûreté maritime. Ce sont donc ces initiatives nationales qui sont soutenues par des agences de l'UE comme l'Agence européenne de défense (AED) et le Centre satellitaire de l'Union européenne (CSUE), ainsi que l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (Frontex) et l'Agence européenne de contrôle des pêches (ACCP), qui ont mis en place des capacités et des systèmes sectoriels de surveillance maritime.

nationales et celles qui sont élaborées au niveau européen. Toutefois, le renforcement de la capacité intersectorielle ne doit pas manquer à ce rendez-vous.

A un troisième niveau, l'Union européenne doit comprendre que cette stratégie de sûreté maritime a un coût. C'est en conséquence qu'elle recherche l'équilibre entre le budget à affecter à cette nouvelle stratégie de sûreté et l'efficacité. Or, l'on ne peut ignorer la crise financière actuellement en Europe. La coopération entre les États de l'Union européenne, même si elle reste à parfaire a contribué également au succès de la stratégie européenne de sûreté maritime.

C'est d'ailleurs cela qui a constitué le quatrième objectif de la stratégie européenne de sûreté maritime. Ainsi, la stratégie européenne de sûreté maritime prévoit un dispositif ayant pour but de contrer tout acte de terrorisme maritime que nous étudierons en profondeur dans les lignes à venir. L'océan étant très vaste, un seul État ne pouvant disposer de moyens pour assurer la surveillance de cette étendue d'eau, l'Union européenne s'est vue dans la nécessité de recourir à la mise en place d'une coopération entre les États-parties pour espérer une navigation à risque de piraterie maritime presqu'inexistant.

369. Sans coopération, il est difficile de pouvoir surmonter toutes les situations qui exposent à une épreuve rude. C'est en cela que *le multilatéralisme maritime*, principe clé lorsqu'il s'agit de traiter de questions complexes qui nécessitent une réaction et une coopération internationales dans le domaine maritime est entré dans les priorités de l'Union européenne. Cette dernière est plus forte semble t-il et ses intérêts sont mieux protégés lorsqu'elle parle d'une seule voix aux partenaires internationaux.

370. L'opération Atalante est l'une des illustrations parfaites de cette coopération navale européenne qui donne des résultats satisfaisants certes hors de l'Europe mais aussi dans la protection des intérêts principalement européens. Elle résulte de la Décision de l'UE du 10 novembre 2008 et sa création est légitimée par plusieurs Résolutions du Conseil de sécurité tenant à la lutte contre la piraterie maritime notamment au large de la Somalie[1605].

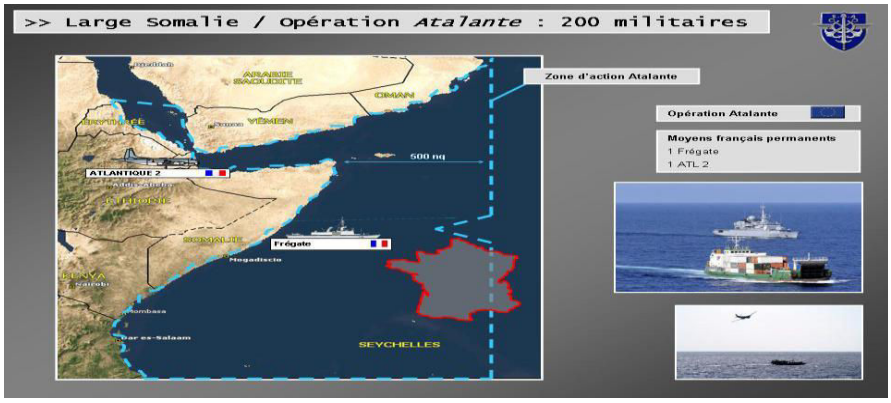
Les initiatives de l'Union européenne en matière de lutte contre la piraterie maritime sont également une réponse à la menace économique qu'elle représente.[1606] Certes, l'opération Atalante intervenait au nom de l'Union européenne qui compte 28 pays, plus de 500 millions d'habitants et couvre une superficie de 4, 5 millions de Km² mais seulement neuf d'entre eux

[1605] Res 1814. Res 1816 ; Res 1838 ; Res 1851 et enfin la Res 1946 du Conseil de sécurité de l'ONU.

[1606] IFM, fiche documentaire n°2/12, objet : l'Europe face à la piraterie maritime. L'opération Atalante. 1er février 2012 .p.1 *« 30% des approvisionnements en pétrole de l'UE et 70% du trafic de conteneurs de l'UE passent par les zones menacées ».*

prennent part à l'opération[1607]. Cependant, il convient de souligner que ce sont les États les plus importants de l'Union. L'opération Atalante avait une zone d'intervention qui a, eu égard à la fréquence et au déplacement des attaques des pirates été étendue et couvre le Sud de la mer rouge, le Golfe d'Aden et une partie de l'océan Indien comprenant les Seychelles. Cette zone d'opération est indiquée sur l'image qui suit :

-Zone d'opération d'Atalante et de contribution française



Source : état major français des armées-ministère de la défense-2011

Ajoutons que l'opération Atalante a pour mission de protéger les navires affrétés par le PAM (Programme Alimentaire Mondial) et l'AMISOM (African Union Mission in Somalia) et les personnes déplacées pour cause de la guerre. La protection des navires vulnérables naviguant dans le Golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes entre également dans la mission de l'opération Atalante. Cela dit, la dissuasion, la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée sur les navires dans le Golfe d'Aden et dans la corne de l'Afrique sont prises en compte par la mission d'Atalante.

Il est important de signaler que la situation inquiétante par le passé dans la corne de l'Afrique a nécessité une stratégie européenne à trois niveaux, mieux trois types d'actions.

D'abord, l'EU NAVFOR « Atalante », mission militaire chargée de la sécurité des bateaux du PAM, de la lutte contre les pirates et qui, au nom du droit de poursuite, peut mener des actions à terre. Ensuite, l'EUTM Somalie[1608], chargée de former les soldats et les forces de sécurité somaliennes[1609].Enfin une dernière mission baptisée EU CAP HoA qui est une mission civile de reconstruction des capacités maritimes (capacité des États côtiers à contrôler leurs littoraux et leurs eaux territoriales). Sur le terrain, il n'est pas aisé que chaque mission soit

[1607] L'Allemagne ; la Belgique ; l'Espagne ; la France ; le Grèce ; l'Italie ; le Luxembourg ; les pays-Bas et enfin la Suède.
[1608] European Union launched a military training mission in Somalia (EUTM Somalia)
[1609] 3000 soldats ont été formés dans le cadre de cette mission.

exercée isolément. C'est ainsi que le Conseil des États européens du 12 mars 2012 a décidé de l'activation de l'OPCEN[1610]. Désormais, la stratégie européenne dans la corne de l'Afrique consistera à apporter l'expertise militaire indispensable à la mission EU CAP HoA, de coordonner et d'améliorer les synergies civilo-militaires entre ces trois missions en liaison avec le Représentant Spécial de l'UE pour la corne de l'Afrique.[1611]

Avant de dire quelques mots sur les actions décisives de l'opération Atalante dans la lutte contre les menaces maritimes, rappelons qu'elle a été bâtie sur les cendres d'autres opérations mises en place par l'Union européenne. Toujours dans le cadre de la sécurité et de la sûreté maritime, l'Union européenne avait avant le lancement de l'opération Atalante expérimentée l'EUROMARFOR[1612] en 1995 avec pour États fondateurs la France, l'Italie, le Portugal et l'Espagne. Cette mission pouvait être déployée dans diverses autres missions telles que l'OTAN[1613], parmi les casques bleus et au sein de l'OSCE.[1614]

Après l'EUROMARFOR, le Conseil européen des affaires générales et extérieures a mis en place le 15 septembre 2008 à Bruxelles l'EUNAVCO[1615]. Elle avait pour mission d'une part de coordonner les moyens mobilisés par les États membres de l'UE pour la lutte contre les menaces maritimes dans le Golfe d'Aden. EUNAVCO devait également servir d'interface d'information entre les armateurs et le dispositif mis en place dans cette zone réputée à haut risque. On peut faire remarquer que dans le cadre cette opération, de nombreux navires ont été escortés notamment par la France et les autres États engagés[1616].

C'est suite à ces opérations que le 10 novembre 2008, l'UENAVFOR « Atalante » a vu le jour. Notre lecteur comprend sans doute que c'est plus d'un mois à partir de la création de l'UENAVCO que la mission purement militaire de l'UE a connu le jour. L'EUNAVCO cesse donc ses activités à compter du lancement d'Atalante. C'est donc l'**EUNAVFOR** qui reprend les travaux de l'EUNAVCO en s'appuyant sur le Centre de sécurité maritime - corne de l'Afrique (MSCHOA). Ce dernier est composé par des militaires et personnel de la marine marchande et assure l'interface, notamment via un site internet, entre les armateurs et les forces navales opérant

[1610] Centre d'Opération de l'UE
[1611] Il s'agit de M. Alexander Rondos
[1612] Force maritime européenne
[1613] L'Organisation du Traité Atlantique Nord, c'est une alliance militaire créée le 4 avril 1949 dont 28 États notamment européens et américains et ayant son siège à Bruxelles
[1614] Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe
[1615] L'action militaire commune de lutte contre la piraterie maritime en Somalie, baptisée "EU Navco Somalie", conformément à la résolution 1816 du Conseil de sécurité de l'ONU
[1616] A l'actif de la France, plus d'une vingtaine de navires aussi bien de commerce que du PAM en transit dans le Golfe d'Aden ont été escortés, rappelle l'État Major de l'Armée française.

dans la zone, dont EUNAVFOR**.** L'organisation de l'opération Atalante se faisait sous deux angles et conjointement[1617].

371. Signalons que neuf États européens participent à l'opération Atalante, plus d'une vingtaine de bâtiments et aéronefs ont été engagés et environ de 1800 militaires étaient en mission dans cette zone à risque sous mandat de l'opération Atalante. Il est important de souligner que les moyens déployés par les États sont fonctions de la disponibilité. Nous sommes loin de pouvoir donner la liste exhaustive des moyens déployés, cependant, il serait utile de donner un aperçu de la participation française dans l'opération Atalante.

La France participe à l'opération Atalante avec le déploiement permanent d'une frégate pendant toute la durée de l'opération et la participation ponctuelle d'un avion de patrouille maritime, ATL 2, basé à Djibouti. La France propose également un soutien logistique à l'opération avec son dispositif pré-positionné à Djibouti. Les pays participant à l'opération peuvent s'appuyer sur les infrastructures aéroportuaires de la base des FFDj (Forces françaises à Djibouti) qui fournit également un soutien santé.

Le 15 mars 2012, la France a renforcé les capacités de surveillance du dispositif « Atalante » en déployant un avion de patrouille maritime Falcon 50M (F50) de la Marine nationale et le 26 mars 2012, un avion de détection et de contrôle aérien Awacs E3F de l'armée de l'Air. Vu cette capacité et contribution navale de la France dans l'opération Atalante, on peut déjà imaginer la taille approximative du déploiement effectué par l'ensemble des États européens engagés dans l'opération européenne de sécurité et de sûreté maritime au large des côtes somaliennes.

Si l'organisation de l'opération Atalante est un succès, il va de soi qu'elle présente un bilan que nous jugeons à l'instar du conseil européen et de la communauté internationale comme satisfaisant. En abordant le bilan de l'opération Atalante six années après son lancement (2008-2014), on peut affirmer en voyant les résultats sur le terrain qu'elle a largement contribué à la réduction des attaques de pirates. Cette avancée considérable est due à la qualité du

[1617] A côté d'un comité politique et de sécurité qui assurait la direction stratégique des opérations (COPS), il existe le Comité Militaire de l'UE (CMUE) qui assure le suivi de la bonne exécution de l'opération conduite sous la responsabilité d'un commandant de l'opération. En ce qui concerne les états – majors, il existe deux. L'un est basé à Northwood au Royaume-Uni et présente un effectif de 80 personnes, dont 6 Français. Il a pour mission d'assurer la planification et la conduite de l'opération en liaison avec les autorités militaires (État-major de l'UE) et politiques de l'UE. L'autre est un état major de la force sur le terrain. Contrairement au premier, il est embarqué à bord d'un bâtiment et compte une vingtaine de militaires dont un français. Aucun ordre de hiérarchie entre ces deux États-majors ne nous a été communiqué ainsi que la mission exacte du second état-major embarqué qui doit changer tous les quatre mois. Cependant, on peut penser qu'il a pour mission de coordonner les opérations sur le terrain.

renseignement et à une parfaite coopération navale des États de l'UE.[1618] Par ailleurs, Atalante assure de manière permanente la protection des navires dans l'IRTC mais aussi dans les zones à risque. Cela dit, l'opération Atalante a assuré le transfert des présumés pirates vers des États comme les Seychelles, l'île Maurice et le Kenya pour être jugés[1619]. On peut souligner que la piraterie maritime et les vols à main armée présentent certes des conséquences graves contre la sûreté maritime, mais l'Europe dans une coopération navale bien ficelée a pu les faire reculer. Pour l'atteinte de ce même objectif, nous ne saurions ignorer la contribution décisive de la coalition navale internationale au côté d'Atalante.

2- L'intervention de la coalition navale internationale contre la piraterie maritime

372. Un auteur s'est interrogé: Outlook : Is there a need for a legal basis for using force against pirates ?[1620] Il est en effet question de la légitimité et la légalité du recours à la force contre les pirates. La tendance des traités internationaux et de la jurisprudence qui considère que l'usage de la force contre les pirates est légitime ne produit pas de réponse définitive à cette menace. Toutefois, elle n'est pas moins importante que l'aspect juridique qui mérite toujours d'être encouragé. Le Tribunal International du Droit de la mer semble suivre cette cadence notamment dans l'affaire du M/V Saïga[1621]. Par cette jurisprudence, on peut comprendre que l'usage de la force ne doit intervenir que de manière exceptionnelle. Par ailleurs, il convient d'admettre que le droit international n'interdit pas le recours à la force. Cependant, ce recours semblerait perfectible pour éviter certaines bavures qui ont eu lieu au cours des opérations militaires en mer[1622]. Ainsi, le droit international doit être interprété comme admettant des limites dans l'usage de la force contre les pirates.

[1618] International Recommended Transit Corridor. En Janvier 2011, 736 otages et 32 navires étaient aux mains des pirates somaliens. En décembre 2014, il ne reste plus aucun navire et 30 otages. En ce qui concerne la protection des navires du PAM, un taux de réussite de 100% a été atteint.

[1619] Extrait de la brochure d'information *"**European Union Naval Force Somalia Operation Atalanta », p.16.*** disponible sur *www.eunavfor.eu*

[1620] **A. PROELSS**, Piracy and the use of force, Extrait de « The Law and Practise of Piracy at Sea », European and International Perspectives, ed by Panos Koutrakos and Archilles Skordas, OXFORD and Portland, OREGON, 2014.p. 65

[1621] M/V 'Saiga' n°2, n° 61 above, para 156. "*These principles have been followed over the years in law enforcement operations at sea. The normal practice used to stop a ship is first to give an authorization or visual signal to stop, using internationally recognized signals. Where this does not succed, a veriety of actions may be taken, including the firing of shots across the bows of ship. It is only after the appropriate actions fail that the pursuing vessel may, as a last, use force. Even then, appropriate warning must be issed to the ship and all efforts should be made to ensure that life is not endangered…''*

[1622] Case of the SS Lotus (France v Turkey), Judgement of 7 September 1927, Permanent Court of International Justice, Ser A, No 10, 5, 18ff. Note that the ICJ arguably based ist recent advisory opinion on the unilateral Declaration of Independence on that approach: See accordance with International Law of the Unilateral Declaration

Contrairement à cette approche, le juge Simma a estimé qu'une telle approche de souveraineté ne permet pas au droit international moderne et les Tribunaux de 'inquire into the precise status' of the concepts in question, and has concluded that it should be consider in such situation that 'international law can be neutral or cannot assessed here in detail[1623]. Finalement, aucune preuve n'a été rapportée que l'autorité du recours à la force dans le cadre de l'application des mesures contre les pirates comme étant contraire à la volonté des États et à *l'opinio juris*. Partant, le droit de recourir à la force militaire contre les pirates et d'autres auteurs d'activités illicites en mer dans un contexte d'application de la loi doit être considéré comme valable conformément au droit international coutumier[1624].

373. Le Secrétaire général des Nations Unies, M. Ban Ki-Moon, constate que les efforts déployés par la communauté internationale et le secteur privé pour lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes ont donné de bons résultats …Selon lui, plusieurs facteurs expliquent la baisse du taux de réussite des attaques menées par les pirates: l'action combinée des forces navales en mer et à terre;…[1625]

La mer est aussi vieille que le monde et les penseurs avaient déjà des idées illustres à propos de sa conquête qui est manifestement essentielle pour le contrôle du monde. Cette pensée, les pirates comme la communauté internationale dans son élan de lutte contre les menaces maritimes, cherche chacun à se l'approprier[1626]. Mais bien avant ce dernier, un autre penseur est allé plus loin en indiquant que : *« Celui qui tient la mer, tient le commerce du monde…, tient la richesse du monde ».*[1627] En analysant ces deux réflexions, on comprend aisément que les pirates dans les océans cherchent à contrôler le monde par la conquête de la mer et les détenteurs de l'ordre actuel du monde admettent mal l'idée de perdre le domaine stratégique que constitue la mer dans la construction du monde. C'est en raison de cela que la communauté internationale n'épargne aucun effort, notamment militaire pour pacifier les espaces maritimes que les pirates tentent de contrôler.

---

of Independence in respect of Kosovo; Advisory Opinion of 22 July 2010, ICJ report 403, para 84./ Voir également l'affaire Enrica Lexie qui est pendant de le Tribunal International du Droit de la Mer.

[1623]According with International Law of the Unilateral Declaration of Independance in Respect of Kosovo, Decl Simma, 2010 ICJ Report 478, para 9.

[1624] **A. PROELSS**, *Op.cit*, p. 66

[1625]Extrait du rapport de M. **J. ELIASSON**, Vice-Secrétaire général de l'ONU, qui était venu présenter le rapport du Secrétaire général sur *la situation concernant la piraterie et les vols à main armée au large des côtes de la Somalie*. Conseil de sécurité 6865e séance – matin & après-midi 19 NOVEMBRE 2012. CS/10820 Le Conseil de sécurité insiste sur la nécessite d'adopter une approche globale afin d'éliminer durablement la piraterie

[1626]L' Amiral **A. MAHAN**, *The Influence of Sea Power upon History,* 1980 . *« La maîtrise des mers, ou sea power, a une importance capitale dans la stratégie maritime »*

[1627] Propos de Sir **W. RALEIGH** à la fin du XVI siècle

374. La lutte contre les menaces maritimes a nécessité de grands moyens au registre desquels il y a l'option militaire. Certes, des stratégies politiques comme diplomatiques ont été nécessaires dans une certaine mesure, mais le recours à la stratégie militaire a été pour une part essentielle très fructueuse. Aujourd'hui, si la piraterie n'a pas totalement disparu, elle a connu au moins un recul très significatif même si nos inquiétudes se justifient quant à ce qui se passe dans le Golfe de Guinée et à nouveau en Asie du sud-est. Ainsi, il est intéressant de rappeler le résumé que le Conseil de Sécurité fait de l'intervention de la coalition navale internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime[1628]. L'intervention de la coalition navale internationale a joué un rôle important dans la lutte contre les menaces maritimes. Certaines de ces opérations étaient placées sous commandement de l'OTAN et ont connu un succès remarquable.

Commençons par l'opération « Allied Protector » qui a couvert la période du 24 mars au 29 juin 2009 et qui a permis de déjouer de nombreux actes de piraterie dans le Golfe d'Aden et au large de la corne de l'Afrique. Précisément, ce sont des vaisseaux du SNMG1[1629] qui ont opéré dans ces zones à risques. En effet, l'opération « Allied Protector » est un groupe mobile qui peut être affecté selon les besoins de l'OTAN à diverses opérations.[1630] Pour le succès du SNMG1, il a été déployé un dispositif important placé sous le commandement du vice-amiral José Pareira de Cunha[1631]. Le 29 juin 2009, marquait la fin de la mission du SNMG1 et c'était le SNMG2 qui venait en succession. Le SNMG2 qui avait toujours la même mission, a duré pour la période du 29 juin- août 2009. Il était placé sous commandement du contre-amiral Steve Chick avec le dispositif suivant[1632].

[1628] « Le Conseil salue à cet effet les efforts de l'opération Atalante de l'Union européenne, les opérations Protecteur allié et Bouclier océanique de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, placées sous commandement d'États membres de l'OTAN, les activités de la Force multinationale 151 des Forces maritimes combinées, placées sous commandement du Danemark, des États-Unis d'Amérique, de la Nouvelle-Zélande, du Pakistan, de la République de Corée, de Singapour, de la Thaïlande et de la Turquie, et d'autres États agissant à titre individuel, en coopération avec les autorités somaliennes et les uns avec les autres, pour réprimer la piraterie et protéger les navires vulnérables circulant au large des côtes somaliennes, et se félicite de l'action de certains États Membres, notamment la Chine, la Fédération de Russie, l'Inde, le Japon, la Malaisie et la République de Corée, qui ont déployé des navires ou des aéronefs dans la région, comme indiqué par le Secrétaire général dans son rapport (S/2012/783). » Extrait de la 6865 e séance du Conseil de Sécurité « le Conseil de sécurité insiste sur la nécessité d'adopter une approche globale afin d'éliminer durablement la piraterie »,19 novembre 2012 cs/10820

[1629] Standing Nato Maritime Group 1

[1630] Disponible sur www.nato.int. *La première phase de l'opération Allied Protector a été menée alors que le Groupe se mettait en route pour assurer le tout premier déploiement de l'OTAN en Asie du Sud-Est. Toutefois, avec la recrudescence des actes de piraterie dans le Golfe d'Aden et en Somalie, l'OTAN a décidé, dès le 24 avril, d'annuler les deux autres escales prévues à Singapour et en Australie.*

[1631] 1 NRP Corte Real (vaisseau amiral, Portugal) ;1 HMCS Winnipeg (Canada); 1 HNLMS de Zeven Provincien (Pays-Bas) ; SPS Blas de Lezo (Espagne) ; USS Halyburton (États-Unis).

[1632] 1 ITS Libeccio (frégate, Italie) ; 1 HS Navarinon (frégate F461, Grèce) ; 1 TCG Gediz (frégate F495, Turquie) ; 1 HSM Cornwall (frégate F99 Royaume-Uni) ; 1 USS Laboon (destroyer DDG58, États-Unis).

Avant l'opération « Allied Protector », l'opération « Allied Provider » qui a duré d'octobre à décembre 2008 procédait déjà à l'escorte des navires notamment ceux du PAM[1633] et patrouillait dans les eaux somaliennes. Sans pouvoir apporter de statistiques comme ce fut le cas de l'opération Atalante, on peut dire que le recul de la piraterie dans le Golfe d'Aden mais également dans le Golfe Persique est en partie du aux performances de cette opération. L'on se rappelle encore que de 2007 à 2009, la piraterie a connu des pics dans le Golfe d'Aden et particulièrement en Somalie. Le rapport du BMI sur la piraterie maritime et les vols à main armée l'atteste bien.

Lorsque l'OTAN, par le biais de l'opération « Allied Provider » assurait cette protection rapprochée et patrouillait dans ces eaux qui sont les plus exposées à des actes criminels contre des navires marchands, ses bâtiments pouvaient avoir recours à la force dans le respect des règles d'engagement approuvées et du droit national et international applicable. On peut ajouter que l'opération « Allied Provider » a été établie temporairement en réponse à une demande formulée le 25 septembre 2008 par le Secrétaire Général de l'ONU, Ban Ki-moon. L'OTAN a fourni cette capacité de lutte contre la piraterie en application des résolutions 1814, 1816 et 1838 du Conseil de sécurité de l'ONU, et en coordination avec d'autres acteurs internationaux, parmi lesquels l'Union européenne.[1634] Avant que cette mission ne soit confiée au SNMG2, il était déjà prévu qu'elle fasse escale dans certains pays du Golfe Persique[1635]. Cette escale répondait à l'exigence de l'Initiative de coopération d'Istanbul (ICI).

En août 2009, l'opération « Ocean Shield » a pris le relais d' « Allied Protector ». Elle fait de la sûreté maritime l'une de ses priorités dans le Golfe d'Aden, la corne de l'Afrique mais également dans l'océan indien. Cette mission de l'OTAN s'est réalisée en étroite collaboration avec d'autres opérations[1636]. L'on peut affirmer que la mise en place de cette coalition navale internationale qui comptait également le dispositif maritime de l'OTAN et celui d'autres États a eu pour finalité de dissuader les pirates dans leur élan de perturbation du transport maritime mais également d'éradiquer la piraterie dans les zones à risque. Cependant, des otages sont encore détenus aux mains des pirates ce qui ne veut pas dire que les racines de la piraterie ont été entièrement coupées, d'où la nécessité de maintenir la vigilance.

[1633] Programme Alimentaire Mondial
[1634] Disponible sur www.nato.int
[1635] Bahrein, Emirats Arabes Unie, Koweit et Qatar
[1636] Il s'agit d'Atalante de l'UE, le Groupe CTF-151 des forces navales combinées, conduite par les États-Unis et enfin les déploiements de différents pays comme la Chine, l'Inde et la Corée du Sud. D'autres partenaires tels que l'Ukraine en 2013 la Nouvelle-Zélande(2014) et plus récemment l'Australie(2015) ont contribué à lutter efficacement contre la piraterie maritime dans ces zones à haut risque par le passé.

Cela dit, l'opération Océan Shield a permis l'élargissement de l'approche de l'OTAN dans la lutte contre les menaces maritimes. Cela se comprend dans la mesure où elle propose désormais aux États qui le souhaitent de les appuyer dans le développement de leur propre capacité de lutte contre la piraterie maritime. Ainsi, cette initiative tenant au renforcement des capacités a pour conséquence d'apporter des solutions durables aux menaces maritimes. On ne peut dans ces conditions dire que l'OTAN est un acteur de premier plan dans la lutte contre les menaces maritimes mais sa mission doit être perçue comme une valeur ajoutée surtout dans des domaines comme la formation militaire, le commandement et le contrôle ainsi que la coordination des opérations dans des situations complexes. Ces domaines que nous venons de citer semblent utiles pour les États des régions dont les côtes sont en proie aux menaces maritimes[1637].

375. En somme, l'OTAN a pour mission de prévenir et enrayer la piraterie maritime en agissant directement contre les pirates, en escortant les navires et en assurant la dissuasion comme nous l'avons souligné plus haut. Cependant, le succès de ces opérations n'a été possible que par une étroite collaboration avec d'autres partenaires visant le même objectif. A côté de cela, la coopération navale internationale vigilante demeure une nécessité dans la mesure où elle est indispensable pour l'éradication de la piraterie maritime qui est de plus en plus marquée par des tendances et des tactiques nouvelles empruntes de sophistication. C'est en ce sens que la prolongation de la mission de l'opération Ocean Shield jusqu'à fin 2016[1638] comme c'est également le cas pour Atalante[1639].

376. Suite à une initiative américaine, la Combined Task Force (CTF-151) a été mise sur pied pour définir une zone de surveillance et de sûreté maritime(MSPA) dans le Golfe d'Aden, la mer rouge, l'océan indien et la mer d'Arabie. Rappelons que bien avant la Task force 151, il avait existé la Task Force 150[1640] qui a été mise en place dans le cadre de l'opération Enduring Freedom (OEF) en 2001. Cependant, cette opération avait pour mission de lutter contre le terrorisme. Cela dit, la Task Force 150 n'était habilitée à conduire des opérations de lutte contre

[1637] Disponible sur www.nato.int

[1638] Le 25 novembre 2016, l'opération Océan Shield a effectué sa dernière mission par un détachement danois au depart des Seychelles. Disponible sur www.meretmarine.com/fr/content/Somalie. Cela figure sous l'intitulé: Somalie : fin de l'opération Océan Shield de l'OTAN

[1639] Le 28 novembre 2016, le Conseil a prorogé jusqu'au 31 décembre 2018 le mandat de l'EU NAVFOR Somalie - opération Atalanta. Le Conseil a également affecté à l'opération un budget de 11,064 millions EUR pour couvrir les coûts communs. Disponible sur : www. http://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2016/11/28-eu-navfor-somalia-operation-mandate-extended/

[1640] CTF-150 was established in October 2002 and incorporates the vessels of the US Navy's Fifth fleet. CTF-150 is under the combined Forces Maritimes Component Commander/Commander US Naval Forces Central Command in Bahrain. Current CTF-150 members include Canada, Denmark, France, Germany, Pakistan, and the United Kingdom. Australia, Italy, the Netherlands, New Zealand, Portugal, Spain, and Turkey have all participated in CTF-150.

la piraterie maritime contrairement à la Task force 151. La CTF-151 était constituée de 4 navires de guerre[1641]. Ainsi, parti de ces quatre puissances, le but visé par la CTF-151 était en réalité de parvenir à une coalition navale internationale plus élargie et pouvant comprendre au moins 14 États en 2010 comme l'affirme le Vice Amiral William Gortney de la U.S.Naval Forces Central Command.[1642]

377. Certes, cette coalition navale était structurée mais pour une meilleure organisation, il a été mis sur place en Janvier 2009 le Groupe de Contact pour la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS). Il avait pour mission d'apporter une solution aux difficultés tenant à la piraterie maritime mais surtout en œuvrant pour plus de coopération entre les différentes forces en présence. Par ailleurs, le CGPCS travaillant en étroite collaboration avec la CTF-151 menait ses actions sur quatre points essentiels[1643] diplomatiques. Cependant, le CGPCS ne s'est pas limité à ces missions, il a contribué à la clarification des BMP (meilleures pratiques) dont nous sommes à la 4ème édition en 2011. En effet, elle donnait des instructions de sécurité et de sûreté spécifiques aux équipages des navires une fois dans les eaux sous juridiction somalienne mais surtout dans la corne de l'Afrique.

Au regard de cette forte coopération navale notamment dans le Golfe d'Aden et la corne de l'Afrique, nous pouvons indiquer qu'il en est résulté un résultat positif[1644]. C'est d'ailleurs, ce qui a amené un auteur à faire cette évaluation de l'intervention de la coalition navale internationale : *« To a certain extent, the various measures outlined above have found some succes »*[1645]

378. Il est aussi important de noter que si la coopération navale internationale est remarquable dans le Golfe d'Aden, dans le Golfe d'Arabie, dans l'océan indien avec pour but de lutter contre la piraterie maritime, elle l'a été dans une mesure moindre dans le Golfe de Guinée. Ce que l'on ne peut toutefois méconnaître, c'est qu'elle est essentiellement accentuée sur une coopération de la marine française et celles des États du Golfe de Guinée, ce que nous n'avons pas omis de mentionner en amont.

Comme nous l'avons souligné plus haut, l'initiative européenne en matière de lutte contre les menaces maritimes s'est vue accompagnée de l'appui d'autres forces. Cet appui a joué un

[1641] Le USS Anzio and USS Mahan comme contribution américaine ; le HMS Portland remis par le Royaume-Uni ; le HMAS Warramunga remis par l'Australie.
[1642] **P. CHALK**, *Piracy off the horn of Africa, Scope: Dimensions, Causes and Responses*. The Brown Journal of World Affairs, Spring/ Summer 2010 • volume XVI, issue II. p.97
[1643] Ces actions consistaient en la facilitation et en la coordination des actions dans une zone plus étendue de partage d'information, de renforcement des capacités judiciaires, de sensibilisation à la gravité de la situation, et au renforcement des efforts diplomatiques
[1644] Voir rapport 2015 du BMI sur la piraterie et les vols à main armée
[1645] **P. CHALK**, *Piracy off the horn …op.cit,* p. 99

rôle remarquable dans cette stratégie internationale de lutte contre les risques maritimes. Mais une chose reste tout de même indispensable et a contribué de manière significative au succès de cet élan international dans la mise en place d'une sécurité et d'une sûreté maritimes internationales. Il s'agit de la coopération entre les États. En plus d'être très utile dans la lutte contre les menaces maritimes, la coopération internationale reste une nécessité dans le contrôle des activités illicites en mer.

L'intervention de la coalition navale internationale est remarquable. Toutefois, il serait utile de se demander les raisons qui expliquent le manque d'engouement à faire intervenir une coalition navale dans le Golfe de Guinée. A notre avis, la raison qui serait à l'origine de cette situation est que le Golfe de Guinée, malgré son importance et sa position stratégique dans la facilitation du transport maritime, ne saurait être à la hauteur du Golfe d'Aden ou encore du détroit de Malacca[1646].

Certainement, ce que l'on peut retenir de l'intervention de la coalition navale internationale dans la lutte contre les menaces maritimes est positif et les rapports du BMI ces dernières années en témoignent. Toutefois, cela n'exclut pas le maintien d'une vigilance accrue, faute de laquelle une recrudescence de la piraterie maritime dans les zones pacifiées (Asie du Sud-est-Golfe d'Aden) ne devrait pas surprendre. La piraterie maritime et le terrorisme maritime sont deux menaces majeures contre le transport maritime. Mais de plus en plus des voix se lèvent pour affirmer qu'il existerait des liens étroits entre ces menaces. Au moment où des initiatives remarquables dans la lutte contre la piraterie maritime étaient en cours des les zones affectées, des stratégies quant au recours à la force contre le terrorisme maritime étaient mises en œuvre. Leur succès mérite d'être rappelé.

§II – Le dispositif envisageable en matière de lutte contre le terrorisme maritime

Le recours à la force contre le terrorisme maritime est bien souvent en représailles à une attaque terroriste. Un navire peut tomber aux mains des terroristes qui menacent d'en faire usage

[1646]**A. GASCON**, « La piraterie dans le golfe d'Aden : les puissances désarmées ? », *Hérodote* 2009/3 (n° 134) p.116 En 2008, le golfe d'Aden, par où transite la moitié des hydrocarbures au monde, est devenu le trajet maritime le plus dangereux avant le détroit de Malacca, le golfe de Guinée, le golfe du Bengale et la mer des Caraïbes.

comme une arme, tel un pétrolier ou un navire transportant des matières nucléaires. Face à l'urgence, le traitement de la menace de terrorisme maritime sur la base du recours à la force se déclinera en des perspectives axées sur le fondement du droit international (**A**). Certaines opérations ont eu une portée dissuasive significative (**B**).

A- Les perspectives d'intervention sur le fondement du droit international contre le terrorisme maritime

Les États qui, pour agir en représailles aux attentats terroristes utilisent l'argument de la légitime défense entretiennent une perception fausse de cette cause d'irresponsabilité pénale. Il y a donc un intérêt à préciser les conditions à remplir pour le recours à la légitime défense. Par ailleurs, peut-on face à l'imminence d'une menace terroriste sur un navire tombé aux mains des terroristes en haute mer, maintenir uniquement la compétence de l'État du pavillon sur ce navire ? Après avoir donné les raisons de l'encadrement juridique nécessaire de la légitime défense dans la lutte contre le terrorisme maritime (**1**), nous indiquerons les mesures envisageables par l'État du pavillon ou pour son compte à l'encontre des navires sous contrôle des terroristes(**2**).

1- Le recours à la légitime défense : un encadrement juridique nécessaire

379. Un ancien Président du Tribunal international du droit de la mer affirme que : « *Les États pris pour cibles par des terroristes venant de la mer sont habilités à recourir à la légitime défense.* »[1647]En effet, M. Wolfrum comprend la légitime défense ici comme un des moyens qu'offre le droit international pour réprimer les activités terroristes en mer. La légitime défense telle que soutenue par ce juge répond t- elle véritablement à la définition juridique qu'on lui confère ? Si certaines instances internationales comme le Conseil de Sécurité des Nations Unies adoptent des résolutions pour la répression du terrorisme, encore, faut-il que leur mise en œuvre respecte les exigences de la légitime défense.

Le Conseil de Sécurité des Nations Unies, après avoir condamné le terrorisme a souligné la nécessité *« de combattre par tous les moyens les menaces à la paix et à la sécurité internationales… »* causées par les terroristes[1648]. Dans cette même résolution, le Conseil de

[1647] Allocution du Président Rudiger Wolfrum sur la lutte contre le terrorisme en mer, disponible sur : https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/doherty_lectire_130406_fr.pdf
[1648] Résolution 1368(2001) du 12 septembre 2001 du Conseil de Sécurité

Sécurité a invoqué le libellé de l'article 51 de la Charte des Nations Unies[1649]. Comme le Conseil de Sécurité des Nations Unies, le Conseil de l'Organisation de l'OTAN a affirmé au lendemain des attentats terroristes du 11septembre 2001 que cette attaque avait déclenché l'exercice de la légitime défense conformément à l'article 5 du Traité de l'Atlantique Nord.[1650] Les attentas du 11 septembre seraient-elles des attaques armées ? Il ne semble pas. La légitime défense pouvait-elle s'en trouver justifiée ?

On a pu le constater des fois, le terrorisme cause des dégâts aussi bien en mer qu'à terre dont l'ampleur est non seulement inqualifiable mais compromet la paix et la sécurité internationales. Certainement, le risque est encore plus grand lorsque ces actes odieux sont à caractère transnational. Partant, il semble y avoir nécessité de prendre des mesures pour rétablir la paix et la sécurité internationales. Peu importe leur caractère multilatéral, régional ou unilatéral, elles doivent faire l'écho à cette évolution des relations internationales.

380. Il semblerait que M. Wolfrum qui soutient cette thèse du recours à la légitime défense comme moyens de répression du terrorisme maritime, était un Professeur de Droit international. Ces analyses bénéficient en principe d'une présomption de clarté et de pertinence. Toutefois, la conception qu'il aurait de la notion de légitime défense nous paraît quelque peu discutable. La mise en œuvre de la légitime défense est conditionnée et les conditions qu'elle exige sont pour le moins « draconiennes » pour reprendre l'expression de l'avocat Didier REINS.

381. Ainsi, le principe de la proportionnalité[1651] est essentiel en cas de recours de la légitime défense. Cette condition de la légitime défense semble causer de réelles difficultés aux justiciables quand il s'agit de rapporter la preuve de cette défense. Le législateur semble avoir

---

[1649] Art 51 de la Charte des Nations Unies «*…le droit inhérent à la légitime défense individuelle et collective…* »

[1650] Art 5 du Traité de l'OTAN « *Les parties conviennent qu'une attaque armée contre l'une ou plusieurs d'entre elles survenant en Europe ou en Amérique du Nord sera considérée comme une attaque dirigée contre toutes les parties, et en conséquence elles conviennent que, si une telle attaque se produit, chacune d'elles, dans l'exercice du droit de légitime défense, individuelle ou collective, reconnu par l'article 51 de la Charte des Nations Unies, assistera la partie ou les parties ainsi attaquées en prenant aussitôt, individuellement et d'accord avec les autres parties, telle action qu'elle jugera nécessaire, y compris l'emploi de la force armée, pour rétablir et assurer la sécurité dans la région de l'Atlantique Nord… »*

[1651] **G. CORNU**, Voc. Juri*, op.cit*, p. 733 : Dans la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme et de la Cour de justice de l'Union européenne, règle de pondération selon laquelle les atteintes portées à des droits fondamentaux par la puissance publique ne peuvent excéder ce qui est nécessaire à l'intérêt général ; principe voisin en vertu duquel l'action de la communauté ne doit pas excéder ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs du traité de l'Union. / Coureur. DH, 2 juill. 2002, Motais de Narbonne c/ France, n° 48161/99, non publié. « Toutefois, même si les autorités nationales sont les mieux placées pour apprécier la situation, la Cour va rechercher s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens utilisés et le but visé. » Extrait de « *Introduction Générale à la Convention européenne des droits de l'homme : des garanties et mécanisme de protection* » par **J-Fr RENUCCI** aux éditions du Conseil de l'Europe, 2005. p. 58

oublié l'essentiel qui se trouve dans deux facteurs complémentaires[1652]. L'exigence de proportionnalité devrait donc être revue en fonction de ces paramètres.

Inutile de dire que la chasse au terroriste ne distingue pas parfois des hôpitaux et même des orphelinats. Y a-t-il proportionnalité dans la riposte lorsqu'on fait usage de porte-avions afin de permettre à des avions de faire « des frappes supposées ciblées » desquelles on dénombre de nombreux civils et innocents tués. Peut-il y avoir proportionnalité, lorsqu'on se bat avec un ennemi qu'on ne peut pas véritablement identifier ? L'exigence de la proportionnalité, pour conférer un caractère légitime à la défense ne semble pas de notre point de vue convaincante dans la mesure où une telle évaluation ne manquera pas d'être subjective. Si l'absence de proportion de la riposte fait disparaître la légitime défense au sens du Code pénal, en revanche, elle conduit le plus souvent à un partage de responsabilité en matière civile[1653].

Comme nous venons de le voir, le recours à la légitime défense, exige de la prudence dans sa mise en œuvre, car elle renferme bien de conditions qui parfois sont difficilement respectables. Aussi bien les instances internationales que les organes qui les animent doivent s'assurer d'un réel encadrement de sa mise en œuvre. Mais est-ce qu'un tél idéal peut être atteint lorsque dans le feu de l'action l'on est poussé par la volonté d'écraser l'ennemi. On aura entendu des déclarations qui font état de « guerre contre Daesh, guerre contre le terrorisme » de certaines hautes autorités françaises au lendemain des attaques terroristes du 13 novembre 2015 sur la ville de Paris[1654].

382. La légitime défense ne peut être admise que lorsqu'elle a été simultanée à l'acte d'agression. Il s'agit là du caractère actuel de la riposte[1655]. La fuite de l'agresseur semble en conséquence exclure la légitime défense. Ainsi, l'agression n'est plus actuelle lorsqu'un propriétaire, après avoir ouvert sa porte et rencontré un cambrioleur qui tente de tirer sur lui avec une arme à feu enrayée puis s'enfuit, rentre chez lui, prend un fusil, ressort et fait feu sur le voleur.

En ce sens, un auteur a estimé que d'une part « l'exercice du droit de la légitime défense individuelle ou collective reconnu à l'article 51 de la Charte des Nations-Unis est soumis aux

---

[1652]**R. LEGEAIS**, Légitime défense et protection des biens. Aperçu de droit comparé. Rev. Sc. Crim. 1980, p. 325 (-la peur ressentie par la personne attaquée au moment même de l'agression et qui ne lui permet pas toujours de respecter l'exigence de proportionnalité ;-l'inadéquation entre l'exigence de proportionnalité et certaines situations qui ne sont précisément pas mesurables ou quantifiables).

[1653]MM**. Ph. DELEBECQUE et Fr-J PANSIER**, Op.cit, 6è éd. Responsabilité civile, Délit et quasi-délit, p. 62 n°100

[1654] Déclaration de M. F. HOLLANDE suite aux attaques terroristes du 13 novembre 2015 sur la ville de Paris.

[1655] L'agression et la riposte doivent se situer dans une même unité de temps. Dès lors qu'un temps trop long s'est écoulé entre l'agression et la riposte, ce laps de temps est incompatible avec la permanence ou la présence du danger. Le danger doit exister au moment de la défense. Voir en ce sens : Paris, 22 juin 1988, D.1988, IR 244

conditions et aux limitations établies dans cette Charte et émanant du droit international général, y inclus en particulier les principes de nécessité et de proportionnalité »[1656] ; et d'autre part, que « les principes de nécessité et de proportionnalité s'appliquent également aux conflits armés sur mer et requièrent que l'emploi de la force par un État, lorsqu'il n'est pas interdit par le droit des conflits armés, ne dépasse pas, en intensité et par les moyens employés, ce qui est indispensable pour repousser une attaque armée et pour rétablir sa sécurité ».[1657]

Cependant, à l'aune de la réflexion du Doyen Carbonnier que nous aimerions prendre à notre compte[1658], il peut paraître difficile de mesurer ces critères en pratique. Par ailleurs, le législateur français a même admis en plus des autres critères que l'homicide volontaire ne peut justifier la légitime défense des biens[1659]. La description de la pratique peut s'analyser en la notion de « vengeance »[1660]. Elle semble plus appropriée, or la vengeance est un acte répréhensible par le code pénal.

Au commencement, pourrait-on dire, est la vengeance. Vengeance de nature privée, et qui a pour caractéristique d'être illimitée, c'est-à-dire non proportionnée au mal causé. Mais très vite, et ceci pour des raisons de survie, la vengeance privée s'organise. L'on met en place des mécanismes régulateurs afin d'éviter les déchaînements de violence s'inscrivant dans une sorte de spirale sans fin, ou de vendetta perpétuelle. Le coupable n'est alors plus confronté à une vengeance privée, il encourt la vengeance publique. Le droit pénal n'est alors plus privatif : il prend un caractère public. Enfin, cette conception de la légitime défense peut s'écarter de certaines conceptions.[1661]

383. A la question doit-on recourir à la légitime défense dans la lutte contre le terrorisme maritime, nous pouvons répondre par l'affirmative à la seule condition que sa mise en œuvre se fasse dans le respect des exigences de la légitime défense telles que nous les avons décrites. Pour ce faire, conviendrait-il de rechercher un rapprochement entre les conceptions divergences de la

---

[1656]Manuel de SAN REMO sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, Livourne, 12 juin 1994 in Revue internationale de la Croix-Rouge, novembre-décembre 1995, 816, pp.649-694, art 3

[1657] Manuel de **S. REMO** sur le droit international applicable aux conflits armés sur mer, Op.cit, art 4, Extrait de l'Annuaire de droit maritime et océanique, Tome XXXIII_2015, p.138 et 139

[1658] **J. CARBONNIER**, op.cit, p.9 *« ...comment estimer le trop ou le trop peu alors que les besoins n'ont pas été chiffrés »*

[1659]**R. LEGEAIS**, Op.cit, p.325 /Art 122-5 du code pénal.

[1660] La **vengeance** est un acte d'attaque d'un individu contre un second, motivée par une action antérieure du second, perçue comme négative (concurrence ou préjudice) par le premier (LAROUSSE)

[1661] En Angleterre, le *criminal law act* (1967) dispose : « qu'une personne peut recourir à la force dans la mesure où cela est raisonnable compte tenu des circonstances... ». Si cela est constant dans les divers droits, c'est la réaction judiciaire qui ne l'est pas (sauf à noter que partout il est admis que s'il y a contrainte pour l'agent, sa responsabilité est exclue, à titre subjectif. V.art. 33 CP allemand selon lequel « *si par désarroi, crainte ou terreur, l'auteur dépasse les limites de la légitime défense, il n'est pas puni* ».

légitime défense[1662] ? Cela suppose un contrôle effectif par le Conseil de Sécurité (par le biais des organismes internationaux spécialisés dans la protection des droits de l'homme)[1663] qui est souvent le donneur d'ordre. C'est également à ce prix que l'on peut s'attendre à un traitement efficace de la menace de terrorisme maritime par l'approche de la légitime défense. L'intervention sur un navire étranger tombé aux mains des terroristes est une question urgente et complexe auquel il convient d'apporter des solutions sur le fondement du droit international.

2- Les mesures envisageables par l'État du pavillon ou pour son compte à l'encontre des navires sous contrôle des terroristes

384. En haute mer, les navires relèvent de la juridiction exclusive de l'État dont ils battent pavillon et cet État est tenu d'appliquer aussi bien le droit international que son droit interne. Le pavillon confère à l'État les pouvoirs d'exécution qu'il est possible de mobiliser à l'encontre d'un navire arborant son pavillon. En l'absence de cette distinction, un navire pourrait faire l'objet d'actions diverses, voire contradictoires lorsque ce n'est pas l'hésitation de tous les États quand il s'agira d'intervenir pour mettre fin à une menace imminente des terroristes en mer.

Dans l'exercice des droits découlant du pavillon, les États dont les navires battent pavillons doivent exercer leur juridiction avec efficacité et garantir que leurs navires ne commettent pas d'infractions au droit international et interne. L'accomplissement de ces obligations aura pour conséquence que les États tiers s'abstiennent de toutes actions à l'encontre de ces navires.

385. S'il arrive qu'un navire tombe aux mains des terroristes et qu'ils ont l'intention d'en faire usage pour commettre des actes répréhensibles, il revient à l'État du pavillon en principe d'intervenir. Si nous faisons usage de cette approche nuancée, c'est justement parce que la réflexion d'un auteur inspirée du classique de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer[1664] a attiré notre attention. Il convient de dire que cette compétence ne peut être absolue.

[1662]**E. A BIN SHABANI**, *Appréciation souveraine du juge dans la détermination de la proportionnalité entre l'attaque et la riposte : cas d'une victime-agresseur originel*, Mémoire, Université de Goma, 2010, §5 : La légitime défense en droit comparé)

[1663] Amnesty Intenational et Human right Watch…

[1664]**Ph. BOISSON**, « La sûreté des navires et la prévention… » *Op.cit*, DMF 2003. p. 2 « *elle (la Conv SUA) donne à l'État du pavillon une compétence exclusive pour intervenir en haute mer sur un navire contrôlé par des terroristes »*

Cette intervention trouverait également son fondement dans le chapitre VII de la Charte des Nations Unies. Or, la procédure telle que décrite dans la Charte des Nations Unies[1665] peut paraître lente face à une menace réelle d'acte de terrorisme[1666]. Cela dit, le chapitre VII présente un caractère trop général en matière d'élimination des menaces contre la paix et la sécurité internationales.

Ceci étant, l'intervention pour l'éradication des menaces maritimes, mérite-elle qu'on leur réserve un traitement spécial, vu le caractère spécial du terrorisme maritime ? Notre objectif étant de parvenir à des mécanismes efficaces dans le traitement des risques maritimes, la réponse est affirmative. En observant la Convention SUA, le chapitre VII de la charte des Nations Unies, texte à caractère général trouve en quelque sorte application dans la mesure où la convention SUA n'a qu'une approche très superficielle.

Suite à de nombreuses critiques, dont celle qui suit[1667], le Protocole de 2005 annexé à la Convention SUA semble avoir répondu aux préoccupations soulevées par M. BOISSON. On peut ajouter que ce Protocole représente un point essentiel de l'évolution du droit en matière de lutte contre les actes illicites en mer.

386. C'est en raison des lourdeurs que pourrait imposer la mise en œuvre du chapitre VII qu'il est impérieux d'élaborer un cadre juridique spécifique comme le soutien de manière inconditionnelle Frédérique Vallon dans sa thèse dont l'intitulé est évocateur[1668]. Cette approche pourra aider à bannir des habitudes des États, leurs hésitations toujours favorables à l'accomplissement d'actes de terrorisme contre la navigation maritime.

387. Cependant, il est nécessaire d'envisager une hypothèse dans laquelle l'État du pavillon n'a pas la capacité d'intervenir ou même d'intervenir avant que la menace ne se réalise. Dans ce cas, l'État du pavillon est tenu de demander l'assistance d'États tiers. A ce propos, une résolution de l'AG des Nations Unies dispose qu'il est « demandé à tous les États, unilatéralement et en collaboration avec les autres États ainsi qu'aux organes compétents de l'organisation des Nations Unies de contribuer à l'élimination…du terrorisme

---

[1665] Art 39 à 41 de la charte des Nations Unies.

[1666] Imaginons qu'un navire nucléaire tombe aux mains des terroristes comme ce fut le cas du navire Faina (transportant des chars, munitions et armes à destination de l'Afrique) et du VLCC SIRUS STAR tombé aux mains des pirates somaliens, de la théorie à la pratique décrite sous le chapitre VII de la Charte des Nations Unies, le pire peut arriver. La menace terroriste n'est pas comme la piraterie.

[1667] **Ph. BOISSON**, *« La sûreté des navires et la prévention…. »Op.cit,* DMF 2003, note 18. *« La Convention SUA ne vise pas toutes les actions pouvant être commises par des terroristes et ne donne aucune indication sur les procédures d'arraisonnement à mettre en œuvre, notamment sur les méthodes permettant à l'État du pavillon d'autoriser une autre Partie à arraisonner un navire suspect affirmant détenir sa nationalité en dehors des eaux territoriales »*

[1668] **Fr. M-A VALLON**, « De l'utilité d'un droit international en matière de terrorisme nucléaire maritime »

internationale…qui pourrait susciter des actes de terrorisme international et compromettre la paix et la sécurité internationales »[1669].

Pour revenir à la contribution de la convention SUA comme fondement de cette assistance demandée aux États pour intervenir sur un navire battant pavillon d'un État qui n'a pas les capacités de le faire, il faudrait se référer à deux dispositions. Tout d'abord, l'article 9 semble évoquer cet appui qu'un État jugé défaillant peut attendre des États tiers[1670] pour intervenir sur un navire sous contrôle des terroristes. Le renseignement étant indispensable pour le succès de toute intervention, la convention SUA a prévu un cadre d'assistance aux États, qui selon certaines exigences devraient avoir droit, sans doute pour intervenir mais aussi poursuivre les présumés auteurs de l'incrimination prévue à l'article 3 de la convention SUA[1671].

388. L'intervention sur un navire dont les terroristes ont pris le contrôle peut être organisée d'une autre manière. En partant de l'idée que le navire aux mains des terroristes constitue un danger pour la population de l'État pris pour cible, l'obligation d'intervenir peut alors résulter du principe de la sauvegarde de la vie humaine. Naturellement, ce principe nous rappelle l'intitulé d'une convention très importante en matière de sécurité et de sûreté maritimes[1672] et relève par la même occasion du régime international de la protection des droits de l'homme.

389. Par ailleurs, il convient d'ajouter que le consentement de l'État qui n'a pas la capacité d'intervenir doit être requis par les États tiers avant toute intervention en lieu et place dudit État. Or, le terrorisme maritime pouvant avoir des conséquences catastrophiques, il serait souhaitable que le consentement soit présumé avoir été donné par l'État du pavillon notamment lorsque la menace est imminente. Qui sait si les États-Unis ont requis le consentement de l'Ukraine avant d'encercler avec d'autres navires de guerre le MV Faina[1673]. Il peut arriver que le consentement de l'État requis soit présumé dans des cas d'extrême urgence.

390. Lorsque les mesures de prévention n'ont pas pu empêcher les terroristes de s'emparer d'un navire dont ils ont l'intention d'en user pour commettre des dégâts, une dernière

---

[1669] Voir la Résolution 40/61 de l'Assemblée Générale des Nations Unies du 9 décembre 1985

[1670] Art 9 de la Convention SUA « *Aucune disposition de la présente Convention n'affecte de quelque façon que ce soit les règles du droit international concernant l'exercice de la compétence des États en matière d'enquête ou d'exécution à bord des navires qui ne battent pas leur pavillon* »

[1671] Art 14 de la Convention SUA « *Tout État Partie qui a lieu de croire qu'une infraction prévue à l'art. 3 sera commise fournit, conformément à sa législation nationale, aussi rapidement que possible, tous renseignements utiles en sa possession aux États qui, à son avis, seraient les États ayant établi leur compétence conformément à l'art. 6.* »

[1672] Il s'agit de la Convention SOLAS qui lors de son amendement récemment a inclut le code ISPS.

[1673] *« La situation a dégénéré, hier, à bord du cargo Faina, détourné jeudi dernier par des pirates et ancré devant la côte somalienne avec sa cargaison de chars. Encerclés par plusieurs navires de guerre, notamment le destroyer USS Howard »* Disponible sur : http://www.meretmarine.com/fr/content/somalie-les-pirates-sentretuent-bord-du-cargo-faina

approche pour intervenir dans des conditions pareilles est envisageable. Pour faciliter la célérité en matière d'intervention sur un navire aux mains des terroristes en haute mer, il peut être procédé à la dépossession ou la déchéance du navire de sa nationalité. Cela permettra aux États tiers de légitimer leur intervention, mais aussi permettra de limiter considérablement le danger auquel la menace terroriste par usage du navire en leur possession expose l'État ciblé, sa population, et le transport maritime.

Si les mécanismes que nous avons exposés peuvent contribuer au succès d'une intervention sur un navire sous contrôle des terroristes, reste maintenant à savoir si une coopération navale internationale est une alternative indispensable pour la protection du commerce international par voie maritime contre les menaces. La coalition navale internationale serait-elle en train d'exercer une mission qui ressortit en principe à la souveraineté des États ? Même si la pratique peut s'analyser ainsi, reconnaissons que les États n'ont pas cédé toute leur souveraineté à la coalition navale internationale dans la mesure où ils continuent d'agir pour la protection des navires battant leur pavillon.

La situation que nous venons de décrire rend compte de l'intervention d'un État dans l'urgence contre des actes de terrorisme, notamment de terrorisme maritime. De telles interventions sont délicates mais nécessaires et urgentes. Le législateur international ayant fixé le cadre, les autres mécanismes que nous avons envisagés ne sont pas moins indispensables. A côté de celle-là, les États, à l'instar de la France ont mis sur pied des stratégies opérationnelles pour contrer le terrorisme maritime.

B- Les opérations de lutte contre le terrorisme maritime

La Convention SUA et son Protocole de 2005 ont fixé le cadre des infractions au titre du terrorisme maritime. C'est conformément à ces textes que le droit français a défini et incriminé les actes de terrorisme. Ces interventions en mer contre cette menace se font dans le cadre de l'opération vigimer (**1**). A côté de cette implication étatique, l'intervention de la coalition navale internationale continue d'être d'un apport inestimable (**2**).

1- L'intervention des États en la matière : le cas de la France

391. La Convention SUA liste un certain nombre d'infractions, pour lesquels elle exige des États parties qu'ils les répriment par des peines appropriées[1674].Elle vise le fait pour une personne de commettre, de tenter de commettre, d'inciter quelqu'un à commettre ou de menacer de commettre l'un des actes prévus à l'article 3 de la Convention SUA de 1988. Ainsi, les infractions envisagées par cette convention sont inspirées par l'affaire de l'Achille Lauro : l'hypothèse est principalement celle des terroristes embarquées à bord du navire victime, qui blessent ou tuent des passagers ou des membres d'équipage, ou qui projettent de détruire le navire, notamment par incendie ou explosion. L'évolution des pratiques après 1988 et notamment en septembre 2001 a conduit l'OMI à l'occasion du Protocole de 2005, à élargir les infractions concernées.

392. Conformément au protocole 2005, sont visées en plus des infractions prévues par la Convention SUA dans sa version initiale, les actes que nous indiquerons lorsqu'ils ont pour objectif, par leur nature ou leur contexte, d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque[1675]. Signalons par ailleurs que les actes de terrorisme sont définis[1676] et incriminés en droit français[1677]. C'est pour faire appliquer ces dispositions que la France a mis en place le plan vigimer.

393. Vigimer est la déclinaison spécifique en milieu maritime du plan gouvernemental de vigilance, de prévention et de protection face aux menaces terroristes de « vigipirate ». « Mis en place en réaction aux attentats de 2001, ce plan comporte un catalogue de mesures ciblées pour renforcer la posture permanente de sauvegarde maritime, depuis les zones littorales jusqu'en haute mer. Cela passe par le renseignement, la surveillance du trafic, celle des zones sensibles, le suivi des mouvements de certains navires, etc… »[1678].

[1674] Art 5 Conv SUA de 1988 .

[1675] Il s'agit de l'utilisation contre ou à bord d'un navire d'explosifs, de matières radioactives ou d'armes bactériologiques, chimiques ou nucléaire d'une manière qui provoque ou risque de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves ; le déversement, à partir d'un navire , d'hydrocarbures, de gaz naturel liquéfié, ou d'autres substances nocives ou potentiellement dangereuses, en quantités ou concentrations qui provoquent ou risquent de provoquer des dommages corporels ou matériels graves ; l'utilisation d'un navire d'une manière qui provoque la mort ou des dommages corporels ou matériels graves ; le transport à bord d'un navire d'explosifs, de matières radioactives, d'armes BCN, de matières brutes ou produits fissiles spéciaux, ou d'équipements, de matières, de logiciels ou de technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, la fabrication ou au lancement d'une arme BCN, en ayant l'intention de les utiliser à cette fin.

[1676] L'acte de terrorisme est celui qui est « essentiellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur ».

[1677] Voir Art 421-1 et suivants du code pénal. / Voir également l'art 224-6 du code pénal (détournement de navire)./ L'art L.317 du code de la sécurité intérieure(détention d'un dépôt d'armes ou de munitions)/ Art L.2353-4 du code de la défense qui réprime la fabrication, sans autorisation, d'un engin explosif ou incendie ou d'un produit explosif

[1678] Propos du capitaine de frégate François Marescaux, adjoint au chef de bureau action de l'État en mer(AEM) de l'État-major de la marine

En métropole, c'est le Préfet maritime qui a la compétence pour activer ces mesures. Ainsi, la marine nationale, la gendarmerie, la douane ou encore les affaires maritimes prennent à tour de rôle l'alerte Vigimer en patrouillant pour assurer une surveillance des approches maritimes et renseigner sur la menace. Elles se servent également de moyens aéronautiques pour donner de la profondeur à cette surveillance[1679].

Pour le capitaine Marescaux, « *Ces administrations sont complémentaires, chacune apporte ses propres éléments d'appréciation... Ainsi, les Affaires maritimes, qui assurent des responsabilités dans le domaine de la sécurité de la navigation, suivent sous cet angle le trafic maritime aux abords des côtes, disposant à cette fin de données relatives aux navires et à leur fret ; les sémaphores de la Marine surveillent les approches maritimes d'abord sous l'angle de la protection en observant les mouvements des navires ; la Douane, chargée de la lutte contre la fraude et les trafics, balaye la zone à la recherche de comportements suspects.* »

394. *Notons que l'ensemble de ces différents centres opérationnels travaillent de concert sous l'autorité du Préfet maritime en synthétisant les informations reçues. Dans la mise en œuvre du plan vigimer, la marine nationale joue un rôle très important. C'est ainsi qu'elle peut être placée en alerte vigimer*[1680]*. Pour ce faire, la marine nationale est engagée dans la posture permanente de sauvegarde maritime, et met en œuvre les mesures du plan vigimer. Autre acteur important du plan vigimer : le guetteur sémaphorique qui surveille la navigation maritime*[1681]. Quant à Spationav, il répertorie les émissions des balises AIS et les signaux radars émis par tous les navires et les sémaphores.

Sur le terrain, lorsque la menace de terrorisme maritime est élevée, il y a une attitude à tenir. Le Centre des Opérations Maritimes est automatiquement alerté si un navire présente des mouvements suspects. Le Préfet maritime indique ensuite quel comportement adopter, de l'observation directe à l'interpellation[1682]. Pour ce qui est de la prévention, quand le risque de la menace terroriste est élevé, la dissuasion est intensifiée par le renforcement de la présence en

---

[1679] 600 marins par jour, 3 bâtiments et un avion de surveillance participent à cette opération.

[1680] Propos du lieutenant de vaisseau **J-C CHAUMERY**, commandant du *Jaguar : « A bord, nous disposons de plusieurs moyens pour faire du renseignement : des jumelles, un GPS, un radar équipé d'un relais AIS (système d'identification automatique des navires)…, . On confronte nos observations aux informations répertoriées dans nos bases de données pour voir si elles sont conformes. »*

[1681] Explication du maître-principal Nicolas Bernard, chef de poste au sémaphore de Saint-Quay- Portrieux : *« Au minimum, on doit connaître la position du bateau, d'où il vient, où il va et avec quel type de cargaison. On utilise des jumelles et un radar relié à Spationav, un réseau permettant à tous les sémaphores et au centre des opérations maritimes d'accéder aux informations maritimes en temps réel. »*

[1682] *« Par exemple, on peut envisager qu'un avion de la Douane détecte un navire dont les mouvements sont douteux. Le centre opérationnel de la Douane contacte alors le COM qui synthétise toutes les informations disponibles auprès des autres acteurs. Si un doute persiste, le préfet peut ordonner à l'un des moyens présents en mer de suivre discrètement le navire voire de l'inspecter »*, illustre le capitaine de frégate Marescaux.

mer[1683]. C'est ainsi qu'en 2011, l'on a pu compter près de 2500 heures de mer et 1800 heures de vol dans la mise en œuvre de vigimer.

395. L'importance des forces françaises dans la lutte contre le terrorisme maritime a été rappelée par le Ministre de la défense en ces termes : « La finalité première de nos forces armées est la protection de nos concitoyens et du territoire. Elles y consacrent des moyens importants. Cet objectif se décline en effet dans différents cadres d'action, donnant lieu à des missions permanentes de posture de sûreté aérienne et maritime, plan gouvernemental Vigipirate, mission Harpie ect… »[1684]

Comme nous pouvons le constater, les opérations françaises de lutte contre le terrorisme maritime sont très innovantes et mérites d'être relayées par les autres États. En appui aux initiatives comme celles de la France suscitée par les attentats du 11 septembre aux États-Unis et les attaques récurrents en France, une coalition navale internationale est mise sur pied pour la lutte contre la menace terroriste en mer.

2- L'intervention de la coalition navale internationale

396. La politique de l'Union européenne ne s'est pas seulement limitée à la lutte contre la piraterie maritime. Le terrorisme en mer, l'une des menaces les plus graves contre le commerce international par voie maritime a également été pris en compte par la stratégie européenne de sûreté maritime. Le terrorisme maritime peut se mettre en œuvre par trois principales modes opératoires. D'abord, il peut s'agir de prise d'otage.[1685] Ensuite, certains terroristes préfèrent mener leurs attaques contre des navires civils ou militaires. L'attentat sur la frégate USS COLE, qui en octobre 2000, alors qu'elle ravitaillait dans le port d'Aden au Yémen, s'est faite percuter par un canot rempli d'explosifs, créant une brèche d'environ 70 m dans la coque au-dessus de la ligne de flottaison. Concernant les navires civils ciblés par les attaques terroristes, l'histoire a particulièrement retenu celle opérée sur le pétrolier français *Limburg,* attaqué dans des conditions similaires au large du Yémen en 2002. Même si cela ne s'est pas encore produit, il est à envisager que des terroristes se servent d'un tanker chargé pour commettre un acte terroriste dont les conséquences peuvent se révéler irréparables et extrêmement graves pour la biodiversité.

[1683] *« Vigimer est une caisse à outils : selon son degré, on active diverses postures de sécurité, différents moyens de renseignements pour assurer la prévention et la protection de nos intérêts »,* résume le capitaine de corvette Christophe Monnier, chef du bureau « opérations côtières » au centre des opérations de la Marine pour la zone Atlantique.

[1684] **J-Y LE DRIAN**, Compte rendu, Commission défense nationale et des forces armées, jeudi 22 janvier 2015, CR n°33, Séance ordinaire 2014- 2015

[1685] Voir Achille Lauro en 1985 et le Silco en 1987

Enfin, les terroristes peuvent se servir de navires pour acheminer des matières fissiles disons des explosifs et même infiltrer des activistes dans des points stratégiques. Ce fut le cas en Grèce, en juin 2003, ou le cargo *Baltic Sky,* battant pavillon comorien (équipage ukrainien), a été intercepté avec à son bord 680 tonnes d'explosifs. En effet, c'est son attitude suspecte (errements sans but précis) qui avait alerté l'OTAN[1686].

397. Quant à la lutte contre cette menace maritime, elle s'est opérée à travers diverses opérations. Rappelons d'abord que le 11 septembre 2001, date mémorable en ce qui concerne les attentats aux États-Unis a constaté la mise en place de la politique internationale de sûreté dans le monde, au tableau duquel il ne faudrait pas omettre d'inscrire le plan de la sûreté maritime. En octobre 2001, s'inscrivant dans l'opération militaire d'envergure de lutte contre les terroristes en Afghanistan, l'opération baptisée *Enduring Freedom*, une coalition d'États a mené des opérations de lutte contre le terrorisme dans l'océan indien et la corne de l'Afrique. Au nombre de ces États, on comptait l'Allemagne, la Grande Bretagne, l'Espagne, la France, l'Italie et les Pays-Bas qui y participent de manière régulière par l'envoi de frégates avec à leur tête les États-Unis. De la même année à mars 2003, l'opération de lutte contre le terrorisme baptisée *Active Endeavour* mais cette fois sous l'égide de l'OTAN a eu pour mission l'identification des navires dans la zone orientale de la Méditerranée.

Ces opérations ont présenté un bilan satisfaisant dans la lutte contre les activités illicites par mer. Ainsi, des inspections ont été autorisées par le commandant de l'opération en conformité avec le droit international mais en tenant compte de l'accord de l'État du pavillon du navire en cause. L'opération *Active Endeavour,* est passée de la dissuasion à l'engagement direct pour la sécurité en termes de maîtrise des mers depuis l'année 2003 ; de plus la zone d'opération a été élargie, depuis avril 2003 au détroit de Gibraltar et, depuis mars 2004, à l'ensemble de la Méditerranée. L'intervention des forces navales européennes et américaines engagées en commun dans le cadre des opérations susmentionnées a été essentielle au regard des statistiques [1687].

L'étude que nous avons menée sur la prévention et la lutte contre la piraterie et le terrorisme maritimes nous a permis de nous rendre compte des nombreuses insuffisances dans le

---

[1686]**B. GERMOND,** *Les forces navales européennes face aux « nouvelles menaces » en mer*, *publié dans* relations internationales, 2006/1 (n° 125) sur http://www.cairn.info/zen.php?ID_ARTICLE=RI_125_0045 **/** Voir note 10 : AFP, *L'OTAN était alertée depuis plusieurs semaines sur le cas du* Baltic Sky, 25 juin 2003 ; AFP, *Saisie d'explosifs : les Grecs refusent de privilégier la piste terroriste,* 23 juin 2003 ; AFP, *Saisie d'explosif : la cargaison destinée à une société fantôme à Khartoum,* 23 juin 2003.

[1687] NATO Diplomatic Division, *NATO and the fight against terrorism,* NATO Briefing, March 2005, p. 6. Entre octobre 2001 et janvier 2005, 59 000 navires ont été identifiés, dont 80 ont fait l'objet d'un contrôle à bord, et 488 navires marchands alliés ont été escortés à travers le détroit de Gibraltar dans le cadre d'*Active Endeavour.*

cadre juridique et les initiatives afférents. C'est ce qui a justifié les alternatives que nous avons envisagées afin d'améliorer le cadre de prévention de ces menaces qui perturbent gravement le transport maritime. Comme le droit à lui-seul ne peut permettre d'atteindre l'objectif de la pacification des océans, il a fallu recourir à la force. Option certes, indispensable, mais dont une prudence doit être observée dans sa mise en œuvre. Les solutions en la matière restent essentiellement à terre. Pour donner satisfaction aux victimes des menaces maritimes que nous venons d'étudier, le législateur maritime a institué un cadre assurantiel les prenant en compte sous le vocable de risques de guerre. Cependant, il n'y a pas que la couverture de la piraterie et du terrorisme maritime que nous allons examiner, mais également la couverture assurantielle de toutes les menaces maritimes qui leurs sont assimilables.

CHAPITRE II : LA POLITIQUE ASSURANTIELLE DES RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILES LIES AU TRANSPORT MARITIME

Historiquement les risques de guerre étaient liés au transport maritime et aucune distinction n'était faite entre ceux-là et les risques ordinaires de la navigation. Toutefois, la paix progressivement retrouvée sur les mers a justifié son exclusion des polices risques ordinaires. L'assurance des risques de guerre par l'État était au début purement facultative et devient obligatoire en 1917 afin de permettre à l'économie du pays de pouvoir continuer à fonctionner. L'après-guerre (2è guerre mondiale) marque un tournant dans le système, puisque les compagnies d'assurance retrouvent progressivement leur liberté de souscription. C'est en 1967 que la loi change et dispose que « l'assureur ne couvre pas les risques de guerre civile ou étrangère … »[1688], sauf convention contraire. Par ailleurs, les assurances ou réassurances des risques de guerre sont prise en charge par la CCR (Caisse Centrale de Réassurance) avec la garantie de l'État[1689]. Aujourd'hui, le risque, loin d'avoir disparu, n'a pas le même visage. En effet, le risque de guerre comme on l'entendait avant, une guerre déclarée entre deux États, n'existe quasiment plus et les guerres du XXI^{ème} siècle prennent le visage du terrorisme. C'est ainsi que le monde des assurances voit naître le concept de risque terroriste qui semble remplacer, en matière d'assurance aux biens et aux personnes, la notion de risque de guerre. Si

[1688] Art. 20 de la loi du 3 juillet 1967
[1689] Art. L 431-4 du Code des assurances).

certains risques sont typiquement des risques de guerre, d'autres par contre leurs sont assimilés. C'est pour rendre compte de la politique assurantielle de ces risques de guerre qu'il conviendrait dans une première approche de faire la lumière sur l'origine de leur distinction avec les risques de la navigation (**SECTION I**). Cela est à notre avis indispensable pour aborder dans une seconde approche les évolutions et perspectives assurantielles des risques de guerre et assimilés (**SECTION II**).

SECTION I : Les origines de la distinction risques de guerre et risques ordinaires de la navigation

Au départ, les risques ordinaires et les risques de guerre recevaient la même couverture assurantielle (risques ordinaires). Certains faits sociaux en rapport avec les évolutions importantes qu'on peut constater aujourd'hui justifient leur séparation. Ajoutons que l'appellation risques de guerre semble beaucoup trop vaste et pourrait parfois soulever des confusions. Indiquons que pour une présentation optimale de la couverture des risques de guerre et assimilés par les assureurs, nous mettrons d'abord en évidence les fondements et les intérêts de la distinction entre les risques de guerre et les risques ordinaires de la navigation (**§I**). Par la suite, nous axerons notre réflexion sur l'identification des risques de guerre et assimilés **(§II**)

§I- Les fondements et les intérêts de la distinction

Les origines de la distinction entre les risques de guerre et les risques ordinaires de la navigation sont multiples. Quant aux intérêts de la distinction, ils reposent essentiellement sur la réduction du coût de l'assurance par la possibilité d'un choix utile dans la couverture de l'un ou de l'autre risque. Partant, il convient d'examiner dans un premier temps les fondements de la distinction entre risques de guerre et risques ordinaires de la navigation (**A**) et dans un second temps les intérêts d'une telle distinction (**B**).

A- Les fondements de la distinction

397. Le paiement d'une seule prime par l'armateur pour prémunir son navire contre d'éventuels risques (une sorte d'assurance tous risques prenant en compte aussi bien les risques ordinaires de la navigation que les risques de guerre) est, semble t-il avantageux. Mais, pourquoi

après avoir adopté cette pratique pendant de longues années, l'on s'est résolu enfin à scinder ces deux sortes de risques ainsi que le mécanisme de leur couverture assurantielle ?

Il convient d'affirmer que ces deux risques étaient couverts par la même police à l'origine. Ce sont les intéressés qui ont pris vers les années 1840, l'habitude de s'assurer séparément contre les risques de mer et les risques de guerre[1690]. Illustrons donc ce qui semble un résumé de notre développement sur ce point. La couverture des deux sortes de risques par la même police d'assurance maritime n'allait pas sans une difficulté qu'il est essentiel de souligner ici. S'il arrivait qu'un risque provienne aussi bien des risques de la navigation que des risques de guerre, il pourrait en résulter des difficultés[1691]. Pendant longtemps, les juristes français et anglais tentaient de trouver une solution à une telle éventualité. A ce propos, la jurisprudence française (Cour de Rouen) a observé dans une célèbre affaire, celle du navire Iris que dès qu'un fait de guerre apparaît parmi les causes du sinistre, il y a risque de guerre[1692]. Le Conseil d'État ayant adopté une position contraire, a fini par rejoindre l'idée que la cause du dommage est bien la guerre qui par conséquent donnait droit à indemnisation de Monsieur Houllebrèque[1693].

398. Cela dit, il y a des cas dans lesquels les circonstances de la disparition du navire restent inconnues[1694]. Dans ce cas, le législateur de 1967 sur les assurances maritimes est en faveur, non du risque de guerre mais plutôt d'un événement de mer.[1695] En effet, il fallait sans doute absolument trancher cette question. Toutefois, si la position de la jurisprudence semble justifiée par le contexte de la guerre, pour ce qui est de son alignement du côté de l'admission du risque de guerre en cas de sinistre ayant pour cause un risque de guerre et un risque de mer, il n'en va pas de même pour celle du législateur quant à l'article L.172-17 du code des assurances qui met en évidence un doute sur la nature du risque.

[1690] **M. MACERON**, *Essai de distinction entre le risque ordinaire de navigation et le risque de guerre*, Th, 1922.Paris. p 2

[1691] M**. Ph. DELEBECQUE**, *op.cit*, p.794, « La seconde difficulté est relative à la détermination de la cause du risque. Il arrive assez souvent qu'une perte ou avarie soit due à un concours de causes et que parmi ces causes les unes constituent des risques maritimes et les autres des risques de guerre. »

[1692] MM. **P.BONASSIES et CH. SCAPEL**, *Op.cit*, 3è éd, 2016. p. 1004 à 1005

[1693] CE, 23 juillet 1857, Arrêt Houllebrèque : Faits : Problème de l'iris, navire de guerre pendant la guerre de Crimée, est arrivé sur les côtes, et brulé par l'ennemi. Procédure : L'armateur demande d'abord réparation à l'État, car d'après la loi, celui-ci répare les préjudices de guerre. L'État refuse de payer. Pour le Conseil d'État : l'origine du préjudice c'est la tempête, il déboute donc M. Houllebrèque. Il se tourne alors vers son assureur privé. S'en suit : Cass. 11 août 1858, D. 1858.I.566 .La Cour de Cassation rejette le pourvoi de M. Houllebrèque, car ce n'est pas la tempête qui est la cause, mais bien la guerre.

[1694] M. **Ph. DELEBECQUE**, *op.cit*, p. 796 « La situation est différente lorsque le navire a disparu corps et biens sans que l'on connaisse les circonstances du naufrage. »

[1695] Art 21 de la loi du 3 janvier 1967 sur les assurances maritimes (Art L.172-17 du code des assurances) *« Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer »*

On ne saurait comprendre le choix opéré par le législateur. Non seulement, la cause du sinistre reste inconnue mais il ne nous dit pas exactement si la fonction unique de l'assurance maritime n'est que la poursuite de l'activité maritime (événement de mer). Or, c'est bien cette approche qu'il tente de mettre en évidence pour faciliter probablement la couverture de ce risque. Nous y reviendrons de manière plus approfondie sur l'analyse de l'article L.172-17 du code des assurances.

399. Pour revenir à la couverture par la même police d'assurance des risques de guerre et des risques de navigation, rappelons que c'est le code de commerce[1696], reprenant l'Ordonnance de 1961 sur la marine Marchande qui met à la charge de l'assureur ces deux sortes de risques au départ. A cette époque, le risque de guerre était perçu comme une fortune de mer et il est également important d'ajouter que la guerre ne connaissant pas de répit. C'est ainsi que l'on a jugé utile de l'assurer sous la même police que les risques de navigation. Pendant le XVIIIè s, la guerre s'amoindrissant, ce qui se comprend avec la réduction des risques auxquels est exposé le transport maritime, on en vient à les distinguer des risques ordinaires.

400. Observons que la distinction des deux sortes de risques a été d'abord à l'actif de l'autorité royale. Ce fut également le cas de l'augmentation des primes d'assurance pour la durée de la guerre. Par la suite, c'est par la pratique des contractants que cette distinction devient une habitude. C'est ainsi que les cocontractants viennent parfois à stipuler une surprime pour le cas où une guerre viendrait à éclater. La guerre de 7ans fut la période où cette opération a été beaucoup fréquente observent certains auteurs[1697].

Dès le XX è siècle, la séparation des deux risques était une réalité aussi bien en France qu'à l'étranger. Inutile d'ailleurs de souligner que la police Lloyd garantit les risques de guerre et même les risques politiques mais elle contient une clause « *free of capture and seizure »*[1698] qui en principe écarte les risques de guerre. Les origines de la distinction entre ces deux types de risques ayant été exposées, reste maintenant à démontrer les intérêts d'une telle distinction.

B- Les intérêts de la distinction

[1696] Art 350 du Code de Commerce.

[1697] **POTHIER**, Traité du contrat d'assurance, n°83 et 88/ **EMERIGON**, Traité d'assurances, Chap III, Section IV

[1698] Provision in marine insurance policies that excludes claims for losses due to war-like hostile acts as rebellion, mutiny, civil strife, to nuclear weapons, mines, torpedoes, war (including civil war), piracy, and confiscation or nationalization of property, **the perils for which a separate policy has to be obtained**. Disponible sur www.businessdictionary.com/definition/free-of-capture-or-seizure-clause.html

401. Il est intéressant de noter que la séparation des deux sortes de risques marque un incontestable progrès sur les habitudes antérieures[1699]. Pour certains auteurs, la séparation serait illusoire quant à la protection du navire dans la mesure où le navire peut être surpris par la guerre au cours de l'expédition. Cette réflexion n'est pas moins contestable à notre avis. S'il est possible de pouvoir identifier la nature de chacun des dommages, cela représente un intérêt pour l'assuré (par le biais de son assureur) dans la mesure où dans certains cas il ne paiera que pour tel ou tel autre type de risque plutôt que de les cumuler avec le fardeau financier que cela peut constituer. Les différents assureurs risques de guerre et risques de la navigation sont à l'abri de toutes les confusions quant à la garantie de la réalisation du risque qui les incombe respectivement.

Justement, c'est parce que le navire est susceptible d'être surpris par la guerre qu'il est indispensable de se prémunir contre un tel risque par une assurance. Mais pire, même si l'on restait sous le couvert de l'unicité de la police d'assurance des deux risques, le risque demeure au cours de l'expédition. En réalité, ce qui est recherché ici ce n'est pas que le risque se réalise ou pas mais quel peut être l'intérêt, disons l'avantage d'une telle distinction pour les armateurs ?

402. Indiquons brièvement que le but réel de la souscription d'une assurance est de garantir la réparation des risques éventuels mais aussi de garantir à l'exploitant du navire la poursuite de l'activité maritime en toute sécurité. S'il est possible d'identifier le risque à l'origine du dommage, avec à la clé une réparation à moindre coût, il ne peut avoir un meilleur avantage que cela. Par ailleurs, la réflexion sur l'intérêt de la séparation du risque de guerre et du risque de navigation nous amène également à soulever une autre interrogation. S'il arrive que pendant la guerre des intérêts privés sont atteints, doit-on satisfaire aux exigences de la réparation ?

403. Pour certains auteurs comme M. SAUNDER, tenant de la thèse anglaise, la réparation du dommage annihile l'effet du coup porté par l'État ennemi. Pour d'autres comme M. RIPERT, repris par MARCERON, il pense le contraire en ces termes : *« l'État de guerre entre deux pays ne compromet pas les relations juridiques entre les nationaux de ces pays, il n'y a aucune modification à la capacité juridique des particuliers. Pour annuler le contrat, il faudrait le considérer comme contraire à l'ordre public. Or, en quoi l'ordre public est-il intéressé par cette convention qui vise simplement la réparation du dommage causé aux particuliers par l'état de guerre ? C'est en quelque sorte, incontestablement et forcément que la*

[1699] **ALLAERT,** De l'assurance des risques de guerre, Ed. Arthur Rousseau, 1900, p.188 et s

propriété privée est atteinte par la guerre, il ne faut pas prohiber les conventions qui tendent à réparer les désastres causés par la guerre. »[1700]

A notre avis, la réflexion de M. RIPERT prend tout son sens dans la mesure où l'ordre public ne semble pas intéressé par la réparation du dommage. Le contrat n'étant lui-même pas contraire à l'ordre public, l'engagement des particuliers doit être préservé en dépit des conséquences de la guerre.

Lorsque au cours du transport maritime, les navires croisent dans les eaux des États en apaisement de la guerre ou même quand il n'y a pas de raison de craindre une guerre, ou même aucun acte de piraterie ou de terrorisme maritime n'est à craindre comme à notre époque, pourquoi payer une prime couvrant tous les risques ? Évidemment, cette prime sera toujours plus élevée que si elle avait été soit pour les risques de la navigation, soit pour les risques de guerre.

404. On comprend dans ces conditions que l'intérêt de la séparation des deux risques réside dans la réduction du montant de la prime. Notre affirmation serait davantage perceptible si l'on avait été dans une situation de risques consécutifs (risque de navigation suivi de risque de guerre). Désormais, il semble possible de faire la distinction entre risque de la navigation et risque de guerre. Toutefois, le champ des risques de guerre semble tout de même large pouvant créer parfois des confusions. Cela est accentué par certains risques que le législateur a voulu placer sous le vocable de risques assimilés aux risques de guerre. Pour une parfaite lisibilité dans le traitement assurantiel de ces risques de guerre, il importe de les identifier selon qu'ils sont typiquement des risques de guerre ou selon qu'ils leurs sont assimilés.

§II- L'identification des risques de guerre et assimilés

Le groupe de mot « risque de guerre » semble trop large pour définir l'ensemble des risques qui intéressent les assureurs dans la garantie qu'ils accordent. Certains risques sont appropriés à cette appellation. Toutefois, il y aurait une autre catégorie de risques qui sans être à proprement parler des risques de guerre ont été associés aux risques de guerre pour faciliter leur prise en compte par les assureurs de ces risques exceptionnelles. Il s'avère donc nécessaire pour une parfaite lisibilité dans le traitement assurantiel de ces risques exceptionnels de procéder à l'identification de ceux qui sont des risques de guerre proprement dits (**A**) sans omettre de mettre en évidence ceux qui leur ont été assimilés(**B**).

[1700] **M. MARCERON**, *Op.cit*, p.14

A- Les risques de guerre proprement dits

405. Primitivement, la clause des polices françaises avait pour objet d'exclure les seuls risques de guerre proprement dits, ce qui se traduisait d'ailleurs par son intitulé « risques de guerre ». Au fil du temps, on a ajouté d'autres risques qui, sans être à proprement parler des risques de guerre, présentaient une certaine analogie, tels : la guerre civile, les émeutes, les actes de gouvernements ou autorités de fait, les saisies, les captures,…Mais quel était l'objectif visé par ce déclassement. A cette question, un auteur répond que : « l'évolution résultant des rédactions successives de la clause tendait à limiter la couverture des polices ordinaires aux seuls risques vraiment maritimes ».[1701]

La détermination des risques de guerre ne peut se faire seulement à la lumière de l'article L.172-16 du code des assurances. Faut-il se référer au domaine conventionnel ou à l'interprétation du contrat en cas de doute pour déterminer si l'événement relève des risques de guerre[1702] ? Toutefois, lorsque les termes des conventions spéciales en la matière sont clairs et précis, il n'est plus besoin de rechercher une quelconque interprétation ou encore se référer à la convention des parties.

406. La première observation qu'on peut faire c'est que l'article 1^er. a ou 2 de l'imprimé de 1970 a tenté de reproduire exactement les termes de la clause de l'article L.172-16 du code des assurances. Ainsi, certains faits et actes de guerre sont énoncés sous le vocable de : guerre civile ou étrangère, hostilités ou représailles. L'intention du législateur en faisant recours à ces deux dernières expressions était de mettre fin à certaines incertitudes jusqu'à l'élaboration de l'imprimé de 1970 sur les conventions spéciales. Cette adjonction, sinon, cette précision traduit en quelque sorte que la rédaction antérieure de l'article L.172-16 du code des assurances n'était assez précise ou complète.

407. Une autre source de difficulté qu'il serait intéressant de préciser. Au sens du droit, la guerre étrangère suppose une déclaration de guerre. Or, la jurisprudence admet depuis le 19è siècle que le risque de guerre pouvait exister même en l'absence de déclaration de guerre[1703]. Par ailleurs, la guerre étrangère suppose juridiquement un état d'hostilité entre deux gouvernements légaux. Cet encadrement juridique semble aujourd'hui largement dépasser dans la mesure où le

[1701] **CHAUVEAU**, La détermination des risques de guerre dans l'assurance maritime : Dr.mar.fr.1949, p.267.
[1702] Cass.com.7 mars 1949 : D.P. 1949, 393
[1703] Paris, 22 février 1881 : D. Jur. gén. V° Dr. Mar. n.1898/ Trib.com.Marseille 29 juin 1915 : Autran, t.XXX, p.67

risque de guerre pouvait exister même si les opérations n'étaient pas conduites par un gouvernement légal au regard de la jurisprudence française[1704]. Cela dit, une guerre, même officiellement terminée, dans la mesure où des signes montrent qu'elle est susceptible de reprendre à tout moment peut constituer un risque de guerre.

Les dommages provoqués par tous les engins de guerre, allusion faite aux torpilles ou mines méritent également d'être précisés. A ce niveau, il convient de noter que le Doyen CHAUVEAU faisait déjà en 1971 œuvre prémonitoire[1705]. Il affirmait que la dérogation apportée au 5° de l'article L.172-16 du code des assurances était limitée. Il soutient cette thèse que nous partageons, par l'idée que l'engin de guerre en question doit être un engin nucléaire mais en même temps un engin de guerre. Il ajoute à son argument que les risques provoqués par ces engins sont susceptibles de se prolonger après la fin d'une guerre, et en temps de paix.

408. Depuis le 1er janvier 2012, la formule de la rédaction de la couverture des dommages causés par les torpilles et mines est toute autre et semble rejoindre la vision du doyen CHAUVEAU, même si elle reste toujours perfectible[1706]. Le législateur, même s'il ne dit pas expressément que les mots « abandonnés ou non » renvoient au groupe de mots « après la fin d'une guerre, et en temps de paix » tel que souligné par le Doyen CHAUVEAU, nous sommes tentés de l'insinuer.

409. La formule « et tout accident et fortune de guerre » a également été rappelée dans les conventions spéciales sur l'assurance des corps de navires dans les mêmes termes que l'imprimé de 1970, la loi de 1967 n'ayant pas fait cas. Relativement à ce groupe de mots, il convient de dire que la position du Doyen CHAUVEAU en 1971 peut être discutable aujourd'hui. Il a noté que c'est une formule générale qui permet de combler les oublis qui pourraient se révéler dans l'énumération.

Le constat est que le législateur n'a cessé d'identifier certains actes ou faits comme entrant dans la catégorie des risques de guerre. Parfois, il apporte des précisions sur des actes déjà identifiés (la piraterie)[1707] ou encore il cible de nouveaux actes (la révolution ; la rébellion). Il semblerait qu'il y a une tendance de prise en compte de l'intensité des mouvements sociaux,

[1704] Aix, 1er avril 1878 : J. Marseille 1879, 1, 137/ Trib.com.Marseill, 28 juill.1964 : DMF 1965, p. 178

[1705] **CHAUVEAU**, Assurances maritimes, Extrait du juris-classeur commercial, Ancien art 332-396, Fascicule F. p.4, n°13. (Risques de guerre et risques assimilés), juin 1971

[1706] Art 1er b) des Conventions spéciales pour l' assurance maritime des corps de navires « Torpilles, mines et toutes armes ou tous engins de guerre qu'ils soient abandonnés ou non ; »

[1707] C'est le cas par exemple de la piraterie (lucrative ou de caractère politique, ou se rattachant à la guerre)

sauf si le législateur est en train de se référer aux mêmes faits ou actes par le mécanisme de la synonymie[1708].

Quant à la rébellion[1709], peut-on dire qu'elle est au sens du droit, un acte de guerre ? Pourtant, le législateur l'a identifiée comme tel. Au risque de nous répéter, il semblerait que la succession de rébellions, notamment dans les États d'Afrique de l'ouest et du reste du monde a beaucoup perturbé le transport maritime ces dernières décennies. Le législateur serait bien en train de céder aux exigences de la tendance pour faire des déclassements d'actes ou l'identification de nouveaux actes comme entrant dans les risques de guerre lorsque nous nous référons à l'imprimé du 1er janvier 2012. Partant, l'analyse que le Doyen CHAUVEAU fait de « et tout accident ou fortune de guerre » est en train de s'effriter à l'épreuve du temps et des faits sociaux.

410. Ajoutons qu'un texte clair et précis facilite l'œuvre prétorienne en éloignant les interprétations qui, parfois peuvent s'imbriquer dans le dilatoire et cette nécessité qui n'est plus à démontrer reste pourtant à la charge du législateur. Précédemment, les actes de sabotage ou de terrorisme, exclus de la police ordinaire étaient rédigés dans la loi de 1963[1710] sous la forme générale. Un aménagement a été réalisé dans l'imprimé de 1970, repris par celui du 1er janvier 2012[1711]. Toutefois, certaines précisions demeurent nécessaires.

Si tel est qu'il y a eu des actes terroristes qui n'ont pas été revendiqués, comment établir leurs liens avec la politique ou la guerre au moment où la réalisation de ces actes porte gravement atteinte aux intérêts privés. La police risques de navigation ayant exclu ces actes, la solution ne saurait être de ne rien prévoir d'avantageux pour les propriétaires de navires et de facultés qui subissent des dommages dans ces conditions décrites. C'est le cas par exemple d'une grève de l'équipage d'un navire ou des dockers qui se solde par des actes de sabotage sur un navire. Ces actes peuvent-ils être considérés comme présentant un caractère politique ? Certainement, la réponse est non. Nous sommes plus portés vers l'idée d'actes de sabotage ayant un caractère pour le moins professionnel.

[1708] « Mouvement populaire » dans l'imprimé de 1970 et « la révolution » dans l'imprimé du 1er janvier 2012 sur les conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires.

[1709] G. Cornu, Voc. jurid, p.764. Attaque ou résistance avec violences envers des représentants de l'autorité agissant pour l'exécution des lois, des ordres de l'autorité publique, des décisions ou mandats de justice, dont la gravité dépend du nombre des rebelles et du point de savoir si certains d'entre eux portaient des armes. Voir C. pénal art 433-6

[1710] « Actes de sabotage ou de terrorisme »

[1711] Art 1er h) des Conventions spéciales pour l' assurance maritime des corps de navires, 1er janvier 2012

411. Un autre critère serait selon certaines thèses important pour conclure à des risques de guerre[1712]. A cet effet, rappelons que la doctrine et même la jurisprudence, en essayant de combler les lacunes des textes, tombent parfois dans des excès desquels il est parfois difficile de sortir. Pour eux, pour parler de risques de guerre, il faudrait que l'acte se situe dans un contexte général de belligérance ou d'hostilité. De notre point de vue, ce critère qui, pire est alternatif sera difficile à mettre en application. Il semble que les conventions spéciales ont pour but de protéger l'assuré, certainement pas au mépris des droits de l'assureur. Toutefois, des précisions excessives pourront enfin de compte purger ces textes de leurs objectifs. A ce sujet, le Doyen, CHAUVEAU a, après avoir soulevé des questions intéressantes opté pour la thèse qui semble simple et soutenable[1713].

Le législateur maritime a étendu le champ des risques de guerre proprement dit en leur assimilant d'autres risques. Suite à l'intensification de certaines menaces maritimes, ou encore par leur nature, le législateur, ne semble pas tellement convainquant quant à les assimiler aux risques de guerre. Conformément au vocable « guerre », qui semble justifier cette nouvelle classification, nous pensons que des réflexions peuvent être envisagées afin d'éviter tout abus dans ce nouvel ordre. En dépit de tout ce que nous disons, il semble que législateur fait de la protection du transport maritime et des victimes des menaces maritimes, une priorité par-dessus tout. C'est en cela que nous considérons que les extensions faites dans le cadre des risques assimilés sont perfectibles.

B- Les risques assimilés aux risques de guerre : des extensions perfectibles

412. Les risques de guerre stricto sensu ont été identifiés dans les lignes précédentes, il reste maintenant à évoquer les risques assimilés à ces risques de guerre et les extensions qui en ont été faites récemment. D'abord, il est important de nous intéresser aux fondements juridiques de ces risques pour mieux les appréhender. Ensuite, il conviendra d'indiquer que les conventions spéciales de l'imprimé de 1970 servent aussi de fondements juridiques à certains de ces risques assimilés[1714].

[1712] **RODIERE**, Droit maritime, Dalloz, 4è éd., p.428./ Trib.com. Nantes 12 déc. 1966, : DMF 1967, p.431

[1713] **CHAUVEAU**, op.cit, Juris-classeur commercial, Juin 1971, Fascicule F, p. 4 n° 16. *« Il semble que le seul fait que le sinistre soit dû à un engin de guerre suffit pour l'attribuer à un risque de guerre, même si l'on est en temps de paix. »* (Cf. Turin 26 Janv.1960 : DMF 1964, p.509) / *(Entre qui et qui la belligérance devra exister ?; Si un navire suisse par exemple saute sur une mine posée par un front de libération quelconque, dira t - on qu'il n'y a pas état de belligérance parce que la Suisse n'est en guerre avec aucun autre État ? Quid d'un bâtiment qui saute sur une mine deux ou trois ans après la fin de toutes hostilités ?)*

[1714] Art 1. b) c), d) des conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navire contre les risques de guerre et assimilés, imprimé de 1970, modifié en 1983.

Les clauses d'exclusion des polices ordinaires également se sont intéressées à cette énumération similaire en établissant une symétrie entre certaines dispositions des polices corps[1715] et des polices facultés[1716]. Enfin, le texte fondamental en matière d'assurance maritime lui-même avait déjà fait cette énumération[1717]. Essayons de nous intéresser à chacun des risques assimilés aux risques de guerre.

413. La piraterie semble l'un des plus importants de ces risques assimilés. Notons, que cet acte illicite, a beaucoup évolué aussi bien dans sa réalisation que dans sa définition qui ne manque pas d'être diversifiée[1718]. Rappelons au titre des évolutions récentes admises depuis les Conventions spéciales pour l'assurance maritime sur corps de navires que désormais, la piraterie ne se limite pas seulement à ces aspects que nous avions connus pour être couverte par les conventions spéciales. Elle est prise en compte lorsqu'elle s'opère dans un but lucratif[1719]. Le marché mondial intègre désormais la piraterie aux risques de guerre. L'intérêt de cette nouvelle approche est double. Elle permet tout d'abord d'imposer aux assurés un certain nombre de mesures préventives[1720]. Ensuite, elle permet de tarifer le risque de piraterie de façon spécifique, alors que, dans le système précédent, il était ' noyé' dans une police sur laquelle l'assureur perdait toute maîtrise.

Ajoutons que les primes d'assurance ont fortement augmenté avec l'intensification des attaques[1721]. En ce qui concerne le coût de la garantie K&R, il répond à des critères particuliers.

[1715] Art 1-2-3 de la police française d'assurance maritime sur tous les corps de navire : « Sauf convention contraire, en aucun cas ce contrat ne couvre les pertes, dommages, recours de tiers, coûts et dépenses résultant de : 1°) Guerre civile ou étrangère, révolution, rébellion, insurrection, hostilités, représailles et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre ; 2°) Torpilles, mines et toutes armes ou tous engins de guerre qu'ils soient abandonnés ou non ; 3°) Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements ou autorités quelconques ; 4°) Confiscation ou expropriation par tout gouvernement ou autre autorité ; 5°) Émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-outs et autres faits analogues ; 6°) Piraterie ; 7°) Actes de malveillance ou de vandalisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ; 8°) Actes de sabotage ou terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

[1716] Art 7.7 de la police française d'assurance maritime sur les facultés 'garantie tous risques'

[1717] Art L.172-16 du code des assurances

[1718] Voir définition BMI/CMB et la prise en compte de son caractère politique par une circulaire de l'OMI.

[1719] M**. Ph. DELEBECQUE**, *op.cit*, p794, n°1073, « La nouvelle police corps exclut toute piraterie, qu'elle soit lucrative ou de caractère politique, où se rattachant à la guerre, de la police corps et sa prise en garantie dans le cadre des conditions risques de guerre. Pour mémoire, le marché de l'assurance maritime établit traditionnellement une distinction entre la piraterie dite » lucrative », qui est garantie dans le cadre de polices risques ordinaires, et la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre qui est couverte dans le cadre des risques de guerre et assimilés. »

[1720] La formation des équipages comme le fait une mutuelle d'armateur par le biais d'un pool 'risques de guerre et programme de formation des équipages, il y a également la mise en place de moyens de défense passive comme les citadelles, canon à eau, fil de fer barbelés sur les bords du navire, mais également certaines obligations administratives consistant à se déclarer auprès des organismes militaires comme Atalante. Il faudrait également prendre en compte l'embarquement des EPE, des SMP ou encore se faire escorter. Toutes ces mesures préventives ont un coût d'ailleurs très élevé que devront supporter les armateurs.

[1721] La surprime pour les transits dans les zones dangereuses peut atteindre 4 à 5 fois la prime annuelle du navire. Le prix d'une prime de risque de guerre à l'année reste cependant relativement faible : il correspond en 2011 à environ

Il est défini indépendamment de la prime risques de guerre. En revanche, lorsqu'un armateur souscrit cette garantie, il peut obtenir une réduction sur la prime risques de guerre, en fonction de la limite fixée par la police K&R.[1722]

A certains endroits, il y a incontestablement la recherche de profit par le vol de la cargaison ou des coffres forts installés à bord des navires. Même si dans le golfe de Guinée, il y a également le vol de la cargaison, il est intéressant de remarquer que les meurtres et les prises d'otages afin de rançons, caractérisent leurs modes opératoires. Il y a incontestablement la volonté de faire profit, sinon, c'est cela même qui donne une connotation lucrative à cette menace.

De 2008 à 2012, la piraterie a connu un essor historique et les pertes de l'économie maritime furent énormes. C'est probablement cette époque un peu inhabituelle qui a influencé la décision prise par le législateur dans la convention spéciale du 1er janvier 2012.

414. Outre la piraterie, les faits de saisies, captures, arrêts, molestations ou détentions … par tous gouvernements ou autorités quelconques sont couverts par les conventions spéciales. Il est observable que la liste est plus longue que celle élaborée par la loi de 1967. Il y a sûrement une volonté de couvrir l'essentiel de ces faits. Si tel est que le législateur, par les conventions spéciales essaie au mieux d'élargir le champ des faits ou actes qu'il définit comme les risques assimilés aux risques de guerre, il n'est pas moins plausible que cette démarche peut soulever des difficultés quant à la distinction juridique entre certaines de ces mesures coercitives[1723]. Il semble que de fortes nuances existent entre les (captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, ou détention). Mais bien plus que ce qui précède, un gouvernement ou une autorité peut-il véritablement capturer, prendre un navire ou encore ordonner la molestation des membres d'équipage ? On se demande bien pourquoi la capture, la prise et la molestation n'ont pas été rattachées à la piraterie qui semble les illustrer dans son mode opératoire[1724]. L'observation du Doyen Chauveau ne souffre d'aucune ambigüité et est d'actualité à notre avis.

415. Les conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires ont ajouté de nouvelles mesures coercitives. Il s'agit des pertes, dommages, recours des tiers, coût et dépense qui résulteraient de (la confiscation ou l'expropriation du navire assuré par tous

---

0, 01 à 0,02% de la valeur assurée du navire, soit quelques milliers de Dollars ou d'Euros. Ces surprimes sont en pratiques fonction du type de navire, hauteur du franc-bord, sa vitesse…

[1722] **J. DE LAVERGNOLLE**, Responsable adjoint de la souscription au GAREX, intervention sur « La piraterie maritime : quelles victimes ? Pour quels coûts ?», Extrait de 'La piraterie maritime : les entretiens de Royan, Op.cit, p.64

[1723] **J. Le CLERE**, *Les mesures coercitives sur les navires de commerce étrangers*, Pichon, éd.1949

[1724]**CHAUVEAU**, op.cit, Juris-classeur commercial, 6, 1971, Fascicule F. Risques de guerre et assimilés, p.5.n°22 « Ainsi, en admettant que l'on refuse à donner la qualification de piraterie à une certaine capture d'un navire, on pourra sans doute la faire rentrer dans la liste des faits prévus au c) de l'article des Conventions spéciales. »

gouvernements ou autres autorités).[1725] De notre point de vue, cette extension peut être partiellement justifiée. Cela s'explique par le fait qu'un gouvernement ou une autorité peut prendre des mesures de confiscation ou d'expropriation du navire. Ces mesures sont traditionnellement prises en temps de paix et sans un lien forcément avec la guerre. D'où vient donc l'assimilation de ces mesures à des risques de guerre ?

En période de guerre, un gouvernement ou une autorité qui, sans fondement juridique prend de telles mesures, on peut s'accorder à dire qu'elles s'apparentent à une capture, une prise, voire une détention du navire. Cependant, nous n'affirmons pas que le contexte de la guerre ou des hostilités est un critère incontournable pour déterminer les risques assimilés aux risques de guerre. C'est justement pour cette raison qu'il nous semble utile de faire rentrer l'article 1er d) dans l'article 1er c) qui lui-même ne manque pas de lacunes comme mentionnées quand on le rapproche des canons de la légistique. Certainement, le législateur a compris la difficulté au plan juridique qu'il aurait soulevée s'il avait rajouté à ce texte ce qui suit : «ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ». Faut-il s'en remettre à la signification juridique de la « confiscation[1726] et de l'expropriation[1727] » à la lumière de la guerre pour comprendre qu'on pouvait mieux attendre du législateur sur ce point. Les deux notions semblent très proches et les nuances ne manquent pas.

416. Une autre extension est faite dans les conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre, imprimé du 1er janvier 2012. Il s'agit du point g qui traite des « actes de malveillance ou de vandalisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ». Il peut arriver qu'à bord d'un navire, un individu commette des actes de vandalisme et de malveillance sans qu'il soit possible d'établir un lien avec un intérêt politique quelconque ou même que cet acte ne puisse être rattaché à la guerre. Il peut même arriver qu'après avoir commis ces actes, il parvienne à s'échapper. Ce qui sous-entend que l'acte peut ne pas être revendiqué, comment lui conférer un caractère politique ou de guerre ?

Certes, assimiler un acte à un autre ne veut pas forcément dire qu'ils doivent présenter les mêmes caractéristiques. Mais, il serait intéressant parfois que le législateur fasse prévaloir son bon sens, l'intérêt de faire tel choix et de ne pas faire tel autre choix. Même si l'essor de certains faits sociaux, parfois répréhensibles sont généralement à l'origine de l'évolution du droit, il reste cependant indispensable que cette évolution ne méconnaisse pas l'étique et le bon sens.

[1725] Art 1er d) des conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires du 1er janvier 2012

[1726] **G. CORNU**, Voc. Jur, op.cit, p. 205. Expropriation intervenue le plus souvent à titre de peine complémentaire dans les cas spécifiés par la loi.

[1727] **R. GUILLIEN** et **J. VINCENT**, Lexique des termes juridiques, 17 è éd, D, 2010, p. 323. (Procédure permettant à une personne publique de contraindre une personne privée à lui céder un bien dans un but d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité.)

Mais une difficulté peut naître, c'est que rien ne dit que les assureurs des risques ordinaires accepteront de couvrir de tels actes. Or, il ne semble tout de même pas aisé d'affirmer qu'ils sont assimilables aux risques de guerre comme ils doivent l'être au sens du point g) de l'article 1er des Conventions spéciales du 1er janvier 2012. On peut même ajouter que le « risque de guerre » compris comme les dommages résultant de la guerre civile ou étrangère a connu un amoindrissement considérable ces dernières décennies. Il serait peut-être prétentieux de dire que ce risque disparaîtra un jour, mais qui sait ? Faut-il déjà penser à son obsolescence ? Faut-il de plus en plus s'en référer, mais d'une « main tremblante », expression chère au Doyen Carbonnier pour l'identification des éventuels risques assimilés aux risques de guerre ?

L'étude de la politique assurantielle des risques de guerre, a été axée sur les fondements de la distinction de ces derniers et les risques de la navigation. Cette option visait une meilleure lisibilité dans la couverture des risques de guerre. Pour ce fait, il a fallu aussi identifier les risques de guerre et ceux qui leur ont été assimilés afin de mieux comprendre les motivations du législateur pour un tel choix. Par ailleurs, l'assurance des risques de guerre, notamment du risque de terrorisme semblait être maîtrisée jusqu'aux attentats du 11 septembre aux États-Unis. La survenance de cette catastrophe a nécessité de nombreuses interrogations sur l'assurabilité du risque terroriste. Pour tenter de répondre à cette question, essayons d'analyser les évolutions mais aussi les perspectives envisageables en la matière.

SECTION II : Evolutions et perspectives assurantielles des risques de guerre et assimilés

La couverture assurantielle des risques de guerre a connu de nombreux changements jusqu'à très récemment. Certains changements ont visé les conventions spéciales sur corps de navires et les recours des tiers. Ces changements n'ont pas été faits à l'exclusion des conventions spéciales sur les facultés transportées par mer. Par ailleurs, l'avenir de la couverture des risques de guerre recèle à notre avis certaines incertitudes, d'où la nécessité d'envisager des solutions viables pour la couverture du risque majeur qu'est le terrorisme. Cette description nous conduit à envisager l'établissement de la différence du vieux du neuf dans le cadre assurantiel en vigueur **(§I)** qui précédera nos propositions sur l'avenir de la couverture assurantielle d'un risque de guerre atypique **(§II**).

§I : La différence du vieux du neuf dans le cadre assurantiel en vigueur

De nombreux changements sont intervenus dans les conventions spéciales lorsqu'on fait une comparaison entre celles qui ont existé avant l'imprimé de 2012 et les modifications non moins importantes portées par ce texte. Pour mettre en évidence de tels aménagements dans les conventions spéciales, nous étudierons d'une part les principaux changements dans les conventions spéciales d'assurance maritimes des corps de navires et des recours des tiers (**A**). D'autre part, nous envisagerons les avantages de la modernisation des conventions spéciales d'assurance maritimes des facultés transportées par mer (**B**).

A- Les principaux changements dans les conventions spéciales d'assurance maritimes

L'imprimé de 2012 sur les conventions spéciales d'assurance maritimes des risques de guerre et assimilés a apporté des changements importants dans la couverture de certains risques de guerre comme la piraterie, la possibilité de la souscription de cette assurance par des opérateurs étrangers... D'autres changements ont concerné les clauses EGMR, des précisions sur le capital couvert et la limitation des engagements des assureurs... Ces changements importants qui marquent la modernisation des conventions spéciales, ont été bien organisés par le législateur maritime selon qu'ils renvoient aux corps de navires (**1**) ou encore au recours des tiers (**2**)

1- Les principaux changements corps

416. Le 1er janvier 2012, les conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires de mer contre les risques de guerre, et de risques assimilés, ont connu de nombreux changements attestant ainsi des évolutions dans ce type d'assurance. On peut observer que ces changements mettent en parfaite harmonie les risques de guerre avec les risques ordinaires[1728].

A l'instar de la loi de 1967, la police de 2002 exclut de la garantie les dommages résultant de tout fait de guerre civile ou étrangère, accidents et fortune de guerre, capture ou

[1728]MM. **P. BONASSIES et Ch. SCAPEL**, *op.cit*, p.1016.n° 1319 « *Les garanties ainsi offertes sont plus larges et en meilleure cohérence avec la couverture des risques ordinaires* ». Voir Assurance maritime : risques de guerre, changements ou bouleversements », Conférence-débat IMTM, Marseille, 3 déc 2008 avec les exposés de C. PALLANDRE, Helvetia, J-P. LASSERRE, GAREX, F.LE MOINE, CCR, J.CHARLET, GAMA GIE

détention du navire par tous gouvernements et autorités, émeute ou piraterie. Notons que dans la police corps principale, la piraterie est exclue mais couverte par les conventions spéciales d'assurance contre « les risques de guerre, de piraterie, de terrorisme et risques assimilés » qui, précisons-le, fait l'objet d'une souscription distincte mais facultative. Ajoutons que peu importe sa nature, lucrative ou à caractère politique, ou se rattachant à la guerre, elle est exclue de la police corps et prise en charge dans le cadre des conventions spéciales risques de guerre[1729].

417. Pour rappel, l'assurance maritime sur corps établissait une distinction entre piraterie « lucrative », qui est garantie dans le cadre des polices risques ordinaires, et la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre, qui est couverte dans le cadre des risques de guerre et assimilés. Or, cette distinction ne présente plus un intérêt de nos jours. Partant, un auteur a pu écrire que : « Ce basculement a une logique dans le cadre d'une garantie corps : il présente, tant pour l'assureur que pour l'assuré, davantage de souplesse et permet une parfaite identification de ce risque particulier. »[1730]

418. Toujours dans la même vaine des changements principaux intervenus dans les conventions spéciales pour l'assurance maritime de corps de navire qui, rappelons-le est à sa second modification[1731], intègre une internationalisation de la clause par la suppression des notions « Autorités Françaises » pour introduire l' « Automatic Termination Clause »[1732] dans le but de pouvoir proposer la clause à des assureurs étrangers. Par ailleurs, la situation de « blocking and trapping » qui entraîne la dépossession du navire assuré, est prise en compte par les conventions spéciales. Une année après cette situation, le navire pourra être classé totalement perdu[1733].

L'imprimé de 2012 a également mis en place la précision d'un capital couvert qui est égal à la valeur agréée comme pour les risques ordinaires[1734]. Quant à la limitation des engagements

---

[1729] Art 2.5 de la police corps de navire. (La piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre devient Piraterie c'est-à-dire toute forme de piraterie y compris piraterie dite lucrative ou économique c'est-à-dire sans revendication ou mobile politique)

[1730] M. **Ph. DELEBECQUE**, *Op.cit*, p. 794, n°1073

[1731] Les différentes modifications après l'imprimé du 15 juin 1970, sont celles du 1er décembre 1983 puis celle du 1er janvier 2012.

[1732] Afin de disposer d'un texte clair à lecture directe, cette exclusion reprend l'Automatic Termination Clause, similaire aux dispositions adoptées par le Marché International)

[1733] La perte d'usage remplace l'indisponibilité du navire et insertion du cas de « blocking & trapping » (traduction libre LPO 444 « l'incapacité d'un navire à quitter un port , un canal , voie d'accès ou tout autre endroit pour la haute mer sur une période continue de 12 mois , en conséquence de la fermeture du canal de liaison à tous bateaux de taille ou de tirant d'eau identique , est inclus dans le terme « contrainte » tel que le 3ème article de IWSC CL 281 1/11/95 stipule qu'une fermeture semblable a surgi sous l'aspect d'un blocage de la voie d'accès maritime par un acte de belligérance ou un acte de défense nationale »)

[1734] Respectivement pour les pertes et dommages subis par le navire, pour les recours des tires pour abordage et heurt, pour les frais complémentaires garantis (assistance, avaries communes,…).

des assureurs, elle est portée de 2 à 3 fois la valeur agréée du navire comme pour les risques ordinaires[1735].

En outre, il est non seulement supprimé les dispositions relatives à la prime qui désormais est traitée aux conditions particulières. Ainsi, l'article 3[1736] a été supprimé et la prime est désormais indiquée aux conditions particulières. Il n'est plus fait référence à la classification des pays par zones de risques et au système de pré-tarification. Conformément aux articles 6 et 7 des nouvelles conventions, la déclaration préalable doit être faite aux assureurs pour navigation ou séjour dans les pays ou zones à risques aggravés, et les surprimes pour navigation/séjour dans ces zones seront établies au cas par cas par les assureurs qui devront les proposer à l'assuré.

419. Il a été également procédé avec l'imprimé du 1er janvier 2012 à une redéfinition du délaissement en élargissant son champ aux situations de perte d'usage ou de dépossession, suite à capture ou détention par des pirates. Cette extension aux situations de perte d'usage, ou de dépossession prévues à l'article 1.1.2, est admise si elles résultent de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, détentions, confiscations, expropriations ou piraterie. A notre avis c'est le nouveau terme important car en cas de détention du navire par des pirates après une période continue de 9 mois à compter de la date de notification, l'assuré a droit au règlement en perte totale de son navire sauf si le navire est remis entre temps à sa disposition …[1737] Naturellement, si le navire est libéré avant 9 mois, la garantie ne jouera pas.

420. La détention du navire après une période par les pirates et les conséquences qui en découlent nous font penser à la clause « off-hire ». Dans le cas d'un affrètement à temps, le temps court contre l'affréteur : c'est à lui d'exploiter au mieux le navire. En conséquence, il est régulièrement prévu au contrat une « off-hire clause» pour les cas où l'affréteur sera dispensé de payer le fret dû en raison de l'immobilisation du navire. La « off-hire clause» standard ne prévoit pas le cas de piraterie maritime (détournement, attaque endommageant gravement le navire). Il apparaîtrait donc que l'affréteur reste redevable du paiement du fret malgré l'acte de piraterie. Il appartient donc à l'affréteur de vérifier si les actes de piraterie sont compris dans la « off-hire

---

[1735] Art 3 imprimé du 1 janvier 2012 Conventions spéciales corps de navire : « *Aux termes des présentes Conventions, pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1, l'engagement des assureurs est limité par événement à un montant égal à trois fois la valeur agréée du navire.* »

[1736] Ancien article 3 Convention spéciales risques de guerre : « La prime est fixée en fonction des zones de navigation mentionnées au verso des présentes Conventions Spéciales. Elle est révisable en tout temps par les assureurs, toute modification devant être notifiée, par lettre ou par télex, à l'assuré ou à son courtier. »

[1737] Art 4 para 3 de l'imprimé du 1er janvier 2012, Conventions spéciales risques de guerre et assimilés « *A l'expiration d'un délai de neuf mois commençant à courir à partir de la date de cette notification, l'assuré a droit au règlement en perte totale à moins que le navire assuré n'ait été remis, entre temps, à sa disposition ou à celle de ses représentants ou ayants droit.* »

clause» de la charte-partie[1738]. A ce propos, une décision très récente de la Commercial Court de Londres dans l'affaire du "Captain Stefanos"[1739] retient l'attention en considérant, après interprétation du "wording" de la charte partie applicable, le navire "off-hire" durant la détention par les pirates[1740].

L'autre changement concernant le délaissement est relatif à l'option entre l'acceptation du délaissement et le règlement sans transfert de propriété, dont disposent désormais les assureurs auxquels le navire assuré est délaissé. Il est important d'insister sur ce point dans la mesure où l'ancienne garantie ne faisait pas mention de cette situation de règlement sans transfert de propriété. Pour la clause anglaise, ce délai est porté à 12 mois conformément à la CL 281.

421. De nouvelles dispositions ont été insérées dans le but de préciser les limites géographiques de la navigation[1741]. Certaines de ces dispositions sont relatives à l'entrée et le séjour/voyage dans un pays ou une zone à risques aggravés, à la modification de la liste des pays et zones à risques aggravés[1742].

Or, l'ancienne garantie ne prévoyait pas ces dispositions régissant les limites de la navigation. Elle comportait à son dos un tableau indiquant les zones de 0 à 7, cas par cas, pays, prime de base annuelle , surprime par voyage d'une durée maximum de X jours c'est-à-dire le système de classification des pays par zones de risques en fonction de leur degré de dangerosité, établi par la CCR. Ces zones font l'objet d'une pré-tarification à l'exception de la zone 7 où une déclaration préalable doit être faite aux assureurs pour toute navigation dans ces zones et la surprime est déterminée par l'assureur en collaboration avec la CCR[1743]. Ainsi, les risques de guerre sont souscrits directement auprès de la CCR en qualité d'assureur. Toutefois, depuis le 1er octobre 2008, la CCR n'intervient plus en

---

[1738] **O. RENAULT et A. N'DIAYE**, Les transports maritimes de produits en vrac et le secteur de l'assurance. Les collections Océanides. p. 120

[1739] Jugement "Captain Stefanos" : http://www.skuld.com/upload/INSIGHT/Piracy/Osmium_Shipping_v_C_128969a.pdf

[1740] **R. BROUDIN**, Acte de Piraterie, Gazette de la Chambre, Tiré à part n° 28 Printemps 2012

[1741] Art 6 de l'imprimé du 1er janvier 2012, conventions spéciales risques de guerre et assimilés « *Les présentes Conventions couvrent le navire assuré dans les limites géographiques précisées dans les Conditions Particulières. Le navire assuré ne doit pas pénétrer, naviguer, mouiller, séjourner ou être situé dans les zones à risques aggravés, spécifiés dans les Conditions Particulières, qui sont applicables à compter de la prise d'effet du contrat. Afin de pouvoir bénéficier de la garantie dans ces zones, l'assuré doit se conformer aux dispositions de l'article 7 ci-dessous.* »

[1742] Art 7 (précise les obligations de l'assuré pour le maintien de son tenu couvert dans les zones / pays à risques aggravés, et introduit notamment la notion de bonne foi dans le paragraphe 7.3 .) et 8 (traite des dispositions de la modification de la liste des zones / pays à risques aggravés) de l'imprimé du 1er janvier 2012, conventions spéciales risques de guerre et assimilés.

[1743] Caisse Centrale de Réassurance

qualité d'assureur, les risques de guerre étant souscrits sur le marché de l'assurance transport, la CCR intervient désormais comme réassureur.

La nouvelle garantie s'appuie sur la pratique internationale c'est-à-dire complétée par une liste des zones / pays à risques aggravés pour lesquels une déclaration préalable doit être faite aux assureurs pour toute navigation dans ces zones et la surprime est déterminée par l'assureur. Il convient d'ajouter que ces dispositions existent pour les clauses anglaises et sont utilisées internationalement[1744].Que dire de la résiliation de la convention spéciale risque de guerre ?

422. L'assuré et les assureurs ont la faculté de résilier les présentes Conventions spéciales, à tout moment, au moyen d'un avis de résiliation[1745]. Le préavis passe de 3/5 jours à 7 + 3 jours si elle est réalisée par courtier soit un total de 10 jours. Toutefois, il est prévu dans ce nouvel imprimé, la cessation automatique de la garantie. Très légère modification pour la résiliation lorsque le navire se trouve en mer. Ainsi, le tenu couvert est maintenu moyennant surprime jusqu'au moment où le navire gagne le port approprié le plus proche (alors qu'auparavant il s'agissait du port le plus proche où il était possible de se réfugier en sécurité).
Rappelons que la ristourne au prorata pour résiliation est attribuée dans tous les cas et non plus à la seule initiative des assureurs, c'est-à-dire qu'elle est également due en cas de résiliation par l'assuré.

423. Enfin, en ce qui concerne les conventions spéciales sur corps de navire 2012, un nouvel article a été inséré[1746]. Il introduit les 2 cas de cessation automatique de la garantie en cas d'ouverture des hostilités entre les 5 pays membres permanents du Conseil de Sécurité de l'ONU[1747], peu importe que la guerre soit déclarée ou non et en cas de réquisition de navire. Il est important de faire remarquer que le déclenchement de guerre entre les membres permanents du Conseil de Sécurité de l'ONU peut avoir des conséquences très graves et dans une certaine mesure non évaluables à l'avance eu égard à la capacité militaire de ces États. Les raisons du ciblage des 5 membres permanents du Conseil de sécurité n'ont pas été évoquées, il semble. Toutefois, il semblerait que la garantie passe à la charge de l'État qui a porté le coup. Encore que le navire endommagé ne soit pas au service d'un de ces États en cas de déclenchement de la guerre comme l'a si bien souligné le Doyen Chauveau. Sinon, cette situation, lui fera perdre le bénéfice du risque de guerre traditionnellement couverts par les conventions spéciales.

[1744]Navigation Limitations for Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Endorsement (JW2005/001A)+Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils Notice of Cancellation Administration Clause (JW2005/001B)» et la liste des pays / zones à risques aggravés est établie par le JWC de Londres.
[1745] Art 9.1 de l'imprimé du 1er janvier 2012 sur les conventions spéciales risque de guerre.
[1746] Art 10 : Cessation Automatique de l'Assurance
[1747] États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, République populaire de Chine, Royaume-Uni ;

Autre observation tient à l'exclusion de certains risques couverts par les assureurs : la question-même de l'assurabilité des risques de guerre en ces périodes de guerre en considération de leur ampleur qui peut être sous-estimée lors de la passation du contrat[1748]. Cependant, ce que nous avançons n'est que de la prospection. Les conventions spéciales, malheureusement restent muettes sur les solutions envisageables, si ce n'est le bénéfice d'une ristourne proportionnelle à la prime qui doit être versée à l'assuré[1749].

Le législateur maritime a voulu apporter des aménagements aux assurances risques de guerre et assimilés pour répondre au besoin de la précision, la restriction ou encore à l'élargissement du champ de couverture de ces conventions spéciales. Ainsi, il procède dans le traitement de ces risques à l'adaptation des textes à la réalité et à l'ampleur de ces menaces en faisant passer telle menace de la catégorie de risques couverts à la catégorie de risques exclus ou inversement.

Les conventions spéciales récentes qui régissent les risques de guerre ont apporté certains changements que nous avons rappelés. L'établissement de la différence du vieux du neuf, marque les évolutions qui ont eu lieu, mais aussi les raisons qui justifient une telle approche. Il en résulte, une véritable actualisation des conventions spéciales à visant un équilibre entre les mutations que connaissent les risques de guerre, l'augmentation des primes d'assurance,…dans un double intérêt : la protection des droits des victimes, mais aussi et surtout une gestion efficace des conséquences des risques de guerre. Comme nous l'avons souligné, les principaux changements concernent l'assurance corps auxquels il convient d'ajouter ceux qui sont intervenus relativement au recours des tiers.

2- Les principaux changements dans le recours des tiers

424. L'un des changements importants tient à l'évolution de la clause EGMR(GAREX). Cette clause équivalente dans les risques couverts aux clauses War & P&I du marché international mais ne se réfère pas aux « rules » des P&I Club. En ce qui concerne le recours des tiers, une précision d'un capital couvert et la limitation des engagements des assureurs sont effectives. Ainsi, l'engagement des assureurs au titre de la présente clause, pour tout accident ou

[1748]**M. STOURM**, L'assurance maritime par l'État des risques maritimes de guerre pendant la guerre de 1914/Organisation-Fonctionnement-Résultats, Thèse, JOUVE et Cie éditeurs, 1926.p. 219 *« La survenance d'une guerre a pour effet de susciter des risques d'une gravité toute particulière et qui paralyseraient complètement la navigation maritime si ceux qui ont à les supporter ne pouvaient s'en faire garantir par une assurance. »*

[1749]Art 10 al 2 imprimé 2012 sur les conventions spéciales corps « Lorsque les effets de la garantie cessent automatiquement, l'assuré bénéficie d'une ristourne proportionnelle de prime »

toute série d'accidents provenant du même événement, n'excédera pas la valeur agréée du navire assuré. Tous les intérêts (incluant l'équipage) sont soumis à une seule limite combinée jusqu'à la valeur agréée. Précisons que *l'engagement des assureurs par événement au titre des Corps + Recours de tiers est théoriquement égal à 4 (3+1) fois la valeur agréée du navire* dans la mesure où les conventions spéciales sur corps 2012 vont dans ce sens[1750].

425. En outre, il y a une intégration dans le cadre du recours des tiers, les recours des membres d'équipage lorsqu'ils sont à bord du navire pour des frais d'hôpital, médicaux, de rapatriement, décès, invalidité … Il y a en effet, un renforcement de la protection des droits sociaux des membres d'équipage. Il n'y a pas que les recours des membres d'équipage qui sont couverts par les conventions spéciales de 2012, ceux des passagers, (hormis les passagers clandestins) auparavant exclus, sont désormais pris en compte dans les risques couverts pour les dommages matériels et corporels.

426. Cela dit, notons que le recours des tiers pour abordage ou heurt a connu un ajout : il s'agit de l'extension des recours des tiers suite aux dommages occasionnés par ses aussières, ancres, chaînes ou par ses embarcations annexes en tant qu'elles sont reliées au navire assuré ou en cours de manœuvre ou d'utilisation à son service[1751]. En plus d'avoir supprimé les dispositions relatives à la franchise, les conventions spéciales sur les corps de navires de 2012 ont rappelé la constitution du fonds de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Les conventions spéciales sur corps de navires les plus récentes sont marquées par des changements importants que nous avons présentés. Naturellement, ces changements interviennent pour améliorer le cadre assurantiel des risques de guerre et assimilés entre assuré et assureur. Comme conséquence, c'est l'amélioration de la sûreté maritime tant souhaitée. Ce résultat positif impliquant des avantages significatifs pour les parties aux conventions spéciales sur corps de navires, qu'on a pu constater dans cette étude est également perceptible dans la modernisation des conventions spéciales d'assurance maritime sur les facultés transportées par mer.

B- Les avantages de la modernisation des conventions spéciales d'assurance maritime des facultés transportées par mer

[1750] Art 3 « Aux termes des présentes Conventions, pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1, l'engagement des assureurs est limité par événement à un montant égal à trois fois la valeur agréée du navire. »
[1751] Art 1.2 a de l'imprimé 2012 conventions spéciales sur les corps de navire

427. L'objectif poursuivi par la FFSA en publiant les trois nouveaux modèles de conventions spéciales et clauses relatives à la couverture des marchandises transportées par voie maritime, contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève est de renforcer la lisibilité des garanties proposées aux assurés et les adapter davantage à leurs besoins. Pour mieux comprendre cet aménagement, étudions le fonctionnement de l'assurance « risques de guerre », les conventions spéciales « de magasin à magasin » et enfin la situation nouvelle imposée par la fin de la souscription d'affaires directes par la CCR.

L'Ordonnance de marine dite « Ordonnance de Colbert » de 1681, le code de commerce et les polices d'assurances maritimes n'opèrent aucune distinction entre les risques de guerre et les risques ordinaires. Pour un auteur, cette situation se justifiait par le fait que « la guerre était à peu près l'état normal et habituel de l'Europe… »[1752]. Après la chute du 1er Empire, les guerres maritimes devenant rares, l'exclusion dans les polices, des risques de guerre a eu lieu dès 1840 et nous avons rappelé cela en amont[1753]. La loi du 3 juillet 1967 sur les assurances maritimes ayant pris acte de ces exclusions, le code des assurances va donc les relayer[1754].

Ces exclusions ont même été reprises dans les garanties de base[1755], mais aussi en assurance facultés[1756] et sont même pratiquées sur les marchés d'assurance maritime[1757]. Par la suite, les assurés ont eu la possibilité de racheter ces exclusions, sinon, risques de guerre moyennant surprime par la souscription de « Conventions spéciales » couvrant les risques de guerre et risques assimilés. Toutefois, elles ne peuvent être autonomes, elles ne peuvent être souscrites qu'en complément de la couverture des risques ordinaires.

Notons que les imprimés risques de guerre couvrent tant en assurance « corps qu'en assurance « facultés », une longue liste. Toutefois, il existe des exclusions en assurance facultés[1758]. En plus, les assurés peuvent opter pour une police « waterborne » ou une police de « bout en bout » que nous tenterons de présenter par la suite.

[1752] **C. LEMONNIER**, *Commentaire sur les principales polices d'assurances maritimes usitées en France* : Paris, Bordeaux, Marseille, Le Havre, Nantes, Rouen, Dunkerque, Bayonne, Paris, Videcoq père et fils, 1843, Bordeaux, Balarac jeune, cité par O. Lasmoles, Les assurances maritimes et la couverture des risques terroristes, *La Revue Mare Liberum*, n° 1, avril 2004, p. 21.

[1753] **P. LUREAU**, *L'assurance des risques maritimes de guerre et les polices françaises*, Paris, 1941.

[1754] Art L. 172-16 du code des assurances.

[1755] S'agissant plus particulièrement de la piraterie, les polices « risques ordinaires » ne l'excluent que dans les hypothèses où elle a un caractère politique ou se rattache à la guerre.

[1756] Cf. par exemple, article 7-7° de la Police française d'assurance maritime sur facultés, imprimé du 30 juin 1983, modifié le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1er juillet 2002.

[1757] Voir article 24 des « Institute Times clauses - Hull ».

[1758] Les dommages et pertes subis par les marchandises appartenant lors du sinistre à un ennemi de la France, la dépossession ou l'indisponibilité résultant de saisie ou de détention par une autorité, consécutive à une opération frauduleuse, les munitions et le matériel de guerre, sauf clause contraire.

Contrairement aux Conventions spéciales d'assurance maritime sur les corps de navire et le marché anglais, le marché français de l'assurance maritime sur les facultés ne prévoit pas de résiliation automatique en cas de conflit entre les grandes puissances. En plus, la résiliation n'est pas applicable aux marchandises expédiées avant l'expiration du délai, aux marchandises chargées sur le véhicule de transport après expiration du délai, si l'assuré n'a pu empêcher le chargement, aux marchandises faisant l'objet d'une expédition déterminée si l'assuré a remis à un tiers porteur de bonne foi, avant l'expédition de l'un de ces délais, un document signé des assureurs et portant délégation d'assurance pour cette expédition. Que dire précisément des aménagements apportés aux conventions spéciales ?

428. La FFSA a publié trois nouveaux modèles de Conventions Spéciales et clause datés du 1er octobre 2008[1759]. Il s'agit de Conventions Spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève - Garantie étendue - ;Conventions Spéciales pour l'assurance des facultés (marchandises) transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève - Garantie waterborne et enfin de Clause de « Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage » additionnelle aux Conventions Spéciales pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève - Garantie étendue -. Ce qui offre aux assurés une police couvrant l'ensemble du voyage (magasin à magasin) et une police waterborne.

Les conventions spéciales dites « garantie étendue » remplacent la police « de bout en bout » du 1er mai 1985 et la police dite TFA[1760]. Les Conventions spéciales dites « Garantie étendue » sont applicables à tous modes de transport et pour un voyage de magasin à magasin.

Il convient donc de dire qu'il s'agit d'une avancée non seulement pratique mais considérable pour l'assuré qui devrait auparavant souscrire deux garanties séparées (*l'une*

[1759] Ces modèles annulent et remplacent le dispositif suivant : a) Police « waterborne » : « Conventions Spéciales pour l'assurance des facultés (marchandises) transportées par voie maritime contre les risques de guerre et risques assimilés » (30 juin 1970) - Clause additionnelle R.G. 1 - Garantie des conséquences de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation et de la détérioration naturelle par suite de retard (30 juin 1970) - Clause additionnelle R.G. 3 - Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage (30 juin 1970). b) Police couvrant les risques maritimes de bout en bout : « police française couvrant les facultés (marchandises) contre les risques de guerre et assimilés pendant le transport maritime et les transports ou séjours accessoires » (1er mai 1985) - Clause additionnelle R.G. 2 - Garantie des conséquences de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation et de la détérioration naturelle par suite de retard (1er mai 1985) - Clause additionnelle R.G. 4 - Garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage (1er mai 1985, modifiée le 1er novembre 1993). c) Conventions Spéciales pour les transports autres que maritime : « Conventions Spéciales pour l'assurance des marchandises transportées par voie de terre, par voie de navigation intérieure ou par voie aérienne contre les risques de guerre et risques assimilés » (28 novembre 1977).

[1760] Conventions spéciales pour l'assurance des marchandises transportées par voie terrestre, par voie de navigation intérieure ou par voie aérienne

purement maritime, l'autre couvrant les phases terrestres, fluviales et aériennes du transport.) Aujourd'hui, l'assuré dispose que d'un contrat couvrant l'ensemble du voyage peu importe le mode utilisé.

Concernant la durée de la garantie, le souci d'une meilleure lecture des couvertures, de simplification et la volonté d'améliorer les conditions de garanties a également guidé la modernisation. Pour ce qui est des polices de bout en bout, les délais étaient de 15 jours ou 60 jours respectivement et en fonction de l'activité enclenchée, lorsque la police TFA limitait la durée des voyages à 30 jours pour les transports terrestres et aériens et à 60 jours en fluvial.

Il est important de noter que de nos jours, il est mis fin à ces différents délais pour répondre à l'objectif d'une harmonie complète entre les garanties risques ordinaires et risques de guerre. Cela se traduit par les Conventions spéciales qui renvoient désormais à la durée prévue par les conditions générales des polices risques ordinaires. Toutefois, la FFSA a attiré par une de ses circulaires, l'attention des assureurs et des assurés sur une nécessité en ces termes : « *si les parties conviennent de fixer aux conditions générales des polices risques ordinaires et d'étendre ces dispositions à l'assurance des risques de guerre, de mentionner dans ces mêmes conditions particulières qu'il est également dérogé à l'article 5 'durée de la garantie' des conventions spéciales* ».

429. Une autre innovation est relative à l'intégration dans les nouvelles conventions spéciales de la clause RG.4. Elle est relative à la garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage. L'autre avantage est que cette clause figure dans les conventions spéciales elles-mêmes. Ce qui sous-entend que l'assuré n'a plus besoin de souscrire une clause additionnelle.

En plus, la prise en charge de ces frais est étendue à l'ensemble du voyage alors que la clause RG.4 la limitait à des interruptions ou ruptures du voyage consécutif à un événement à bord du navire. En revanche, les conventions spéciales ne couvrent pas les frais lorsqu'ils sont consécutifs aux « émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres frais analogues ». On peut donc comprendre que la nouvelle clause additionnelle a du mérite dans la mesure où elle a pour objet de permettre à l'assuré d'être couvert dans ces cas exclus par les conventions spéciales.L'autre avantage que présentent les conventions spéciales est qu'elles ont intégré la clause additionnelle RG.2[1761]. Ce qui exclut de souscrire une autre clause additionnelle[1762].

[1761]Cette clause est *relative aux dommages subis à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation, ainsi que la détérioration naturelle par suite de retard lorsqu'ils surviennent à bord du navire*.

[1762] Les conventions spéciales sur les facultés waterborne et la police de bout en bout excluaient les dommages et pertes subis par les facultés assurées « à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation consécutifs à un manque de combustible, de main d'œuvre ou à un défaut d'entretien ».

Les « Frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture du voyage » (FIRV) sont couverts dans la garantie de base et pour tout mode de transport sauf lorsqu'ils résultent d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out, etc. En revanche, les Conventions spéciales ne couvrent pas ces FIRV quand ils sont consécutifs à de tels événements. L'assuré pourra alors être couvert dans ces situations en souscrivant la clause additionnelle.

430. La dernière modification mais non des moindres importantes est la suppression de la disposition en vertu de laquelle la CCR prenait en charge, en assurance directe, les sinistres survenus à terre, ou à bord d'un moyen de transport autre que le navire de mer ou les allèges. Cette modification va de soit dans la mesure où en application de la Directive européenne 2005/68/CE du 16 novembre 2005 relative à la réassurance[1763], la CCR, bénéficiaire d'agrément en assurance des marchandises transportées est contrainte d'abandonner son statut de société d'assurance et de limiter ses activités à la réassurance[1764].

Ajoutons que la modernisation de l'offre d'assurance risques de guerre ne s'est pas limitée seulement aux conventions spéciales « de magasin à magasin », la volonté des rédacteurs de proposer des garanties simples et complètes s'est traduite également dans les conventions spéciales « Waterborne ». L'assurance peut être limitée au voyage purement maritime. Les souscripteurs ont à leur disposition la garantie dite « Waterborne » qui couvre les marchandises depuis leur mise à bord jusqu'au déchargement au port de destination.

Notons pour commencer que ces conventions spéciales intègrent l'ancienne clause additionnelle RG 1, couvrant les conséquences de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation et de la détérioration naturelle par suite de retard. En plus, elles intègrent l'ancienne clause additionnelle RG 3 relative à la garantie des frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage.

431. A cela s'ajoute un autre aspect nouveau : qui étende la garantie de la clause RG 3 dans la mesure où ces frais sont couverts, même lorsqu'ils résultent « d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ». La durée de la garantie est également rappelée ici. Laquelle commence lorsque les facultés quittent la terre ou port d'embarquement pour être mises à bord du navire de mer ou sur allèges. Elle prend fin lors de leur mise à terre au port final de déchargement. Sauf stipulations contraires, elle ne peut se prolonger au-delà d'un

---

[1763] Directive transposée par l'ordonnance n° 2008-556 du 13 juin 2008 (*JORF* n° 0138 du 14 juin 2008) et le décret n°2008-1154 du 7 novembre 2008 (JORF n° 0262 du 9 novembre 2008).

[1764] Art 6 de la Directive européenne de 2005/68/CE « *L'État membre d'origine exige que toute entreprise de réassurance qui sollicite l'agrément limite son objet à l'activité de réassurance et aux opérations liées* ». Il convient de préciser que cette Directive ne s'applique pas aux entreprises d'assurance relevant des Directives 73/239/CEE ou 2002/83/CE

délai de 15 jours à compter de minuit du jour où le navire aura mouillé ou sera amarré dans le port final de déchargement[1765]. Quant aux FIRV[1766], ils sont garantis, même quand ils résultent d'« émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits similaires ». Il convient de dire que le traitement des risques de guerre et assimilés par la modernisation des conventions spéciales sur les facultés entre dans la droite ligne de l'amélioration de la lisibilité et du contenu des garanties proposées aux assurés.

432. Disons quelques mots sur la couverture de la piraterie dans les conventions spéciales sur les facultés. On peut observer que la piraterie n'est couverte dans les conventions spéciales sur les facultés que lorsqu'elle présente le caractère politique ou se rattache à la guerre[1767]. Ce choix fait dans la couverture de la piraterie est contraire à la piraterie telle qu'admise par la CMB[1768] dans la mesure où elle écarte le but privé.

Or, généralement, les pirates dans le Golfe d'Aden, en Asie du sud-est et en ce moment dans le Golfe de Guinée n'ont presque jamais de revendication politique si ce n'est que dans le but privé qu'ils agissent. Nous ne croyons pas que la demande de rançon comme c'est toujours le cas serait assimilable aux revendications des pirates qui ont attaqué l'Achille Lauro (la libération des membres du FPLP).

Les pirates de ces régions cités visent le vol des cargaisons, notamment de pétrole dans l'intérêt strict de tous ceux qui ont un lien avec ces attaques. Partant, cette pratique étant courante, nous ne pouvons que constater une protection des assureurs des risques de guerre sur les facultés. Mais, en réalité, à regarder de près, il n'en est rien. Cette exclusion semble répondre à un souci de redondance. Laquelle redondance a été évitée dans la mesure où la couverture des risques ordinaires prend en compte la piraterie à but lucratif. Inutile dans ces conditions de rappeler que les conventions spéciales ne peuvent être souscrites séparément des polices risques ordinaires. Ajoutons que cette couverture de la piraterie à but lucratif, qui de notre point de vue est la plus courante a été confirmée récemment dans les conventions spéciales d'assurance maritimes sur les corps de navire[1769].

[1765] Art 6 conventions spéciales risques de guerre sur les facultés, waterborne du 1er octobre 2008

[1766] Frais raisonnablement exposés en cas d'Interruption ou de Rupture de Voyage (FIRV)

[1767] **P. LATRON**, À propos de l'assurance de la piraterie, *BTL* 1989, p. 2. - **A. VIALARD**, La piraterie dans les assurances maritimes françaises : Marine Insurance at the turn of the Millenium, *Intersentia*, 1999 vol. 1, p. 99. Voir art 2.1 d) de la garantie waterborne 1er octobre 2008 « *Les présentes conventions spéciales ont pour objet de garantir les facultés assurées contre les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité résultant de :…d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;…* »

[1768] Art 101 de la CMB (le caractère de la piraterie admis ici est le but privé)

[1769] Art 1er f de l'imprimé du 1er janvier 2012 sur les conventions spéciales corps de navire contre les risques de guerre et assimilés qui admet la couverture de toutes les formes de piraterie y compris la piraterie à but lucratif. « Conformément à leurs dispositions et exclusions, les présentes Conventions ont pour objet de garantir le navire

Les évolutions dans la couverture des risques de guerre ont été rappelées et parfois, nous avons ajouté les raisons qui sont à l'origine. Ce qu'il convient de faire observer, c'est que face à des risques qui connaissent des métamorphoses dans leurs modes opératoires, le législateur ne peut avoir d'autres choix que de vieller de manière permanente à l'équilibre indispensable entre les intérêts de l'assuré et ceux de l'assureur, d'où les révisions permanentes des textes. Au cours de cette étude, nous avons pu constater que l'un de ses risques peut présenter des traits, sinon, les conséquences peuvent le rendre difficilement maîtrisable quant à son évaluation. Difficultés ressenties dans la détermination des primes d'assurance. Il s'agit du risque de terrorisme, précisément du risque de terrorisme maritime.

§II- L'avenir de la couverture assurantielle d'un risque atypique : le terrorisme

La question de l'assurabilité du risque de terrorisme s'est posée après les attentats du 11septembre aux États-Unis. Certains assureurs ont pu se rendre compte que l'assurance de la menace terroriste a été sous-évaluée, d'où les hésitations quant à l'exclusion de ce risque de leur champ de couverture. Ils ont donc été tentés de s'inspirer des surprimes suite à l'intensification des attaques des pirates pour mieux évaluer le risque de terrorisme maritime. Pour pallier cette difficulté tenant à l'assurabilité du risque de terrorisme, des réflexions importantes ont été menées afin d'encourager les assureurs à maintenir la couverture de ce risque. C'est en raison de ce contexte d'assurabilité de la menace terroriste (**A**) que nous envisagerons des solutions viables pour sa garantie (**B**).

A- Les incertitudes autour de l'assurance du risque de terrorisme

433. Après les attentas du 11 septembre 2001, la question de l'assurabilité des risques de guerre s'est posée aux assureurs. Suite à cet événement dont l'ampleur ne pouvait être imaginée jusqu'à sa réalisation, certains réassureurs ont été tentés de l'exclusion du risque de terrorisme du champ de leur couverture. Ce risque qui visiblement a fait mentir les estimations des assureurs

assuré (tel que défini dans la « Police Corps ») contre les dommages, pertes, recours de tiers, coûts et dépenses résultant de :… f) piraterie… »

devait être considéré autrement. C'est en ce sens qu'un auteur a estimé que depuis le 11 septembre, le principe de l'assurance fondé sur un risque aléatoire mais calculable n'est plus maîtrisable[1770]. Ainsi, le marché de l'assurance risques de guerre fonctionne avec des surprimes variables selon les risques estimés des zones traversées, la localisation des risques en même temps que la nécessité de refaire tous les calculs pour déterminer le risque maximum possible[1771].

Cette situation a créé un déséquilibre dans le traitement des primes d'assurance de ces risques de guerre entre marché anglais et français. On peut constater avec le marché anglais une augmentation un peu moins des primes de base mais un peu plus les surprimes dans les « zones à risque ». Or, le marché français a augmenté un peu plus la prime de base mais moins dans les zones à risques aggravés car depuis le 11 septembre 2001, cela n'avait plus de sens[1772].

434. Le caractère presque non maîtrisable du risque de terrorisme, précisément du risque de terrorisme maritime et la fréquence des attaques de pirates pouvaient peut-être conforter les assureurs dans ces hausses des primes d'assurance, mais aucunement ne pouvaient être du goût des transporteurs[1773] et des chargeurs[1774]. C'est en raison de cela qu'il convient à notre avis de nous interroger sur l'assurabilité du risque de terrorisme maritime en prenant pour assiette son caractère aléatoire, l'appréciation du risque-même de terrorisme mais également sa mutualité. Le lecteur est sans doute tenté de nous interroger sur les raisons de notre choix du terrorisme. C'est justement parce que dans l'histoire de l'assurance, la couverture des attentats terroristes du 11 septembre semble la plus importante.

Ajoutons que le caractère aléatoire d'un sinistre s'apprécie en fonction du moment de sa survenance et de son ampleur imprévisible[1775]. On pourrait croire que le moment nécessaire pour préparer un attentat d'une ampleur importante doit absolument être long comme tente de le faire remarquer Gaël Pinson dans son mémoire[1776]. Or, cela est contestable dans l'hypothèse où les terroristes s'emparent d'avions simultanément où successivement dans différents aéroports du monde pour commettre leur mauvais dessein sur différentes cibles à divers endroits. Il semblerait même que lors des attentats du 11 septembre, un quatrième avion a manqué ses cibles

[1770] **J. BONNARD**, L'assurance maritime et les risques de guerre aujourd'hui, DMF, n°622, 1er janvier 2002
[1771] Déclaration de **N. CHAMBON**, extrait de l'assurance maritime…DMF n°622 précité
[1772] **P. E EYSSAUTIER**, extrait de l'assurance maritime…DMF n°622 précité
[1773] **XARKIS**, de la CMA, extrait de l'assurance maritime…DMF n°622 précité
[1774] Affirmation de **P. RAPPATOUT**, Président européen des chargeurs Maritimes (ESC), extrait de l'assurance maritime…DMF n°622 précité
[1775] Avis du réassureur SWISS RE après les attentats du 11 septembre 2001. Disponible sur http ://www.swissre.com
[1776] **G. PINSON**, Assurance maritimes et risques de guerre : évolutions et perspectives, mémoire DESS, Décembre 2004, Paris II, p. 30

qui étaient la maison blanche et d'autres bâtiments fédéraux importants pour achever sa course en Pennsylvanie[1777].

Pour ne pas aller loin dans la gravité que représente la menace terroriste, notons que les activistes ne sont pas obligés de recourir aux mêmes mécanismes pour atteindre leurs cibles, c'est d'ailleurs ce qui rend redoutable le terrorisme et constitue un véritable obstacle dans son éradication. On se souvient que des doutes persistants planaient sur l'attaque de certaines centrales nucléaires d'États européens[1778].

De toutes les manières, le chantage ne fait pas partie des habitudes des terroristes. Peter Jouvenal, grand reporteur britannique qui a rencontré Ben Laden en 1997 a indiqué que lors d'un entretien avec lui, ce dernier lui a déclaré en d'autres termes son projet pour les États-Unis[1779].Qui aurait cru que les terroristes auraient pris un navire de guerre pour cible[1780]. S'il n'est pas possible d'exclure la vulnérabilité de toutes les cibles en matière de terrorisme, en toute évidence, l'ampleur comme l'intervalle des attaques ne peut être envisagé à l'avance. Comme nous pouvons le constater, le caractère aléatoire du risque de terrorisme existe bel et bien, c'est donc à l'assuré qu'il revient de gérer et au besoin au quotidien. Les conséquences de son manque de vigilance peuvent être fatales. Encore que la vigilance accrue n'a pas été un réel obstacle jusqu'ici à la menace terroriste. L'appréciation du risque de terrorisme présente t-elle un intérêt pour mieux comprendre les implications de l'assurabilité du risque terroriste ?

435. L'appréciation du risque peut se définir comme la combinaison entre la fréquence et le montant des sinistres. L'on s'est même interrogé en considération de l'ampleur des attentats du 11 septembre sur la fiabilité de ce critère. De notre point de vue, la résolution de cette

---

[1777] Le vol 93 United Airlines, détourné par 4 terroristes, s'écrasa à 10 h 03 près de Pittsburgh en Pennsylvanie, après l'intervention des passagers pour empêcher les pirates de l'air d'atteindre leur but. Il se dirigeait vers la capitale fédérale Washington DC où se trouvent de nombreux bâtiments fédéraux dont la Maison-Blanche, résidence officielle et bureau du président des États-Unis, et le Capitole, siège du pouvoir législatif avec la Chambre des représentants et le Sénat. Les interrogatoires de Khalid Cheikh Mohammed ont amené les autorités américaines à affirmer que la cible était ce dernier bâtiment.

[1778] S'exprimant sur le plateau de France 2 au sujet des attentats qui ont frappé Paris et Saint-Denis le 13 novembre 2015, Manuel Valls a déclaré que la France n'était pas à l'abri d'un risque lié à des « armes chimiques ou biologiques », sans évoquer le risque nucléaire. Pourtant, l'état d'urgence nucléaire est plus que jamais une réalité./ Une cinquantaine de chefs d'État se retrouvent jeudi à Washington pour un sommet sur la sûreté nucléaire alors que de nombreux experts évoquent la possibilité pour des groupes terroristes de commettre des attentats de nature "nucléaire". Dernière modification le 1er avril 2016, Disponible sur www.france24.com / **É. Lalmand**, Belga, AFP | La centrale nucléaire de Tihange en Belgique le 20 août 2014. La sécurité des centrales belges a été renforcée à la suite des attentats du 22 mars par crainte de tentatives d'intrusions et de vols de matière radioactive.

[1779] "And we are giving the good news that we will gain victory over America and the Jews, God willing."'By God's grace, we have formed an organization with other Islamic groups and Islamic nations, a front called the IslamicFront." "I predict a black day for the United States, after which the United States will never be the same." Il parlait du 11 septembre… Disponible sur cnn.com

[1780] Attentat sur le US COLE en 2000 dans le port d'Aden par le moyen d'un canot pneumatique bourré d'explosifs.

question semble énigmatique pour les assureurs dans la mesure où la détermination exacte du nombre d'attaques sur une période ne peut être généralisée. Cependant, qu'il nous soit permis de dire que la politique internationale influence profondément et négativement parfois la courbe des attaques terroristes. Les interventions militaires par exemple contre le groupe État Islamique, rencontre semble t-il l'intensification des attaques terroristes en représailles. Comment dans ces conditions, les assureurs peuvent disposer d'informations fiables indispensables à une tarification exacte ?

Pour ne pas aller loin, indiquons que la réticence des assureurs après les attentats du 11 septembre est la preuve que le risque de terrorisme a été sous-estimé donc insuffisamment tarifé. Même s'il était possible d'avancer des chiffres, comment maîtriser le montant des dégâts qu'un tel phénomène peut causer à toutes les cibles choisies ? Frédérique M A VALLON, a justement souligné dans sa thèse que la piraterie est tellement médiatisée qu'elle retient l'attention de la communauté internationale dans toutes les discussions importantes en matière de sûreté. Or, le terrorisme nucléaire maritime dont le taux de réalisation est jugé de manière concordante faible n'est pas à négliger, ses conséquences également. Imaginons qu'un navire transportant du nucléaire tombe aux mains des terroristes qui menacent de s'en servir pour commettre un désastre. A combien peut-on estimer les conséquences d'un tel acte ? Le souvenir de l'accident de Tchernobyl est encore bien récent[1781].

436. Dans ces conditions qui n'écartent pas la constatation de l'assurabilité du sinistre, peut-on compter sur la mutualité du risque de terrorisme pour espérer garantir les conséquences de sa réalisation en maintenant le rapport sauvegarde des compagnies d'assurance et de réassurance et le paiement de prime à la juste valeur de la gravité du risque. Il semble que c'est à cela que répond la définition même dans la mutualité du risque. La SWISS RE a fait des simulations et il en est ressortit qu'une prime de 10% sur les assurances non-vie devrait suffire à « absorber un sinistre qui présente l'ampleur du 11 septembre par an. Cette solution prend visiblement en compte la communauté des risques. Or, en matière de terrorisme, il semble qu'aucune communauté n'est plus exposée que d'autres mais encore qu'il faut que cette communauté soit importante.

[1781]La catastrophe nucléaire de Tchernobyl est un accident majeur qui a commencé le 26 avril 1986 dans la centrale Lénine, située à l'époque en République socialiste soviétique d'Ukraine en URSS. Il s'agit de la plus grave catastrophe nucléaire du XX^e siècle, classée au niveau 7, le plus élevé sur l'échelle internationale des événements nucléaires (INES).

Les trois critères ayant été examinés, il convient de dire que la question de l'assurabilité du terrorisme se pose dans son entièreté. Toutefois, en dépit de ces craintes, aucun acte de terrorisme jusqu'ici n'est resté sans indemnisation. Faut-il s'appuyer sur le passé pour se convaincre de la capacité des assureurs à pouvoir faire face à ce phénomène ? C'est pour ne pas demeurer dans cette sérénité sans conviction que les assureurs et réassureurs ont mis en place des alternatives pour absorber les conséquences des catastrophes les plus inimaginables de notre ère portant la marque du terrorisme.

B- Les solutions viables pour la couverture du risque de terrorisme

L'on a sans doute tiré des leçons de la catastrophe du 11 septembre 2001. La question de l'assurabilité du risque de terrorisme, suite à cette journée sombre pour les États-Unis a été posée dans son entièreté. Partant, faire le choix de l'abandon de la couverture d'un tel risque, serait confirmer la victoire du terrorisme comme l'affirmait avant ces événements, le leader charismatique du terrorisme Ben Laden au reporteur Britannique PETER JOUVENAL. C'est pour éviter cela qu'un mécanisme assurantiel faisant appel au soutien de l'État a été mis en place. Il n'a certes jamais été expérimenté, mais il semble être à la hauteur de l'ampleur des actes terroristes dans le contexte actuel que de ceux de l'avenir.

437. Les attentats du 11 septembre aux États-Unis ont révélé l'urgence de mesures dérogatoires pour les grands risques mises en place avec le décret n° 2001-1337 du 28 décembre 2001 définissant les conditions d'assurance des dommages aux biens résultant d'actes de terrorisme ou d'attentats et modifiant le Code des assurances[1782]. Ce texte limite le montant de la garantie attentats à 20% du montant de la garantie des dommages aux biens (valeur corps de navire) avec un minimum de 20 million d'euros dans le cas de l'assurance corps de navire et de 20% de la valeur assurée en matière d'assurance faculté. Le dispositif de lutte contre le terrorisme en France ne couvre pas les armateurs et les transporteurs au titre de leur police d'assurance lorsqu'ils sont victimes d'actes de terrorisme à l'étranger. Pour répondre à cette situation, ils devront recourir à des conventions spéciales risques de guerre. Dans la recherche de

[1782] Art L 111-6 1 a et Art R 126-2-II 1° et 2° du code des assurances

solutions pour la couverture des risques de guerre les plus importants, notamment le risque du terrorisme de l'ampleur des attentats du 11 septembre 2001, les assureurs et réassureurs se sont accordés à limiter leurs engagements en recourant au soutien de l'État. Cette décision semble imposée par l'ampleur du risque difficilement maîtrisable qu'est le terrorisme. L'examen de l'appui des compagnies d'assurance privée et l'objectif étant de mettre en place des systèmes de garantie sûrs, efficaces et capables de répondre aux sinistres d'une ampleur au moins égale à ceux du WTC (World Trade Center).

438. Malgré les difficultés rencontrées pour obtenir la caution de l'État quant à son intervention, la solution du pool entre les assureurs, réassureurs et l'État fut choisie[1783]. Les grands risques font l'objet de réassurance auprès de la CCR qui elle-même bénéficie de la garantie de l'État. C'est dans ce cadre que la CCR et les assureurs français en collaboration avec le marché mondial de la réassurance, ont pris une mesure importante en 2001 avec la création du pool en question[1784]. Constitué sous forme d'un groupement d'intérêt économique, ce pool est reconductible chaque année et ces membres sont les sociétés d'assurance membres de la FFSA et du GEMA (Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances) pour lesquelles l'adhésion est obligatoire et les sociétés autorisées à pratiquer une activité d'assurance directe sur le territoire français.

Pour bénéficier de la couverture dans le cadre de la réassurance, les sociétés d'assurance doivent avoir pour branche d'assurance, une branche dommages aux biens et une branche risque technique, les capitaux assurés en dommages directs et pertes d'exploitation doivent être supérieurs à 6 millions d'Euros, les risques doivent survenir en France métropolitaine, DOM TOM, Mayotte.

De manière pratique, le mécanisme de la réassurance et l'apport de l'État fonctionnent comme suit : une première ligne en rétention de la part des assureurs jusqu'à 400 millions d'Euros. Une seconde ligne en réassurance de 400 millions à 1.5 milliards d'Euros et enfin, une dernière ligne en garantie illimitée de l'État au travers de la CCR à partir de 1.5 milliards d'Euros.

439. Pour ne pas comparer les systèmes, notons qu'aux États-Unis, le régime est presque le même que celui de la France. Toutefois, pour exclure parfois la couverture du risque de terrorisme, il n'est pas rare que les autorités emploient les termes guerre, guerre civile, action militaire, rébellion ou encore action gouvernementale pour légitimer les représailles contre ces

[1783] Extrait de la Revue « Point de vue » de décembre 2002 « études et commentaires sur l'assurance du terrorisme, publié par le réassureur Partner Re et disponible sur : www.partnerre.com

[1784]GAREAT : Gestion de l'Assurance et de la réassurance des risques attentats et des actes de terrorisme. Le pool remplace ainsi le GAREX crée en 1980 ;

attaques. Il va de soit que les dommages qui en résultent restent du domaine des risques ordinaires. Quant au Royaume-Uni, il convient de dire que depuis 1992, la couverture du risque terroriste est exclue des polices ordinaires. En cas de dommage résultant d'acte de terrorisme, c'est la Reinsurance Acts of Terrorim 1993, fonds privé, réassuré par l'État qui prend en charge.

Rappelons que les P&I se sont également intéressés à la couverture du risque terroriste qui en pratique ne rentre pas dans leur champ de couverture habituelle. En revanche, une couverture supplémentaire peut être obtenue sur une police spéciale pour risque de guerre.

On peut observer que le traitement des risques de guerre et assimilés est fait de sorte qu'aucun risque n'échappe à la couverture des assurances. Malgré les incertitudes d'ailleurs justifiées quant à l'assurance du risque qui pourrait être d'une ampleur inimaginable à l'avance, des alternatives y compris le soutien de l'État ne sont pas à écartées. Cela atteste de la volonté des compagnies d'assurance mais aussi de réassurance ainsi que de celle de l'État de pouvoir satisfaire l'indemnisation intégrale des victimes des conséquences d'un tel désastre. L'intervention de l'État dans l'assurance des risques de guerre : Comment il faut la concevoir et sous quelle forme elle doit se manifester ?

440. La gravité des risques suscités pendant une guerre peut-être exceptionnelle de sorte qu'il convient de s'interroger si les compagnies d'assurance privées peuvent seules fournir la garantie nécessaire. Théoriquement, la réponse est affirmative dans la mesure où statutairement la plupart des compagnies sont autorisées à souscrire des assurances risques de guerre et que la réassurance leur permet encore d'augmenter le montant des indemnisations, observe un auteur[1785].

Mais en pratique, cette situation se présente d'une toute autre manière. D'abord, l'appréciation des risques de guerre échappe complètement aux compagnies d'assurance maritime ; les risques de guerre sont tout à fait inconnus et l'assureur qui veut apprécier la gravité ne dispose pas des éléments qui lui servent de base pour l'estimation des autres risques. Partant, il est obligé de fixer sa prime en fonction des circonstances qui le guident habituellement plutôt que de tenir compte des projets des belligérants, les moyens d'action, les interventions favorables ou hostiles des pays neutres, tous renseignements tenus secrets.

On comprend clairement que l'assureur fixe sa prime sans rien connaître du risque qu'il garantit. Il est apparu que dans les pays maritimes, une difficulté tenant à ces incertitudes a justifié la réticence des marchés privés dans la couverture des risques de guerre. C'est ainsi que les intéressés se sont adressés à l'État qui intervient dans la couverture des risques de guerre.

[1785] **M. STOURM**, *Op.cit*, p. 219-220

441. L'action de l'État s'explique également par d'autres motifs que la carence des compagnies privées. Il a été fréquent pendant la guerre de voir les gouvernements aider, de leurs deniers, dans un intérêt national, certains commerces et industries dont le fonctionnement était nécessaire, ou simplement utile au pays dont ils émanaient[1786].

Il est évident qu'on ne pouvait demander aux compagnies d'assurances privées d'envisager la garantie des risques de guerre sous l'angle altruiste et que seul l'État était en mesure de couvrir ces risques, à perte, dans l'intérêt de ces nationaux. Cependant, l'intervention de l'État doit se faire à la lumière du but que l'on se proposait en le mettant en place. Ainsi, lorsque l'État n'assure le risque de guerre que parce que les compagnies ne peuvent le faire ou pour lesquels elles demandent des primes trop élevées, il est dans son rôle. De nos jours, cette thèse semble dépassée dans la mesure où l'État en collaboration avec les compagnies privées assurent les grands risques, dont le terrorisme.

Les conséquences économiques et humaines de la piraterie et du terrorisme maritime nous amènent à dire que ce sont des menaces maritimes majeures contre le transport maritime. L'étude de leur régime préventif respectif met en évidence un cadre juridique certes prolixe mais qui reste à combler soit pour ses lacunes, soit pour son adaptation au contexte du nouveau mode opératoire ou encore de l'aggravation de leurs conséquences. Pour se prémunir contre lesdites conséquences, le législateur maritime a fait le choix d'une révision à dessein des conventions spéciales régissant ces risques de guerre. Le caractère supposé non maîtrisable par contre du risque de terrorisme qui a été mis à nu suite aux attentats du 11 septembre aux États-Unis, a suscité des hésitations quant à la couverture de cette menace contre le transport maritime. Toutefois, ce risque n'a pas été exclu de la couverture assurantielle grâce à l'implication de l'État, qui a par la même occasion redonné de l'espoir aux assureurs de ce risque, en tout cas, encore pour de longues années.

Pendant le transport maritime, les gens de mer n'ont pas à redouter que la piraterie et le terrorisme maritime. Les menaces qui peuvent perturber le transport maritime sont aujourd'hui diversifiées de sorte qu'on y voit une raison d'envisager des solutions pour les éradiquer. Elles sont pour l'essentiel relatives aux trafics illicites par mer, mais aussi du domaine de la criminalité transfrontalière organisée.

[1786] Subside et subvention indirectes dont la plus usitée en matière maritime était l'octroi de conditions spéciales pour l'assurance des risques de guerre.

TITRE II : LA REPRESSION DES TRAFICS ILLICITES MENAÇANT LE TRANSPORT MARITIME

Le transport par mer est éprouvé par différents trafics illicites. Il est inutile de rappeler que l'usage par les migrants des moyens de transport maritime est une réalité qui est d'actualité, et cela depuis des décennies. Les conséquences d'une telle menace pour le transport maritime et dans une certaine mesure pour la vie des migrants mais aussi l'économie des États de destination sont considérables. Le trafic de migrants par la mer n'existe pas en vase clos ; il fait partie de la famille plus large des activités illicites transnationales[1787]. A côté du trafic illicite de migrants, le trafic des stupéfiants par mer aggrave les risques contre le transport maritime. Il convient d'indiquer que bien que les narcotrafiquants font recours à une large variété de méthodes pour faire passer illicitement la drogue, l'usage des navires de commerce et des embarcations privées reste une priorité pour eux. Les dangers que suscite le trafic de stupéfiants par mer ont obligé les États à prendre certaines initiatives, mais aussi à adopter des traités bilatéraux ou multilatéraux pour son éradication. A ces trafics illicites qui perturbent le transport par mer, il convient d'ajouter le trafic d'armes à feu. Le trafic d'armes a ceci de particulier, qu'il ne se borne pas à enrichir les trafiquants et revendeurs ou à offrir des plaisirs. Son but consiste à amplifier le niveau de puissance des acquéreurs tout en permettant des marges financières importantes aux vendeurs[1788]. Observons qu'aussi bien la prévention, le contrôle que la sanction ont fait l'objet d'un cadre juridique qui nécessite un aménagement. Ces trafics illicites par mer, composantes de la criminalité transfrontalière organisée, causes des nombreuses difficultés au transport maritime. Le traitement du risque de trafic illicite de migrants par mer consistera à envisager des solutions (**CHAPITRE I**). Quant au trafic illicite de stupéfiants et d'armes à feu dans le transport maritime, nous envisagerons des mécanismes de répression appropriés (**CHAPITRE II**).

CHAPITRE I : LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES CONTRE LE TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS PAR MER

Les trajets par mer des migrants, bien que ceux-ci ne représentent pas les chemins les plus répandus, sont en grande partie aux mains de groupes criminels. Ils causent le plus souvent

[1787] Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (UNODC), « Issue Paper_Smuggling of Migrants by Sea » (Vienne, 2011), p.9
[1788] **J-C ANTOINE**, Frontières et trafic d'armes, Revue géopolitique, 2015

des morts[1789] et souvent, ciblent les migrants les plus démunis. Il est néanmoins vrai que les conséquences terrestres des actions en mer, en particulier les obligations de protection internationale, conditionnent en négatif la mise en pratique du droit en mer et la lutte contre la criminalité transfrontalière organisée. La lutte contre le trafic illicite des migrants met en évidence un dilemme entre l'obligation de sauver des vies en mer et la facilitation des activités répréhensibles des passeurs. En tout état de cause, ce dilemme ne devrait pas être une cause de démotivation à sauver des vies en mer. Ajoutons que jusqu'à ce jour des efforts considérables ont été faits, toutefois, les résultats dans la lutte contre le trafic illicite de migrants par mer ne sont pas reluisants. Face à cette situation non des moindres difficiles pour le transport maritime, mais aussi pour les États, nous rendrons compte des moyens de prévention et de lutte contre le trafic illicite de migrants (**SECTION I**) ainsi que des moyens de gestion des flux migratoires (**SECTION II**).

SECTION I **:** Les moyens de prévention et de lutte contre le trafic illicite de migrants

Les États ont adopté des instruments de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer. Cependant, la mise en œuvre de ces instruments rencontre des difficultés dues à l'enchevêtrement théorique et pratique des cadres juridiques applicables. Ces questions se situent à la croisée entre le droit de la mer, les mesures contre la criminalité transfrontalière organisée et les règles de droits humains, en particulier le droit des réfugiés. Pour une meilleure prévention du trafic illicite de migrants, nous examinerons aussi bien le cadre juridique international **(§I**) que communautaire et national **(§II**) afin d'envisager des améliorations si nécessaire.

§I- Le cadre international de la prévention du trafic illicite de migrants par mer

Les prises d'otages exercées par les migrants sur certains membres d'équipage, le risque que des migrants meurent dans des cargaisons… mais également l'obligation d'assistance qui semble t-il est défiée, dans la mesure où les migrants savent désormais qu'ils peuvent saborder leurs embarcations et faire appel aux garde-côtes afin de venir à leur secours sont de réelles

[1789] En 2011, l'Afrique du Nord était considérée comme une zone de passage très prisée et tragiquement, dramatiquement pour beaucoup. Il semble qu'il y aurait 1500 morts pour cette seule année. Ce mauvais souvenir a été accentué la succession de drame au large de Lampedusa. Voir en ce sens : "Lives lost in Mediterranean Sea : Who is responsible ?", Strasbourg, 2012

questions qui méritent notre attention. La politique internationale des États, pour tenter d'anticiper sur le trafic illicite des migrants par mer ainsi que ces conséquences sur le transport par mer est essentiellement assise sur un mécanisme de prévention (**A**). Ce mécanisme ne saurait exclure la coopération indispensable desdits États contre ce crime transfrontalier organisé (**B**).

A- La prévention du trafic illicite de migrants par mer

442. La prévention du trafic illicite de migrants a fait l'objet de plusieurs résolutions[1790] de l'Assemblée générale des Nations-Unies. Par la suite, le traitement de cette menace a fait l'objet d'une Convention[1791] et d'un protocole dont les dispositions nous guideront le long de cette étape. La définition de l'immigration clandestine par voie maritime est quasiment inexistante. Ce qu'il ne faudrait pas cependant confondre au trafic illicite de migrants par mer[1792]. Si l'immigration clandestine et le trafic illicite de migrants s'identifient séparément, il convient d'observer que le passager clandestin également ne soulève pas cependant de confusion quant à sa définition[1793]. Ce texte qui n'est pas encore de droit positif mérite tout de même qu'on lui reconnaisse d'avoir été à l'origine d'une définition qui rend semble-t-il compte de la pratique de ce phénomène. Sur la question (Voir ANNEXE 11).

443. Pour une définition adéquate du passager clandestin, dans le but d'éviter toute confusion avec le migrant, l'amendement de la Convention FAL[1794] en 2000 a eu pour objet de résoudre les problèmes liés aux passagers clandestins [1795](Voir ANNEXE 1). Ce texte a admis

[1790] La résolution 54/212 de l'AG ONU du 22 décembre 1999 (visant le renforcement de la coopération internationale dans le domaine des migrations internationales et du développement afin de s'attaquer aux causes profondes des migrations. / La résolution 53/111 de l'AG de l'ONU du 3 décembre 1998 pour la mise en place d'un instrument international de lutte contre le trafic et le transport illicites de migrants y compris par voie maritime.

[1791] Il s'agit de la Convention des Nations-Unies sur la criminalité transfrontalière Organisée

[1792] Art 3.a) du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air additionnel à la Convention des Nations Unies contre la Criminalité Transfrontalière Organisée : « *Le fait d'assurer, afin d'en tirer directement ou indirectement un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État partie d'une personne qui n'est ni ressortissant ni un résident permanent de cet État* »

[1793]L'article 1er de la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur les passagers clandestins désigne le passager clandestin comme : *« Une personne qui, en un port quelconque ou en un lieu en sa proximité, se dissimule dans un navire sans le consentement du propriétaire du navire ou du capitaine ou de toute autre personne ayant la responsabilité du navire et qui est à bord après que le navire a quitté ce port ou lieu ».*

[1794] Convention visant à faciliter le Trafic Maritime International de 1965 entrée en vigueur en 1967.

[1795]**E. STEGLICH**, Hiding the hulls : attacking the practice of high seas Murder of stowaways through expanded criminal Jurisdiction, Texas Law Review, 2000 Vol: 78: 1323

deux définitions du passager clandestin, selon qu'il soit passager clandestin potentiel[1796] ou passager clandestin[1797]. Ces définitions qui se veulent sans doute précises manquent du point de vue de la légistique de clarté. La déclaration du passager clandestin aux autorités compétentes semble le point fondamental de leur différence, est-ce pour autant que cette distinction présente un véritable intérêt ?

A notre avis, ces deux textes fortement inspirés de la définition proposée par le texte de 1957 n'ont pas fait preuve d'une originalité à laquelle l'on pouvait s'attendre. Espérons qu'avant l'entrée en vigueur de ce texte, plus de précisions seront faites.

Pour revenir à l'immigration clandestine, disons qu'à terre, c'est la souveraineté de l'État qui s'impose. Ce qui n'est pas le cas en mer où c'est souvent le droit international qu'il faudra appliquer. Or, ce n'est qu'une fois à terre qu'une personne peut être qualifiée de migrant clandestin.

Le HCR appuie la distinction établie par le Comité spécial de Vienne sur l'élaboration d'une Convention contre la criminalité organisée transnationale[1798] entre l'introduction clandestine de migrants et le trafic de personnes. Le trafic de personnes concerne le recrutement de personnes et leur transport à des fins criminelles telles que la prostitution et le travail forcé impliquant un certain niveau de coercition et de tromperie. L'introduction clandestine consiste à faire entrer illégalement un migrant dans un autre pays, sans que l'exploitation de la personne introduite clandestinement se poursuive après son arrivée.

444. En haute mer, le principe de la liberté de navigation est resté établi jusqu'à l'adoption du Protocole de Palerme sur la criminalité transfrontalière organisée en 2000. L'État côtier peut désormais intervenir en haute mer contre les bâtiments suspectés de trafic illégal de migrants. Ce « changement » n'exclut pas pour autant l'obtention de l'autorisation de l'État du pavillon. On peut donc se demander s'il y a eu un véritable changement dans la mesure où l'autorisation de l'État du pavillon est toujours requise. L'on serait dans un contexte différent s'il s'agissait d'une simple information ou d'une levée de l'exigence de l'autorisation de l'État du pavillon. D'autres principes viennent s'ajouter à cette complexité, à savoir la mise en œuvre de

[1796] *« Une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord d'un navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire avant que celui-ci ne quitte le port ».*

[1797] *« une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou qui est cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord d'un navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord du navire après que celui-ci a quitté le port, ou dans la cargaison lors du déchargement au port d'arrivée, et est déclarée aux autorités compétentes, par le capitaine, comme étant passager clandestin ».*

[1798] (créée par l'Assemblée Générale dans sa résolution 53/111 du 9 décembre 1998)

l'obligation de porter secours aux bâtiments en détresse, principe codifié dans la convention de Genève de 1958[1799].

L'on se gardera de dire que cela ressemble à de l'ingratitude préjudiciable à celui qui porte le secours lorsqu'une fois sur les navires marchands, l'équipage n'est plus à l'abri de menaces parfois et de prise en otage par les migrants qui s'érigent en « commandant de bord » indiquant le cap à suivre pour éviter leur expulsion une fois dans le port jugé « sûr » et proche comme l'Australie[1800] ou Malte. En lien avec cette vague déferlante de migrants, le transport de marchandises par mer rencontre d'énormes difficultés tenant à l'obligation d'assistance aux victimes en danger en mer. Le drame humain, est parfois indescriptible[1801].

Mais avant, nous ferons un petit rappel de la contribution de l'Union européenne dans la lutte contre le trafic illicite de migrants par mer. Il y a pire à craindre lorsqu'on assiste à une tendance de glissement de l'infraction de passager clandestin à la qualité de migrant.[1802]

Généralement, la question des passagers clandestins à bord des navires marchands est évoquée. Toutefois, ces auteurs sus-indiqués ont pu observer que « *D'événement inhérent à l'activité maritime, la présence du passager clandestin à bord d'un navire de la marine marchande est progressivement devenue un risque puis une menace contre laquelle il faut se prémunir.* » Sommes-nous en droit d'imaginer un scénario dans lequel le passager clandestin ou les migrants, certainement, pourraient se retrouver mort dans une cargaison soulevant ainsi de nouvelles questions tel que le rejet de cette marchandise ?

445. L'étendue des risques qui sont liés au transport maritime sont clairement diversifiés. A ce propos, un auteur fait observer ceci : *« Ce peut être le rejet d'une cargaison de blé en vrac par des autorités sanitaires du fait de la découverte d'un cadavre de passager clandestin dans la cargaison ou de la présence de migrants clandestins dans un conteneur alimentaire voire la destruction du contenu de plusieurs conteneurs de produits pharmaceutiques de la même expédition au nom de la clause d'assurance (fear of loss). Ce peuvent être des migrants porteurs du virus Ebola impliquant des risques importants pour l'équipage mais aussi des délais de*

[1799] Tout capitaine se doit de répondre à un appel de détresse quelle que soit la nationalité ou le statut de la personne.
[1800] Affaire du M/V TAMPA
[1801] Disponible sur www.lemonde.fr avec AFP et Reuters du 19 avril 2015, Extrait de : « Le naufrage d'un bateau de migrants fait craindre 700 morts en méditerrané. » Un nouveau drame en méditerranée : le chavirage du navire transportant des migrants pourrait avoir fait jusqu'à 700 morts dans la nuit du 18 à 19 avril 2015…Le bateau aurait chaviré lorsque les migrants, qui étaient à bord, selon les témoignages des survivants, se sont massées du même côté à l'approche d'un navire marchand
[1802] **P. MAQUET et J. BURTIN**, *« Les passagers clandestins sur les navires de marine marchande : de la gestion d'un événement à la production d'un risque »*, *L'Espace Politique* [En ligne], 16 | 2012-1, mis en ligne le 21 mars 2012,. URL : http://espacepolitique.revues.org/2279 ; DOI : 10.4000/espacepolitique.2279 (La construction)

quarantaine pour le navire et la marchandise. La situation est d'autant plus délicate que ces migrants sont exploités par des passeurs liés au grand banditisme y trouvant une source de revenus considérables (6,75 milliards de dollars selon l'ONUDC). Cette situation empire avec le risque d'utiliser des migrants forcés comme arme contre un pétrolier par exemple (Menaces de Daech). »[1803]

Le risque que constitue le trafic illicite de migrants pour le transport maritime de marchandises est réel et son traitement présente un intérêt capital dans le cadre de cette recherche. Mais, tentons de nous intéresser aux solutions à apporter à ces causes profondes avant d'examiner les suggestions pour son éradication.

446. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air additionnel à la Convention des Nations Unies contre la Criminalité Transfrontalière Organisée dispose relativement aux solutions à apporter aux causes profondes de cette menace que : *« Chaque État Partie promeut ou renforce, selon qu'il convient, des programmes de développement et une coopération aux niveaux national, régional et international, en tenant compte des réalités socioéconomiques des migrations, et en accordant une attention particulière aux zones économiquement et socialement défavorisées, afin de s'attaquer aux causes socioéconomiques profondes du trafic illicite de migrants, telles que la pauvreté et le sous-développement. »*[1804] C'est d'ailleurs le message que le législateur international a voulu véhiculer dans le contenu de l'article de 31.7 de la CNUCTO.

447. Cependant, l'on ne peut se limiter à solutionner les causes profondes. Il faudrait envisager le renforcement de la sensibilisation au danger de l'immigration elle-même et du trafic illicite qui en est son moteur. Pour parvenir à cet objectif, il y a trois niveaux essentiels de mesures qu'il ne faudrait pas négliger. D'abord, les personnes vulnérables doivent être sensibilisées sur les dangers que constituent l'immigration clandestine et les trafics illicites par mer[1805]. Les points focaux sur lesquelles il est important de les édifier sont qu'il y a des naufrages souvent lors de la traversée ; que les passeurs sont des criminels ; que le trafic illicite de migrants par mer met des vies et la sécurité du transport maritime de marchandises en danger. Ils doivent être sensibilisés dans les pays de départ sur le fait que même si le trafic, disons la

[1803] **J-P MARCQ**, *« L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins,..Op.cit,* p.5
[1804] Art 15.3
[1805] Art 31.7) de la CNUCTO : *« Les États Parties collaborent, selon qu'il convient, entre eux et avec les organisations régionales et internationales compétentes en vue de promouvoir et de mettre au point les mesures visées dans le présent article. À ce titre, ils participent à des projets internationaux visant à prévenir la criminalité transnationale organisée, par exemple en agissant sur les facteurs qui rendent les groupes socialement marginalisés vulnérables à l'action de cette criminalité.* »

traversée se fait avec succès, il n'en résultera pas systématiquement un droit d'asile pour tous migrants.

Ensuite, il faudrait accroître la sensibilisation des passeurs pour les dissuader de cette pratique illicite par mer. Pour atteindre cet objectif, leur édification sur les conséquences pénales est indispensable. En plus, les passeurs doivent être sensibilisés sur la politique et les mesures mises en place pour la lutte contre le trafic illicite de migrants par mer. La sensibilisation des passeurs doit également passer par la publication des décisions de justice et les sanctions infligées aux passeurs qui ont mis des vies en danger. L'objectif visé sera également de dissuader ceux qui sont tentés de s'adonner à cette activité illicite.

Enfin, les médias ont leur pierre à apporter à l'édifice. Ainsi, l'information du public sur les décisions politiques, juridiques et militaires relatives à la répression du trafic illicite de migrants par mer doit se faire en toute objectivité, de manière exacte, équitable[1806]. De manière spécifique, l'article 15.1 du Protocole sur le trafic illicite de migrants par terre, air et mer annexé à la CNUCTO fait également mention de la nécessité de sensibiliser le public sur les risques auxquels le trafic illicite de migrants peut les exposer.

448. Rappelons un des points clés dans l'étape de la prévention du trafic illicite de migrants. En principe si les États souhaitent une véritable efficacité dans la prévention de cette menace, il faudrait l'implication inconditionnelle des pays d'embarquement. Par ailleurs, la prévention du trafic illicite de migrants par mer peut prendre la dimension de la destruction des moyens d'exercice de leurs activités. L'idéal serait que les États Parties et/ou de départ s'impliquent davantage dans l'interception des navires ou embarcation avant le départ[1807].

Pour que cet objectif important en matière de prévention du trafic illicite de migrants soit atteint, il est à envisager l'incitation et le soutien du rôle crucial que jouent parfois certains États côtiers de départ dans l'identification des navires ou embarcation avant qu'elles n'entament leurs expéditions. Il faudrait également que les États renforcent leurs dispositifs d'enquête et leurs appareils judiciaires pour régler la question de l'impunité de ces activités criminelles des trafiquants. Les États doivent également œuvrer pour l'interruption de la fourniture des navires et/ ou embarcations par les trafiquants en exigeant que ces moyens de transport soient immatriculés et communiqués aux autorités compétentes. A cela, s'ajoute le fait que les États doivent interrompre la commission du crime de trafic de migrants en mettant en place et/ ou en

[1806] L'art 31. 5) de la CNUCTO dispose : *« Les États Parties s'efforcent de mieux sensibiliser le public à l'existence, aux causes et à la gravité de la criminalité transnationale organisée et à la menace qu'elle représente. Ils peuvent le faire, selon qu'il convient, par l'intermédiaire des médias et en adoptant des mesures destinées à promouvoir la participation du public aux activités de prévention et de lutte. »*

[1807] Art 11 du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, annexé à la CNUCTO

renforçant l'évaluation du droit de la saisie sur les voies de communication clandestines notamment dans les pays de départ mais également ceux de transit. Les États doivent également accorder une importance capitale à l'exploration des méthodes par lesquelles le trafic des migrants par mer pourrait revenir plus cher aux trafiquants, ainsi dans le but de les décourager de leur motivation de l'esprit de lucre.

449. Notons que le législateur international a indiqué certaines mesures relatives l'interception des navires ou moyens de transports fournis par les trafiquants en vue de la commission de leur mauvais dessein. Ces mesures sont essentiellement applicables par les États à leurs frontières[1808]. Conformément à ce texte, les États parties doivent renforcer les contrôles aux frontières pour une meilleure prévention et détection des embarcations et navires destinés aux expéditions. Chaque État partie doit veiller à ce que dans sa législation les moyens de transport exploités par des transporteurs commerciaux ne servent pas de vecteur de commission de l'infraction prévue à l'article 6.1 a) du Protocole sur le TIM. Ces mesures doivent concernées les compagnies de transport, tout propriétaire ou exploitant de moyen de transport, en leur faisant obligation de vérifier que tous les passagers sont en possession des documents de voyage requis pour l'entrée dans l'État d'accueil. Pour l'atteinte de cet objectif, la coopération s'avère très importante notamment entre les États qui se partagent les mêmes frontières, voire les pays de destination et ce, en vue du maintien de voies de communication directes.

Le paragraphe 4 de l'article 11 du Protocole fait obligation aux États d'adopter des sanctions pour réprimer toute violation du paragraphe 3 du même article. En parlant des sanctions, certaines difficultés peuvent émergées. La répression de la criminalité transfrontalière organisée semble parfois un défi dans la mesure où en matière pénale, l'uniformisation des mécanismes de répression, mais également les sanctions ne sont pas toujours évidentes. Les nombreuses disparités découlant du système pénal de chaque État semblent leur être propres, sinon réservées. Ainsi, on peut s'inquiéter de l'incohérence de l'uniformisation envisageable quant aux infractions prévues à l'article 6 du Protocole relativement à la fixation par chaque État ou dans un même espace communautaire de sanctions différentes pour ces mêmes faits.

Le trafic illicite de migrants par mer est une infraction transnationale. La convention des Nations sur la Criminalité Transfrontalière Organisée est le premier texte qui s'est intéressé de manière spécifique à cette menace pour le transport maritime. Pour accentuer cette criminalisation du trafic illicite de migrants par mer à l'échelle internationale, il a été adopté un Protocole spécifique pour réprimer cet acte illicite peu importe la voie empruntée. Ces textes

[1808] Art 11 du Protocole sur le trafic illicite de migrants par terre, air et mer annexé à la CNUCTO.

mettent en place un régime de prévention de cette menace. Pour le succès de ce mécanisme de prévention mis en place, les signataires ont admis la coopération entre eux comme un maillon essentiel.

B- L'importance de la coopération en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer

L'article 7 du Protocole contre le TIM dispose : « Les États Parties coopèrent dans toute la mesure possible en vue de prévenir et de réprimer le trafic illicite de migrants par mer, conformément au droit international de la mer. » Ainsi, la lutte contre le trafic illicite ne peut se faire sans un véritable rapprochement à différents niveaux des États. Ce rapprochement que nous assimilons à une coopération doit se faire à l'échelle internationale (**1**), régionale ou bilatérale(**2**) et de manière spécifique sur l'obligation d'assistance aux personnes en détresse en mer (**3**).

1- La coopération internationale envisageable en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer.

450. Pendant longtemps, les trafiquants de migrants ont exercé leurs activités en toute impunité. Pour mettre fin à l'impunité du trafic illicite de migrants par mer, les États doivent accroître leur capacité en recourant au Protocole contre le TIM comme cadre de coopération en cherchant et/ ou en favorisant une assistance technique à cet effet. De manière spécifique, c'est le Protocole contre le TIM qui aborde cette coopération technique en indiquant les méthodes à suivre[1809]. En outre, les États parties doivent établir et maintenir leur coopération sur les voies potentielles et celles existantes du TIM par mer.

451. Comme autre point essentiel à évoquer, c'est la levée des obstacles à la coopération contre le TIM par mer. Pour atteindre cet objectif, les États doivent signer et ratifier les textes relatifs à la lutte contre le TIM par mer[1810]. Cela dit, les États parties doivent prendre en compte le renforcement du rôle de l'ONUDC en soutenant et en facilitant la coopération assez accessible contre le TIM en mer. Il est également nécessaire que les États parties procèdent régulièrement à

[1809] Art 14 du Protocole sur le TIM annexé à la CNUCTO/ Art 29 de la CNUCTO
[1810] La CNUCTO ; Le Protocole sur le TIM ; les Conventions internationales des droits de l'homme et la Convention de Genève sur le statut des réfugiés de 1951 et son Protocole de 1967.

un partage d'information entre les pays de départ, de transit, et de destination[1811]. Cette coopération doit être étendue à des échanges entre les ressources humaines et matérielles notamment dans les domaines d'investigation et de poursuite judiciaire des trafiquants. La coopération internationale reste le cadre par excellente, mais aussi la meilleure manière d'anticiper dans la prévention du trafic illicite de migrants. Toutefois, la coopération entre États (bilatérale) ou encore à l'échelle régionale trouve une justification surtout lorsqu'on n'ignore pas les pays de départ et de destination des migrants.

2- La coopération bilatérale et régionale envisageable

452. Ce type de coopération est important parce qu'il a lieu à une échelle plus restreinte donc facilement maîtrisable dans son organisation. A ce niveau, observons que certaines coopérations que nous souhaitons existent déjà[1812]. Il va donc être nécessaire la mise en place d'un mécanisme de renforcement de cette coopération. Le partage d'informations s'avère ici également comme un maillon essentiel en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer. Les États parties doivent à cet effet, soutenir et encourager cette initiative tant dans les pays de départ que dans les pays de destination. Il n'est pas moins nécessaire que les États maintiennent leur partenariat dans d'autres pays en informant leurs partenaires des évolutions, des rôles en rapport avec la lutte contre le TIM.

453. Ajoutons que vu l'ampleur du risque que présente le TIM par mer, les États parties doivent envisager l'adoption d'accords autorisant la poursuite des trafiquants dans leurs eaux territoriales. A ce niveau, un emprunt au principe exceptionnel du droit de poursuite inverse[1813] admis contre les pirates somaliens semble nettement applicable contre les trafiquants dans la mer territoriale des États de la mer d'Egée et la Méditerranée. Par ailleurs, les États parties doivent se montrer très prompts quant aux demandes de vérification de nationalités et des autorisations pour arraisonner et visiter les navires suspectés de trafic de migrants. L'autre dimension importante de la coopération au niveau régionale ou bilatérale concerne la mise en place des réseaux de coopération simple, flexible et efficace contre le TIM par mer.

[1811] Art 28 de la CNUCTO

[1812] Ainsi, l'Espagne a passé des accords spécifiques en matière de lutte contre l'immigration avec le Sénégal en 2006, le Cap vert en 2006 (coopération) et 2008(surveillance conjointe des espaces maritimes), la Mauritanie en 2007 relatif à la (régulation des flux migratoires). Il existe également des accords entre l'Italie et la Lybie ; l'Espagne et le Maroc toujours en vue d'une éradication de l'immigration irrégulière.

[1813] Résolution 1816 adoptée par le Conseil de Sécurité des Nations Unies le 2 juin 2008 autorisant les États dans les eaux territoriales somaliennes, à faire usage des pouvoirs que leur confère en haut mer et en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, l'art 105 de la CMB.

454. Notons que les États doivent encourager, faciliter la communication directe entre la police d'une part et les acteurs des autres pays le long des voies des trafiquants. En plus, il convient d'observer succinctement que pour des raisons particulières, il n'est pas rare que certains États fassent obstacle dans certaines régions à toute idée de coopération[1814]. C'est pour se prémunir contre de telles pratiques que les États doivent être prompts à toute initiative de coopération qui à n'en point douter reste un levier primordial, voire la pierre angulaire de la lutte contre la criminalité transfrontalière organisée notamment le TIM par mer.

La coopération régionale ou bilatérale pour importante qu'elle puisse paraître, ne saurait à elle-seule mener à bien la lutte contre le trafic illicite de migrants par mer. Dans certains États, existent des agences spécialisées dans la lutte contre le trafic illicite de migrants par mer. Lequel trafic illicite aux conséquences parfois désastreuses, soulève la question de l'obligation d'assistance aux personnes en détresse en mer. Ici également, la coopération semble un aspect non moins indispensable.

3- La coopération dans la mise en œuvre de l'obligation d'assistance aux personnes en détresse en mer

455. Certaines dispositions de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes servent de fondements à l'obligation d'assistance aux personnes en mer. Ainsi, les Parties s'engagent à adopter toutes les mesures législatives ou autres mesures appropriées et nécessaires pour donner pleinement effet à la Convention et à son Annexe, qui fait partie intégrante de la Convention…[1815] En outre la coopération entre les États pour la parfaite mise en œuvre de cette obligation est rappelée déjà dans le Préambule de ce texte en son dernier paragraphe[1816].

Cela dit, le chapitre 3 de la Convention SAR est spécialement consacré à la coopération entre les États, la coordination avec les services de navigation. En appui à cela, la Résolution 1 du même texte (Dispositions relatives à la mise en place et à la coordination des services de recherche et de sauvetage) indique en son paragraphe 4 la conscience que la Conférence a d'une coopération étroite entre les services maritimes et aéronautiques de recherche et de sauvetage est indispensable. Quant à la Résolution 8 du même texte, elle prévoit une promotion de la

[1814] C'est le cas de l'Iran qui ne cachait pas sa réticence à toute initiative de coopération dans sa région excipant à l'époque de son désaccord avec les États-Unis qui tentaient de prendre possession de ladite région pour l'exploitation du pétrole en mettant en avant le prétexte de la lutte contre la piraterie maritime.

[1815] Art 1er de la Convention SAR

[1816] *«Les Parties à la Convention… Souhaitant favoriser la **coopération** entre les organisations de recherche et de sauvetage du monde entier et entre tous ceux qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage en mer »*

coopération technique en ces termes : « La conférence reconnaissant que pour être efficaces et rapides, la recherche et le sauvetage maritimes exigent une large coopération internationale et d'importantes ressources techniques et scientifiques ».

456. Par ailleurs, indiquons qu'aussi bien la coopération que l'obligation d'assistance sont consacrées par la Convention de 1989 sur l'assistance. Ainsi, il est prévu une obligation de prêter assistance en mer dont est tenu tout capitaine de navire à l'égard de toutes personnes en danger de disparaître en mer. A cela s'ajoute dans la même disposition l'obligation qui est faite aux États parties de faire observer cette obligation par la prise des mesures nécessaires. Tel est le contenu de l'article 10 alinéa 1 et 2 de la Convention de 1989 sur l'assistance. Ici également, la coopération est un instrument indispensable pour le succès de la mise en œuvre de cette obligation d'assistance aux personnes en danger de disparaître en mer.[1817]

En ayant à l'esprit que la question de la protection de la vie et des biens en mer appelle une responsabilité qui semble seulement se définir par la menace des vies ou le bien-être des personnes impliquées, du navire corps et biens, il convient d'avoir un regard sur la règlementation de l'obligation générale d'assistance aux personnes en détresse en mer. La question est importante dans la mesure où l'obligation de porter secours ou de sauver des personnes en danger de se perdre en mer a été reconnue depuis bien longtemps[1818] comme une solution pragmatique aux dangers extrêmes du commerce maritime dans ses débuts[1819].

Il semble que l'obligation d'assistance aux personnes est largement reconnue et cela peut même être confirmé dans la pratique de la marine marchande[1820]. Le sauvetage aux personnes en mer a même été considéré pendant longtemps comme une obligation morale plutôt qu'une

---

[1817]Art 11 de la Convention de 1989 sur l'assistance *" Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un État Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général. »*

[1818]**B. H. OXMAN**, 'Human Rights and the United Nations Convention on the Law of the Sea', Columbia Journal of Transnational Law, 1998, 399-429, p. 415

[1819]Scaramanga v. Stamp, 5 Law Reports, Common Pleas Division 295 (High Court (England), Common pleas Division, 20 april 1880), p.304 *'' The impulsive desire to save human life when in danger is one of the most beneficial instincts of humanity, and is nowhere more salutary in its results than in bringing help to those who, exposed to destruction from the fury of winds and waves, would perish if left without assistance. To all who have to trust themselves to the sea, it is of the almost importance that the promptings of humanity in respect should not be checked or interfered with by prudential considerations as to injurious consequences which may result to a ship or cargo from the rending of the needed aid''*

[1820]**J. Z. PUGASH**, ' The Dilemma of the Sea Refugee : Rescue Without Refuge' 1997, Harvard International Law Journal, 577-604 at 580, referring to the difficulties in controlling the fulfillment of this duty and in holding

obligation juridique.[1821] Cependant, les moyens de sa mise en œuvre, de son existence mais aussi sa portée restent parfois flous et il arrive que les marins ne soient pas tenus de payer pour leur manquement[1822].

457. Au plan international, c'est la convention internationale de 1910 sur l'unification de certaines règles relatives à l'assistance et au sauvetage en mer qui a pour la première fois reconnu l'obligation d'assistance aux personnes[1823]. En outre, la convention fait obligation aux États et non aux acteurs privés mais ne règle pas la question de la rémunération du sauvetage de vies en mer contrairement à l'assistance aux biens[1824]. Pourtant, il serait même indispensable qu'une solution soit apportée au premier[1825].

Nous considérons à ce propos que la réflexion du Professeur DELEBECQUE indiquant que le sauveteur de vie ne devrait pas recevoir de rémunération parce que la vie n'a pas de valeur ou encore n'a que trop de valeur est d'une clarté sans précédent, mais est d'un sens profond[1826]. Toutefois, un examen minutieux de cette disposition montre qu'elle contient sa propre limite dans la faculté qui est laissée aux législations nationales en la matière. Qu'il nous soit permis par ailleurs d'ajouter que c'est en raison du fait que la vie n'a pas de valeur, ou encore n'a que trop de valeur qu'il conviendrait d'encourager le sauveteur par sa rémunération[1827]. Il semble que le Maître tente dans « sa formule » de mettre en évidence la valeur inestimable de la vie humaine. Ce qui n'est pas moins vrai eu égard à l'importance que la vie humaine pourrait avoir par rapport aux biens.

Mais là encore on pourrait se servir de ce qui se passe déjà sans difficulté en matière d'indemnisation des parents des victimes des crashs d'avion[1828]. Les assureurs vont jusqu'à établir un barème d'indemnisation qui est fonction de la nationalité de chaque victime. Pour ne pas aller plus loin, l'on pourrait indiquer que ce n'est pas en réalité la vie humaine qui doit être évaluée mais plutôt, la prestation du sauveteur qui a permis d'éviter la perte de cette vie. Comme

---

[1821] **W.H. SMITH**, ' The duty to render assistance at sea : Is it effective or adrift ?, 1971, California Western International Law Journal, 146-63 at 146/ Voir également **SEVERANCE**, 'The duty to render assistance', 2006, p. 379

[1822] **LI and NG**, 2002 « International Maritime Conventions », 387

[1823] Art 11 de la convention de 1910

[1824] **SEVERANCE**, Op.cit, 340 et seq.

[1825] **A. MONTAS**, Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit, LGDJ 2007 (L'auteur propose non sans talent, la reconnaissance d'un nouveau quasi-contrat ; le quasi contrat d'assistance. Il semble également que cet auteur soutient la thèse de la rémunération du sauveteur de vie en mer en s'appuyant parfois sur le fait que la gratuité est une non valeur.)

[1826] Voir en ce sens l'Art. 16.1 de la Convention de 1989 sur l'assistance. « Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux dispositions de la législation nationale en la matière. »

[1827] Art 13.1 de la Convention de 1989 sur l'assistance : « La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance … »

[1828] Voir en ce sens crash du vol Rio-Paris

Josserand[1829] , nous considérons que la gratuité est une non valeur. Nous pouvons envisager à titre d'illustration une hypothèse dans laquelle un propriétaire de marchandise est embarqué avec son bien sur le même navire. S'il survient un péril en mer, il n'y aura qu'un seul choix à faire dans la hiérarchie du sauvetage : c'est-à-dire sauver d'abord le propriétaire du bien et si possible son bien.

Nous ne pouvons cependant nous permettre d'apprécier la démarche du Maître, sa qualité principale étant son rattachement à l'esprit des textes en vigueur sur le sauvetage en mer(le sauvetage de vie ne peut recevoir de rémunération)[1830]. Toutefois, nous espérons que cette thèse puisse à l'avenir revendiquer une prémonition de la rémunération du sauveteur de vie en mer. La Convention de 1910 a été succédée par celle de 1989 sur l'assistance applicable dans les procès et arbitrage relatifs aux contentieux soulevés en matière d'assistance dans un État partie[1831].

Ajoutons que le sauvetage de vie en mer a été sujet à débat notamment en matière d'immigration illégale. Les équipages des navires de commerce peuvent être tentés de fermer les yeux sur l'innavigable et défaillante embarcation débordée de migrants désespérés qui ne seront pas évidemment les bienvenues dans le port le plus proche[1832]. Mais, ce qui est déplorable encore c'est que certaines autorités des États côtiers refusent l'accès à leurs ports pour le débarquement de ces naufragés[1833].

458. Une analyse complète de la question du sauvetage de personnes en mer est hors de la portée de cette étude. Toutefois, l'examen de « quand un navire ou son équipage ou ses passagers sont considérés comme étant en détresses » semble de notre point de vue très important. En dehors de tout débat, il semble que l'obligation d'assistance aux personnes en détresse en mer est bien établie, reconnue et nonobstant l'absence d'une définition complète et claire, il ne semble pas avoir de débat sur le moment où les gens sont considérés comme étant en détresse.

Cette affirmation résulte du fait que les conventions indiquées plus haut confèrent un pouvoir discrétionnaire au capitaine et à l'équipage du navire qui vient pour le sauvetage[1834].

[1829] **L. JOSSERAND**, Evolutions et actualités, Chap. VII, le déclin du titre gratuit et sa transformation : « De plus en plus, la gratuité cède la place à la rémunération ». « Mieux vaut payer le service rendu, plutôt que de bénéficier de l'esprit de désintéressement d'autrui et de s'épargner ainsi de l'humiliation de la prière du bienfait reçu, et le poids de la reconnaissance »

[1830] Convention SAR ; Convention de 1989 sur l'assistance et la Convention de 1910 sur l'unification de certaines règles relatives à l'assistance…

[1831] **DAVIES**, 2003'Obligations and implications', 114, also see F. ODIER, 'L'assistance maritime-une institution en quête de reconnaissance', in Droit de la mer : Etudes dédiées au doyen Claude-Albert Colliard (Paris-Pedone, 1992), pp.67 et seqq. Pour un nouveau regard sur la différence entre les Conventions de 1910 et 1989.

[1832] **DAVIES**, '2003' Op.cit, p.141; R E. FIFE, 2003 ' The Duty to Render Assistance', pp.476 et seq.

[1833] **J. E TAUMAN** ; 2002 '' Rescued at sea'', 491 et seq/ Voir en ce sens Affaire du M/V TAMPA

[1834] **KENNEY and TASIKAS**, 2003'The Tampa incident', 151

Pour davantage d'éclaircissements, certains auteurs ont indiqué que : [This is obviously the only practicable solution, considering that both situations of danger and the appropriate means of assistance[1835] may be manifold and that the rescuing ship's command is the only instance present that could judge the situation at close range[1836].]

En somme, il semble qu'il y a détresse, là où il y a des motifs raisonnables de croire que sans aide, le navire en difficulté et son équipage ou ses passagers ne seront pas en sécurité et seront perdus en mer[1837]. Cela vise clairement une menace imminente de mort[1838] en plus de mettre en évidence à première vue les limites du navire qui a besoin d'assistance. Ainsi, une chose demeure vraie et évidente, c'est que ce ne soit pas les sauveteurs qui évaluent les raisons de l'acte et de la situation de péril des migrants, mais ce qu'ils doivent faire de manière inconditionnelle, c'est de venir sauver ceux qui semblent être en détresses.

Contrairement au droit qui régit certaines menaces, le droit international en matière de prévention du trafic illicite de migrants par mer nous semble suffisamment élaboré. Toutefois, on peut se demander si cet arsenal juridique à lui-seul parvient effectivement à dissuader les trafiquants. L'analyse de la politique de lutte contre cette menace et les statistiques les plus récentes sur les flux migratoires nous aiderons certainement à répondre à cette question.

§II- La politique de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer dans un contexte communautaire et nationale

L'analyse de la politique européenne de la lutte contre le trafic illicite de migrants se justifie par la multiplication des zones de conflits dont le Moyen-Orient et l'Afrique. Le respect des droits fondamentaux des demandeurs d'asile qui sont nombreux au sein des flux dit « mixtes » de migrants constitue pour les États membres un impératif. Les orientations politiques de l'Europe soutenues par des textes importants ont été accompagnées par des opérations en mer (Mare Nostrum-Triton-Frontex) dans le but d'endiguer dans l'urgence mais aussi éradiquer cette menace contre le transport maritime et contre les États en difficultés. Toutefois, le caractère fragmenté et inefficace de cette politique européenne est illustré par la nette accélération des flux migratoires à destination de l'Europe. C'est en raison de cela qu'il convient de présenter la

[1835] **I**dem.
[1836] **M. PUGH**, 2004 ''Drowning not Waving'', p.59, 64
[1837] **D. R. ROTHWELL**, 'The Law of the Sea and the MV Tampa Incident: Reconciling Maritime Principles with Coastal State Sovereignty', 2002n Public Law Review, 118-27 at 123
[1838] **A R. CHIRCHILL & A V. LOWE**, '' The Law of the Sea''. Juris Publishing, Inc.; 3 edition (September 1, 1999) P.63

politique européenne comme une politique attrayante qui se tient encore loin de l'objectif(**A**) avant d'illustrer sa mise en œuvre par l'Espagne (**B**)

A- Une politique européenne attrayante mais loin de l'objectif[1839]

459. L'immigration irrégulière est une véritable difficulté pour le commerce international par voie maritime et principalement pour l'Europe. Les autorités européennes ayant mis en place certaines mesures, ont après évaluation de la situation qui se dégradait décidé d'adopter des mesures plus efficaces pour venir à bout de ce phénomène désastreux.

En ce qui concerne les frontières maritimes, le total de l'immigration irrégulière pour l'année 2008 était de 92200 personnes. Il convient de noter que 85% représente le taux de toutes les arrivées dans le cadre de l'immigration irrégulière par mer et 85% accède à l'Europe par les portes de la Grèce, de l'Italie et de l'Espagne[1840]. Il semble que nous ne sommes pas au bout de notre surprise lorsqu'on observe les statistiques que M. VALLAT, un haut responsable de SOS Méditerranée a bien voulu mettre à notre disposition. Ces statistiques font état de ce que ces dernières années, les flux migratoires n'ont jamais été aussi accélérés. (Voir ANNEXE 11)

460. Rappelons que la politique commune de l'Union européenne en matière de migration date de 1999. Le Traité d'Amsterdam a créé les compétences communautaires dans ce domaine[1841]. Le Processus de Budapest lancé en 1991 quant à lui a créé un cadre structurel en Union européenne et les pays d'Europe Centrale et orientale pour la prévention des migrations irrégulières et des questions connexes en matière de contrôle aux frontières.

Le processus de Budapest recommande les contrôles à l'entrée et avant l'entrée, le retour et la réadmission, l'échange d'information, l'assistance financière et technique et les mesures de lutte contre la criminalité transfrontalière organisée notamment le trafic et l'introduction clandestine de personnes.

La lutte contre l'immigration irrégulière présente des impacts pour lesquels il faudrait envisager des perspectives. Les contrôleurs aux frontières ne parviennent pas parfois à faire la différence entre les demandeurs d'asile authentiques et les migrants économiques en situation

[1839] **M. CARAMANLI ET C. DE LA VERPILLIERE**, Lutte contre l'immigration irrégulière : des politiques européennes trop fragmentées face aux enjeux liés aux flux migratoires en méditerranée, Rapport d'information numéro 2579, Commission des affaires européennes, février 2015

[1840] **G. A FERNANDEZ**, 'Frontex and Illegal Immigration in the European Union', Extrait de sûreté maritime et violence en mer, S/D de **S. HEREDIA JOSE MANUEL**, *Op.cit*, p. 38

[1841] Le Titre IV, l'art 62 du TEC constitue la base juridique des règlements relatifs aux contrôles aux frontières. Et à la politique des visas et l'article 63 du TEC la base explicite des mesures relatives à l'immigration clandestine et au séjour irrégulier y compris le rapatriement des personnes en séjour irrégulier

irrégulière. En outre, les fonctionnaires à l'immigration ne sont pas souvent conscients de la distinction indispensable entre les réfugiés, qui ont un droit à une protection internationale[1842]et les autres migrants qui peuvent toujours se prévaloir d'une protection internationale découlant également de textes internationaux. En observant cela, il appert nécessaire que les autorités en charge des contrôles aux frontières veillent à ce que la lutte contre l'immigration irrégulière ne porte atteinte aux droits des personnes fuyant la guerre ou la persécution.

461. Cela dit, les pays de transit doivent adopter des normes de protection efficaces pour éviter aux demandeurs d'asile interceptés, la mesure du refoulement ou d'une longue détention. Le plan d'action européen contre le trafic de migrants expose les actions spécifiques nécessaires à la mise en œuvre du programme en matière de sécurité et de l'agenda en matière de migration, et reprend les actions clés déjà énumérées dans ceux-ci[1843]. Nous retiendrons les initiatives de l'union européenne, continent très éprouvé par l'immigration irrégulière par mer.

462. Avant d'évoquer la vision future de la politique européenne de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer, qu'il nous soit permis de faire un bref rappel des efforts mis en œuvre jusqu'en 2015. C'est l'occasion de souligner que certaines initiatives, même si elles ne concernent pas de manière spécifique le traitement du trafic illicite de migrants par mer restent tout de même dans un contexte qui ne saurait l'exclure. Ainsi il est utile de mentionner, comme une des priorités de travail dans le domaine des politiques d'immigration et d'asile, le renforcement du système de contrôle aux frontières.[1844] Par la suite, c'est-à dire deux ans après, au Conseil de Leaken, « un plan global de lutte contre l'immigration clandestine et la traite d'êtres humains » a été adopté avec à la clé la gestion commune des Frontières extérieures de l'UE.

Au niveau international, la Convention de Montégo Bay de 1982 soutient le transport pacifique (droit de passage inoffensif)[1845]. De ce principe, il ressort que tout navire peut circuler en mer à condition de ne pas porter atteinte à l'ordre public et à la tranquillité. Or, le CIVIPOL considère qu'à partir du moment où des navires transportent des immigrants illégaux, il y a une atteinte à la tranquillité et à l'ordre public. Par conséquent, l'État peut contrôler ce navire avec

---

[1842] « *Elle (La Convention de 1951 sur le statut des réfugiés) établit les normes essentielles minimales pour le traitement des réfugiés, laissant aux États toute latitude d'accorder un traitement plus favorable*. » Extrait de la note introductive de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et son Protocole de 1967. / ***CONSIDÉRANT*** *que l'Organisation des Nations Unies a, à plusieurs reprises, manifesté la profonde sollicitude qu'elle éprouve pour les réfugiés et qu'elle s'est préoccupée d'assurer à ceux-ci l'exercice le plus large possible des droits de l'homme et des libertés fondamentales »*. Extrait du Préambule de la Convention de 1951 sur le statut des réfugiés

[1843] Le Plan d'action de l'Union européenne contre le trafic de migrants (2015-2020)

[1844] Conseil européen de Tampere, des 15 et 16 octobre 1999

[1845] Art 8.2 de la CMB (Dans les eaux intérieures) ; Art 17 de la CMB (dans la mer territoriale) ; Art 45 de la CMB (dans les détroits) ; Art 52 de la CMB (dans les eaux archipélagiques) et parfois l'exercice de ce droit peut être temporairement suspendu (Art 25.3 de la CMB)

une simple autorisation tacite de l'État du pavillon. En tenant compte de la Convention SOLAS, CIVIPOL a proposé de répondre à tout appel de détresse pour procéder au sauvetage. Ces missions de secours devront prendre en compte l'opération de sauvetage et ensuite le rapatriement des immigrés vers les pays d'où ils viennent. CIVIPOL a également passé des accords avec des pays tiers pour accueillir ceux dont on ne connaît pas la provenance[1846]. CIVIPOL recommande le développement de la généralisation des techniques nouvelles par l'optimisation des radars (SIVE)[1847], l'utilisation de la biométrie dans les PPA ; l'adoption de textes pour l'usage des drones.

463. Le 13 juin 2002 ont été adoptées par le Conseil « justice et affaires extérieures » et en vue du Conseil européen de Séville, des « conclusions sur les mesures pour prévenir et lutter contre l'immigration illégale et la traite des êtres humains par voie maritime » et un « plan pour la gestion intégrée des frontières extérieures »[1848].L'Union européenne a créé un cadre d'incrimination des infractions liées à l'immigration clandestine. C'est en cela que la Directive du 28 novembre 2002[1849] définit plusieurs infractions, au premier chef desquelles l'aide intentionnelle à l'immigration clandestine, y compris par voie maritime. Le texte ayant été adopté, il revient aux États membres de faire en sorte que son application soit effective afin d'un traitement efficace de cette menace qui connaît un essor historique très angoissant pour l'Europe particulièrement et le reste du monde en général.

Il ne sera peut-être pas nécessaire de rappeler le Protocole relatif à la traite d'êtres humains par mer annexé à la Convention des Nations Unies sur la Criminalité Transfrontalière Organisée. Mais, il nous semble tout de même important de souligner que l'infraction que constitue la traite d'êtres humains a été saisie par le législateur communautaire. La Directive 2011/36/UE du 5 avril 2011 concernant la prévention de la traite des êtres humains et la lutte contre ce phénomène ainsi que la protection des victimes en remplaçant la Décision-cadre 2002/629/JAI du Conseil couvre notamment le transport (y compris par voie maritime) de personnes à des fins d'exploitation. Cela se traduit « *par la menace de recours ou le recours à la force ou d'autres formes de contraintes, par enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou*

[1846] Accord France Cameroun relatif à la gestion concertée des flux migratoires et au développement solidaire (ensemble six annexes), signé à Yaoundé le 21 mai 2009. Dans le cadre de cet accord, l'Annexe V relative à la réhabilitation de l'État civil au Cameroun indique qu'une étude de faisabilité financée par la France en 2006-2007 et réalisée par **CIVIPOL** Conseil, société de conseil et de service du ministère français de l'intérieur, a donné lieu à la proposition d'un programme pluriannuel sur cinq ans, se déclinant en cinq sous-programme : collecte d'informations, réforme institutionnelle et juridique, formation de sensibilisation des responsables locaux et de la population, investissements et fournitures, et informatisation de l'état civil.

[1847] Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE)

[1848] Disponible sur www.migreurop.com, rencontres initiatives et colloques à Séville du 21 juin 2005

[1849] Directive 2002/90/CE du Conseil du 28 novembre 2002 définissant l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irrégulier.

d'une situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'ouvrages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre »[1850].

Par ailleurs, notons que la mise en application de ces textes non exhaustivement cités a été faite à travers des opérations qu'il serait utile d'évoquer. C'est ainsi que la coopération s'est avérée nécessaire entre les États membres en vue des opérations conjointes visant à contrôler les frontières maritimes de l'Europe.

464. Concernant les contrôles aux frontières extérieures de l'UE, le dispositif s'est traduit par la mise en place de programmes pilotes et la réalisation de quatre opérations conjointes avant la fin de l'année 2002. Les programmes pilotes consistent en des mesures de sécurité applicables au rapatriement des étrangers par vol commun ; une coordination d'enquête sur la criminalité transnationale ; un renforcement des contrôles dans les aéroports par la détection des faux documents ; des opérations communes entre la frontière maritime Turque et Grecque appelées l'opération « Deniz ».

En outre, le dispositif européen prévoyait la réalisation de quatre opérations dont l'Ulysse I et II. Opération qui s'est déroulée en deux phases (25 janvier 2003 au 2 juin 2003) et a concerné la surveillance et le contrôle des eaux territoriales dans l'océan Atlantique, au large des îles canaries. L'opération Triton conduite par la Grèce en 2003. A ces deux opérations, se sont ajoutées l'opération RIO IV, opération qui consistait à détecter de faux documents dans les ports et l'opération ORCA mise en place par la Norvège.

Par la suite, la mise en œuvre de ces opérations a fait l'objet d'une évaluation par la Commission européenne. Les conclusions de cette évaluation ont été rendues le 19 septembre 2003 sous le nom de « CIVIPOL » et qui va devenir la base de toute la politique européenne de contrôles des frontières maritimes. Après avoir rappelé les trois types d'immigrations illégales par voie maritime constitutives[1851] d'énormes difficultés, elle a proposé une série de mesures à mettre en œuvre par les États membres de l'UE.

L'une de ces mesures a consisté en la mise en place de l'Agence européenne pour la gestion opérationnelle des frontières extérieures (FRONTEX), créée le 26 octobre 2004[1852] et fonctionnelle depuis le 1er mai 2005. Sa mission principale est la coordination de la coopération entre les États membres pour la surveillance des frontières extérieures de l'espace Schengen. A

[1850] Voir la Décision-cadre du Conseil du 19 juillet 2002 relative à la lutte contre la traite des êtres humains (2002/629/JAI), qui emporte incrimination des infractions de traite des êtres humains.

[1851] **Les flux locaux** : immigration qui se fait par le biais de petites embarcations et représente 80% de l'immigration illégale)/**Les flux stochastiques** : les débarquements de grands bateaux/ **Les filières entre les zones portuaires** destinées aux navires pétroliers et commerciaux, ainsi que celles empruntant les lignes des transbordeurs (flux de port à port).

[1852] Règlement CE n°2007/2004

cette mission, s'ajoute l'analyse des risques migratoires, la définition de normes communes pour la formation des garde-frontières nationaux mais aussi l'assistance aux membres confrontés à une situation particulière nécessitant une aide opérationnelle et technique[1853]. En somme, il s'agit de la lutte contre l'immigration clandestine. L'aboutissement de cette initiative a été la mise en place du dispositif EPN[1854].

Nous devons peut-être le clarifier : c'est parce que ni la mer du Nord et la mer Baltic n'ont encore enregistré de problèmes concernant l'immigration irrégulière jusqu'ici que l'Agence Frontex concentre sa mission principalement en méditerranée. La plus-value de FRONTEX réside dans ses opérations navales effectuées dans 5 principales zones maritimes[1855] et dans la mise à disposition d'une base de données internationales permettant à tous les États membres d'avoir un accès aux statistiques d'autres pays concernant les étrangers en situation irrégulière.

465. Toutefois, Frontex montre parfois sa réticence quand aux opérations de sauvetage. Cela a pu être constaté dans une déclaration faite par son directeur à la date du 27 février 2017 en ces termes *: « Il faut éviter de soutenir l'action des réseaux criminels et des passeurs en Libye en prenant en charge les migrants de plus en plus près des côtes libyennes »*[1856]. Face à cette position de l'Agence Frontex qui semble méconnaître l'obligation de sauvetage de vie en mer, voici la réponse de SOS Méditerranée que nous partageons[1857]. Or, il serait même souhaitable que la mission de Frontex aille au-delà de la surveillance des frontières européennes, c'est-à-dire soutenir au besoin le sauvetage, sinon à quoi servirait le renseignement donné sur la situation de migrants en situation d'un besoin de sauvetage qui semble t-il ferait partie de sa mission.

Ajoutons que les propos du Directeur de Frontex peuvent certes, être qualifiés de « cinglants » à la lumière du travail remarquable que fait SOS Méditerranée et toutes les autres structures pour sauver des vies en mer. Toutefois, il convient de faire remarquer que le sauvetage des migrants en mer met en évidence un vrai dilemme presqu'assimilable à une 'quadrature du cercle'. Ce dilemme tient à 'l'obligation de sauvetage de vies en mer- le droit de quitter son pays

[1853] **B. GREMARE**, « L'agence Frontex et la Marine Nationale », Mémoire de Maîtrise, Université Toulon-Var, 2012 p. 11

[1854] European Patrol Network

[1855] L'opération la plus importante et la plus efficace a eu lieu en mer Égée en 2006. Elle fut reconduite en 2011 sous le nom d'opération Poséidon, et s'est soldée par l'interception de 73 embarcations clandestines et 635 migrants. Que ce soit en mer Ionienne avec l'opération Jason, en mer d'Alboran avec l'opération Hermès, dans le détroit de Gibraltar avec Indalo et en Atlantique avec Héra, toutes ont enregistrés des statistiques à la hausse en 2011.

[1856] Interview du Directeur de Frontex, Fabrice Leggeri, le 27 février 2017 dans le quotidien allemand Die Welt,

[1857] « *Le droit maritime et les conventions internationales (SAR-SOLAS et CMB) sont extrêmement clairs : tout navire en mer a le devoir de secourir une embarcation en détresse. Porter secours aux milliers de personnes en danger de mort est une obligation légale-Porter assistance à une personne en danger est également une obligation morale, c'est notre responsabilité partagée* ». Disponible sur www.sosmediterranee.fr/journal-de-bord/face-aux-critiques-de-frontex-notre-devoir-est-de-continuer-a-sauver-des-vies

- « la facilitation » de l'activité illicite des passeurs par le sauvetage des migrants en mer. A propos, l'avis du Professeur **DELEBECQUE** est clair : *« C'est bien là le dilemme : secourir les personnes en danger / favoriser les activités des passeurs ! C'est pratiquement insoluble. Je pense cependant que l'assistance aux personnes en danger devrait tout transcender. »*[1858]

La mise en œuvre du programme FRONTEX a permis de se rendre compte de certaines difficultés. C'est ce qui a nécessité le renforcement de son rôle et son action. Il en ressort quelques mesures importantes telle que la mise en place d'officiers aux droits fondamentaux pour la protection des droits de l'homme. En outre, FRONTEX devra désormais avec cet aménagement se doter de ses propres moyens matériels. Une autre avancée mérite d'être notée. Il s'agit de la connexion entre FRONTEX et le système de surveillance des frontières européennes-EUROSUR- visant à réduire le nombre d'immigrants illégaux dans l'union européenne par la coopération et l'échange d'information opérationnelle entre les États membres.

Au départ EUROSUR a été connu comme le SIVE en Espagne (Sistema Integrado de Vigilancia Externa. Il convient d'ajouter que EUROSUR intègre la surveillance, la communication et la mise en place d'un système électronique d'interception et d'installation de sauvetage. Il vise deux objectifs principaux : d'abord la maîtrise de ce qui se passe à l'extérieur des frontières et leurs zones adjacentes. Ensuite, le second but est d'accroître la capacité de réaction des États membres concernant l'interception et le sauvetage.

Il est évident dans ces conditions que la stratégie européenne puisse permettre une réduction des entrées illégales. Toutefois, les passeurs ne se lassent pas dans ce défi face à l'Europe. Voilà une raison de plus pour que la vigilance et la coopération transparente règnent dans la conduite des opérations notamment en méditerranée et partout ailleurs sur les voies d'accès maritimes.

L'on a pu également observer la création de la Conférence de la mer méditerranée. Il s'agit d'un partenariat sous l'égide de l'UE, entre les pays riverains de la zone méditerranéenne. Sa vocation est de traiter la politique globale de coopération dans tous les domaines y compris économique et de lutte contre l'immigration illégale. C'est justement en cela qu'on a pu douter de certains chevauchements avec d'autres programmes comme BlueMassMed s'inscrivant globalement dans le programme CISE (Commun Information Sharing Environnement).

En constante évolution, le système européen de protection des frontières maritimes s'avère indispensable mais, bien que coordonnée par l'agence FRONTEX, la lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime demeure la responsabilité des États. En effet, les

[1858] Echange de mails avec le Professeur DELEBECQUE le 24 mars 2017 à 09h 15mn

pouvoirs de police en mer, inhérents à la lutte contre ce type d'immigration, ne peuvent être exercés que par les États. Voici jusqu'ici l'état des lieux de la politique européenne de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer. Reste maintenant à rappeler les perspectives envisageables à partir de l'année 2015 pour une gestion efficace du risque de la criminalité transfrontalière organisée, dans sa branche immigration irrégulière.

466. Le 25 mai 2015, il a été décidé à Bruxelles, une vision nouvelle de la politique européenne de lutte contre le trafic illicite de migrants sur la période 2015 – 2020. L'agenda européen en matière de migration, adopté par la commission européenne le 13 mai 2015 a fait de la lutte contre le trafic de migrants une priorité[1859].Par la suite, le programme européen en matière de sécurité a été adopté le 28 avril 2015 par la commission[1860]. La consolidation de la coopération avec les pays tiers, l'établissement ou le renforcement des cadres de coopération bilatérale et régionale doivent être également des priorités. Le financement de projets pour accompagner les pays tiers dans l'élaboration de stratégies sur le trafic de migrants, le durcissement des réponses policières et judiciaires et la mise en place d'une gestion intégrée des frontières. La création de plateformes de coopération de l'Union sur le trafic de migrants dans les pays et régions tiers concernés ; l'utilisation optimale des ressources de l'Union moyennant une planification conjointe ou coordonnée. Toutes ces mesures ont clairement été évoquées et figurent dans le programme européen du 28 avril 2015.

D'autres mesures sont relatives à la mise en place d'une politique d'intensification de la prévention du trafic de migrants et de l'assistance apportées aux migrants vulnérables. Pour les années à venir, il sera mis en place par les États membres de l'UE des campagnes d'information et de prévention dans les pays tiers sur les risques liés au trafic de migrants. Déjà en 2016, il s'est agit du lancement et de la réalisation d'une analyse d'impact sur l'éventuelle révision de la Directive européenne 2004/81/CE relative aux titres de séjour.

En 2017, le calendrier est plus étoffé avec l'élaboration d'un manuel sur la prévention du trafic de migrants ; la rédaction de lignes directrices à l'attention des autorités de contrôle aux frontières et des services consulaires ; l'évaluation du cadre juridique de l'UE relatif au SIS[1861] afin d'étudier les moyens d'améliorer l'efficacité du retour et de réduire la migration irrégulière ; des propositions d'ouverture de négociations sur des accords de réadmission avec les principaux pays d'origine des migrants en situation irrégulière et enfin la définition d'objectifs quant au

[1859] (Cela a été fait dans le but de prévenir l'exploitation de ces derniers par les réseaux criminels et de réduire les incitations à la migration irrégulière. Il a fixé pour objectif de transformer les activités des réseaux de passeurs pour que, d'activités peu risquées mais très rentables, elles deviennent très risquées et non rentables.)

[1860] Il a également désigné la coopération contre le trafic de migrants au sein de l'UE et avec les pays tiers comme une action prioritaire dans le combat contre les réseaux criminels organisés.

[1861] Système d'Information Schengen

nombre d'inspections à effectuer chaque année dans les secteurs économiques les plus exposés à l'emploi illégale.

Indiquons que le renseignement est très important en matière de lutte contre l'immigration illégale. C'est en raison de cela que la politique européenne de lutte contre ce phénomène n'a pas écarté l'amélioration de la collecte et du partage d'informations sur la base des points qui suivent : le déploiement d'officier de liaison « immigration » européens[1862] auprès des délégations de l'Union dans les pays clés a été saisi comme une priorité par l'UE[1863]. Il était donc prévu une évaluation en 2016, et une éventuelle révision, de la législation européenne relative aux officiers de liaison «Immigration».

Le renforcement de la JOT MARE comme centre d'information de l'UE sur le trafic de migrants et la poursuite du développement de la communauté de renseignement entre Frontex et certains pays d'Afrique ont été envisagés. A cela s'ajoute le renforcement de la surveillance de la zone située en amont de la frontière en tirant pleinement parti d'Eurosur. L'Europe a décidé du soutien accru d'Europol dans la détection des contenus placés par les passeurs sur l'internet, de l'intégration des données relatives au trafic de migrants dans la collecte régulière de statistique sur la criminalité effectuée par EUROSTAT.

467. Il est important de noter que si l'immigration clandestine, en plus de perturber le commerce international par voie maritime, impose des coûts énormes à l'Europe, la politique mise en place pour lutter contre ce phénomène amplifie les coûts de sorte que l'application minutieuse des perspectives sus-indiquées demeure indispensable. Contrairement à cette politique remarquable que met en place l'Europe, les passeurs ne font qu'accentuer leurs activités illicites confirmant ainsi son inefficacité. SOS Méditerranée indiquait le vendredi 11 mai 2017 au moment où nous écrivons ces lignes que : « *Vendredi dernier, en 13 heures d'opération de sauvetage non-stop,* ***731 personnes*** *ont échappé à une mort certaine et trouvé*

[1862]RÈGLEMENT (CE) No 377/2004 DU CONSEIL du 19 février 2004 relatif à la création d'un réseau d'officiers de liaison «Immigration»

[1863] Le paragraphe 1 du préambule du Règlement n°377/2004 indique l'établissement de réseau d'Officiers Liaison « Immigration »OLI (plan de gestion des frontières extérieures de l'UE session du 13 juin 2002) ; Quant au para 2 du même Préambule, il fait mention de l'accélération du processus de création des OLI (Conseil Thassalonique des 19 et 20 juin 2003) en vue de la fourniture d'informations pour élaborer un mécanisme d'évaluation destiné à assurer le suivi des relations avec les pays tiers qui ne coopèrent pas avec l'UE dans la lutte contre l'immigration clandestine.)/ L'article 1er.3 du Règlement 377/2004 sert de fondement au détachement des OLI auprès des autorités consulaires des États Membres ou auprès des autorités compétentes d'autres États Membres./ L'article 2.3 aborde les missions des OLI : à savoir apporter de l'aide en vue de d'établir l'identité de ressortissants de pays tiers et de faciliter leur retour dans leur pays d'origine. Enfin la coopération entre les OLI détachés trouve son fondement dans les articles 3.2(conclusion d'accord de coopération) ; art 4.1 (constitution de réseaux locaux ou régionaux de coopération) ; Art 5 du Règlement 377/2004

refuge à bord de l'Aquarius »[1864]. Voilà par exemple une illustration que l'éradication du trafic illicite de migrants par mer reste encore hors de portée de l'Union Européenne.

468. L'opération *Mare Nostrum* a été lancée à la seule initiative de l'Italie le 18 octobre 2013, à la suite du drame de Lampedusa qui avait coûté la vie à 366 migrants le 3 octobre 2013. L'opération ne se limitait pas au sauvetage en mer mais visait en premier lieu à augmenter le niveau de sécurité en mer avec des mesures de contrôle précises des voies de circulation. Elle visait également, a-t-il précisé, à mettre en évidence les délits commis en mer et à poursuivre les délinquants. Le second but de l'opération était de secourir en mer les personnes qui doivent l'être. Des résultats ont pu être obtenus sur ces deux objectifs et la Marine italienne n'a jamais eu, a-t-il souligné, la prétention de résoudre le problème de l'immigration[1865].

469. L'opération Triton en Méditerranée, qui a été lancée le 1 er novembre 2014, constitue une opération conjointe de contrôle des frontières coordonnée par Frontex. Son périmètre est plus restreint que ne l'était celui de l'opération *Mare nostrum* et ne descend pas aussi près des côtes libyennes. *La planification de cette opération par ces trois entités que sont l'Italie, la Commission européenne et Frontex a été totalement indépendante de l'opération Mare Nostrum. L'opération Triton sans savoir ce qui se passerait pour Mare Nostrum, si elle serait suspendue ou non. L'opération Triton n'a donc jamais été planifiée ni conçue pour remplacer Mare Nostrum.*

En dépit de ces avancées juridique et opérationnelle dans la lutte contre le trafic illicite de migrants par mer, cela n'a pas empêché que dans la journée du 23 mai 2017, 1 007 personnes – un chiffre jamais atteint - ont été recueillies à bord de l'*Aquarius*, sauvées in extremis de la noyade par les équipes de SOS MEDITERRANEE[1866]. Ce chiffre record qui rend compte de l'accélération des flux migratoires à destination de l'Europe met en évidence les limites de la stratégie européenne de lutte contre le trafic illicite des migrants par mer.

L'Europe est engagée dans la lutte contre le trafic illicite de migrants. On peut comprendre qu'elle a tout intérêt à le faire dans la mesure où ses États sont parmi ceux qui sont les plus visés. De nombreuses actions ont été menées pour venir à bout de cette menace qui perturbe le transport maritime. Toutefois, les trafiquants comme les migrants renversent les

[1864] Disponible sur contact@sosmediterranee.org

[1865] Bilan dressé par le Vice amiral Foffi FILIPPO, Extrait du rapport de la commission des affaires européennes février 2015 sur l'immigration irrégulière par mer.

[1866] Voir annonce SOS Méditerranée du 24 mai 2017 : Hier, un sauvetage aux limites de l'imaginable, disponible sur : https://don.sosmediterranee.org/b/mon-don?utm_source=sitesosmediterranee&utm_medium=emailing&utm_campaign=don_emailing_repasse_24_mai_non_donateurs

systèmes en leur faveur, mettant ainsi en évidence un dilemme définit par l'obligation de sauver des vies en mer et favoriser les activités illicites des passeurs.

A notre avis, seule une volonté politique plus poussée des États qui se traduira par la poursuite des passeurs, par la destruction de leurs moyens de transport, même dans les pays de départ par une coopération transparente pourra donner les fruits tant attendus. En tout cas au niveau européen, la solution ne semble pas encore trouvée. On peut se demander si l'épreuve à laquelle sont soumis certains États, en dépit de leurs droits influencés par le droit communautaire, s'ils parviennent à se démarquer positivement de ce que nous savons de la politique européenne face à cette menace. Le cas de l'Espagne nous semble intéressant.

B- La politique interne des États éprouvés par l'immigration irrégulière : le cas de l'Espagne

Le livre vert de la Commission, intitulé *Vers une politique maritime de l'Union européenne*[1867] juge nécessaire le développement de la sûreté maritime pour faire face à certains risques liés à la criminalité en mer et l'insécurité maritime[1868]. Indiquons que le contexte espagnol est particulièrement lié à deux circonstances dont son appartenance à l'UE et le fort impact du phénomène de l'immigration dans ce pays ces dernières années. Cela est parfaitement assimilable au contexte italien au moment où nous rédigeons cette thèse.

470. La circonstance tenant à son appartenance à l'UE a permis la mise en œuvre du contrôle de ses frontières aussi bien terrestres que maritimes en application de l'accord de Schengen entré en vigueur en 1995. Cela a présenté un réel avantage pour l'Espagne dans la mesure où ce pays a de longues frontières maritimes, tant en méditerranée qu'en océan atlantique.

[1867] *Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers*, COM(2006)275 final du 07.06.2006.

[1868] **J. M. SOBRINO HEREDIA** « La proteccion maritima , nueva dimension de la politica maritima de la UE », dans Revista de Derecho Comunitario Europeo, n°27, 2007, pp.417-462 (immigration, terrorisme, criminalité organisée et piraterie)

471. En considération de l'impact des flux migratoires[1869], l'Espagne a placé la lutte contre cette menace au sommet des priorités dans sa politique intérieure et extérieure. Toutefois, la lutte contre l'immigration n'a pas été parfois aisée dans la mesure où le cadre international mis en place par la CMB, peu adapté aux nécessités juridiques actuelles est doublé par certaines lacunes des textes existants à l'époque[1870]. Ainsi, il appert un « impératif » de conciliation de la réglementation internationale humanitaire de sauvetage maritime avec la lutte contre l'immigration et le trafic illégal de personnes. C'est dans cet objectif que de nombreuses réformes dans certaines conventions internationales que nous analyserons ont vu le jour[1871].

L'Espagne a adopté des réformes à plusieurs niveaux dont des mesures administratives et d'organisation à partir de l'année 2000. Il n'est pas exclu qu'au cours de l'analyse de la situation de l'Espagne face à l'immigration irrégulière par mer, qu'on puisse avoir des glissements d'idées relatives à la traite d'êtres humains. Toujours est-il que cette menace n'est certainement pas dans des rapports tranchés avec l'immigration irrégulière qui nous intéresse ici. C'est ainsi qu'en 2008, il y a eu l'adoption du Plan Intégral de lutte contre le trafic d'êtres humains pour l'exploitation sexuelle.

En 2001, le Gouvernement espagnol a adopté le plan GRECO (Programme Global de Régulation et de Coordination de la situation des étrangers et l'immigration)[1872]. Ce plan qui a joué un rôle important dans le traitement de la menace d'immigration irrégulière par mer prévoit des mesures de lutte. A ce plan GRECO, il convient d'ajouter l'accord créant l'autorité coordinatrice des activités visant à faire face à l'immigration illégale en Canaries[1873].

Cet Accord a sans doute mis en évidence des problématiques tenant à la compétence au contrôle des frontières maritimes entre la Guardia Civil[1874] et l'autorité coordinatrice. Or, la Guardia Civil a été responsabilisée bien avant la création de cette autorité coordinatrice du

---

[1869]**A. DEL VALLE-GALVEZ**, Mesures nationales sur le trafic illégal de personnes et la criminalité transnationale organisée, Extrait de 'Sûreté maritime et violence en mer' S/D de **J. M SOBRINO HEREDIA**, ed Bruylant 2011, p. 20 (Sous influence des flux migratoires, la population étrangère de l'Espagne est passée de 0,6% à 10% de la population totale en une courte durée)

[1870] La notion de « naufragé » est considérée comme couvrant les personnes se trouvant en situation de détresse dans leur mer comme résultant d'une infortune, mais non pas les personnes qui s'y sont mises volontairement

[1871] Voir Déclaration dans le Sénat du Ministre espagnol des Affaires Etrangères, Diario de Sesiones del Senado, pleno del 20.12.2006, n°107, p. 6483.

[1872]Résolution du 17.04.2001 de la Délégation du Gouvernement chargé des Affaires d'Immigration et des Etrangers, prévoyant la publication de l'Accord du Conseil des Ministres du 30.03.2001 approuvant le Programme global relatif aux affaires d'immigration et des étrangers, BOE, n°101 du 27.04.2001, p. 15323

[1873]ORDEN PRE/3108/2006 du 10 octobre, BOE, n° 243 du 11.10.2006, p.35160 (Accord du Conseil des Ministres, traduit en Ordre de la Présidence du Gouvernement en date du 10.10.2006

[1874] Corps d'ordre public qui à la différence de la principale force d'ordre public en Espagne, la Policia Nacional, était militarisé dès son origine

contrôle de l'immigration maritime[1875]. En pratique, la mesure de contrôle la plus admirable et attirante fut l'établissement du Système Intégré de Surveillance Extérieure(S.I.V.E). Ce système permet de détecter et alerter l'arrivée de bateaux de façon clandestine aux côtes espagnoles. Ajoutons que le champ de surveillance du SIVE est vaste. Il prend en compte le détroit de Gibraltar, il a été étendu à toute la côte méridionale méditerranéenne et atlantique espagnole, ainsi que dans les îles Canaries.

472. En plus, certaines mesures d'organisation ont concerné la création de structures administratives dans les pays d'origine de l'immigration. Si pendant longtemps, l'Espagne a axé sa politique extérieur sur ses rapports avec les États européens, les flux migratoires ont mis au jour la nécessité d'une ouverture de cette politique vers l'Afrique. C'est ce qui a donc donné lieu au Plan Afrique de 2006[1876] marqué par l'établissement et le renforcement des liens de coopération avec les pays subsahariens (Création d'ambassade et nomination des conseillers ou des attachés du Ministère de l'Intérieur au sein des Ambassades déjà existantes).

Toutefois, l'Espagne ne s'est pas seulement limité aux mesures administratives et d'organisation dans la lutte contre l'immigration irrégulière par mer. Il a également œuvré au niveau international par le biais d'accords pour conduire sa lutte contre cette menace croissance. Ainsi, l'Espagne n'a pas hésité à signer deux importants textes en matière de lutte contre l'immigration irrégulière par mer[1877].

473. Au niveau bilatéral, une importante question s'est posée, celle de la réadmission des immigrés clandestins. Peu importe la procédure mise en œuvre dans cette matière, la signature d'un accord bilatéral s'impose avec le pays d'origine ou le pays de provenance du migrant. Or, à l'époque des flux migratoires aux côtes Espagnoles, cet État n'avait des accords qu'avec le Maroc, la Mauritanie, l'Algérie, la Guinée-Bissau. Mais depuis 2006, elle a accentué les accords pour faciliter les procédures de réadmission[1878].

Pour revenir à la lutte contre l'immigration irrégulière, indiquons que l'Espagne a tiré les leçons des conséquences des flux migratoires à ses côtes. Cela a pu être constaté par la pléiade

[1875]Décret Royal 246/1991 en son article 1[er] : les fonctions seront exercées par la Guardia civil dans les eaux maritimes espagnoles jusqu'au limite extérieures de la mer territoriale, et exceptionnellement, en dehors de la mer territoriale, en conformité avec les traités internationaux en vigueur.

[1876]Plan Africa 2006-2008, Ministère des affaires étrangères et de la coopération, DG de Communication Extérieure, Madrid, juin 2006. Plan Africa 2006-2012, Ministère des Affaires Étrangères et de la coopération, DG de Communication Extérieure, Madrid, 2009

[1877] L'Espagne a ratifié la CNCTO par un instrument de ratification daté du 21 février 2002(BOE, 29.09.2003 , p.35280) / L'Espagne a ratifié le Protocole de Palerme contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer par un instrument daté de 2002. (BOE, 10.12.2003, p. 43796) La Communauté européenne a également signé le Protocole (Décision du Conseil du 24.07.2006, Journal Officiel, L 262 du 22.09.2006, p.24)

[1878] Memorandos de Entendimiento (Protocoles comme celui avec le Ghana(Protocole d'entente avec le Ghana du 7 déc. 2005) et avec le Sénégal(Protocole d'entente du 24 août 2006).

d'accords avec les États de départ ou de provenance. Nous ferons l'économie de rapporter ces accords. Ainsi, l'Espagne a passé des accords spécifiques en matière de lutte contre l'immigration avec le Sénégal en 2006, le Cap vert en 2006 (coopération) et 2008(surveillance conjointe des espaces maritimes), la Mauritanie en 2007 relatif à la (régulation des flux migratoires).

D'autres accords présentant un caractère plus général ont été passés par l'Espagne toujours dans le même objectif : lutter contre les flux migratoires. Ceux-ci comprennent dans leurs dispositions, le développement de la coopération en matière de lutte contre l'immigration, lutte contre la criminalité et la coopération en matière de contrôle des frontières maritimes.

Indiquons brièvement qu'il s'agit de l'accord de 2006 avec la Guinée-Conakry ; l'accord de 2006 avec la Gambie ; l'accord de 2007 avec la Mali ; l'accord de 2007 avec le Cap vert et l'accord de 2008 avec le Niger. Il convient de préciser que pour l'ensemble de ces accords, ils étaient soumis à l'application provisoire hormis celui avec le Mali.

474. A cela, il faudrait ajouter que la jurisprudence espagnole tente de contribuer à l'évolution du droit en matière de lutte contre l'immigration irrégulière. Toutefois, le moins qu'on puisse dire c'est qu'il lui reste du chemin à faire. Le 17 mars 2006, la Cour suprême de Las Palmas a pris trois ordonnances qui ont été fortement critiquées parce qu'elles écartaient la compétence de l'Espagne à l'égard des détenus en haute mer, responsables de trafic de migrants[1879]. Sur cette position jurisprudentielle, un auteur renchérit : *« D'autres décisions de la Audiencia Provincial de Las Palmas confirmaient une ligne jurisprudentielle de la non reconnaissance de l'extraterritorialité ».*[1880] Malgré cette apparence d'assurance dans cette position, un arrêt[1881] de cette même Audiencia Provincial fut cassé par un arrêt de la Cour suprême de Madrid le 08 octobre 2007[1882], qui déclarait la compétence de la juridiction espagnole pour connaître d'une intervention en haute mer dans le cadre de la lutte contre le trafic illicite de migrants.

L'observation qu'on peut faire, c'est qu'une telle jurisprudence flottante ne peut s'inscrire dans la droite ligne de la volonté des autorités espagnoles de venir à bout de la menace d'immigration irrégulière par mer. Toutefois, le rôle incontournable de censeur que joue la Cour

[1879]**J. SANTOS VARA**, *« Cronica sobre la aplicacion judicial del Derecho international publico en Espana, enero-junio 2006 »*, REEI, 12, 2006, pp.5-7
[1880]**A. DEL VALLE-GALVEZ**, op.cit, p. 28
[1881]Arrêt de l' Audiencia Provincial de Las Palmas (Section 6) du 26.10.2006. La Cour a reconnu la compétence de la juridiction espagnole sur la base de la loi Organique 13/2007 et la Loi Organique du Pouvoir Judiciaire en son article 23.4
[1882] Arrêt du Tribunal Supremo 788/2007, du 08.10.2007

Suprême de Madrid rassure quant à la poursuite de l'objectif de venir à bout de cette menace qui défie l'obligation de sauvetage de vie en mer.

Ajoutons que le transport maritime, même s'il n'est pas accentué en méditerranée comme dans le Golfe d'Aden ou le détroit de Malacca, mérite une attention particulière. Les autorités espagnoles et dans une large mesure l'Union européenne semble l'avoir bien comprise. C'est de tout intérêt qu'elles le font dans la mesure où le basculement de la menace de piraterie à migrants et inversement tient sur une ligne de crête et en cela M. Jean-Patrick Marcq n'a pas caché sa préoccupation[1883].

En dépit de l'engagement de la communauté internationale, des autorités communautaires, mais également des autorités étatiques, les flux migratoires s'accélèrent. Il va donc falloir, outre les politiques étudiées, examiner d'autres pistes telles que nous les envisageons afin d'un rapprochement à l'objectif de son éradication. Cette gestion des flux migratoires passe d'abord par la possibilité d'une criminalisation renforcée en droit internationale et interne du trafic illicite de migrants par mer.

SECTION II **:** Les moyens de gestion des flux migratoires

Les personnes qui se trouvent sur un bateau dans un but migratoire appartiennent souvent à des catégories diverses. Un premier groupe de personnes, qui sont l'objet principal de cette étude, comprend les trafiquants. Ces personnes font parties des réseaux criminels transnationaux et sont visés par le cadre légal de la lutte contre la criminalité transfrontalière organisée. Quant aux migrants, ils ont en général un aspect en commun, à savoir qu'ils désirent entrer dans un pays dont ils n'ont pas la nationalité et cela sans les documents requis par les services d'immigration de ce pays. Par ailleurs, les États de destinations ne sont pas tenus d'accepter l'entrée irrégulière des personnes sur leur territoire et les migrants ne bénéficient pas d'un statut prédéfini au droit d'asile[1884]. Cependant, de manière explicite ou implicite, les traités relatifs aux droits humains consacrent le principe de non-refoulement des personnes si elles encourent des risques en cas de retour. Les moyens de gestion du trafic illicite de migrants par mer que nous

[1883] **J-P MARCQ**, « *L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins,… op.cit,* p.5

[1884] **C. M. J. BOSTOCK**, « The international Legal Obligations Owed to Asylum Seekers on the MV Tampa », International Journal of Refugee Law, n° 14, 2002, p. 283

examineront, reposeront sur des instruments perfectibles **(§I)** dont il sera nécessaire de démontrer l'effet protecteur du principe de non-refoulement de ces migrants **(§II)**.

§I – Des instruments perfectibles en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants

Un certain nombre de règles sont applicables au trafic de migrants. Ces règles qui lient les États parties aux instruments pertinents, à la fois dans le but de les autoriser ou même les obliger à criminaliser certaines actions et assurer le respect des droits humains dont bénéficient les personnes objets de trafic. Ainsi, le cadre légal place les États dans une position centrale entre les criminels et les victimes. Certaines de ces textes à caractère international visent la criminalisation du trafic illicite de migrants par mer (**A**). Au niveau national également, les États organisent le renforcement du cadre juridique de la criminalisation de cette menace contre le transport maritime(**B**).

A- La criminalisation du trafic illicite de migrants par mer dans le cadre juridique international

475. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants donne une définition de cette infraction.[1885]. En plus de cet acte, la fabrication ou la procuration d'un document d'identité ou de voyage frauduleux et le fait de permettre à une personne d'entrer illégalement, de demeurer dans l'État, lorsque l'acte est commis intentionnellement et vise un avantage financier ou un autre avantage matériel sont constitutifs d'infractions pénales et doivent être qualifiés comme tel par les États parties[1886]. Par ailleurs, le Protocole incrimine le fait de mettre en danger la vie ou la sécurité des migrants ou de risquer de le faire, ou les traiter de manière inhumaine ou dégradante sont des circonstances aggravantes[1887]. Ce peut être, l'entassement des migrants en nombre très important sur ce qu'on appelle communément des « coquilles de noix ». Ce peut également être l'embarquement de migrants sur des navires retirés de la navigation parce que n'étant plus aptes

[1885]Art 3 a) du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer. « *le fait d'assurer, afin d'en tirer directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant, ni un résident permanent de cet État* »
[1886] Art 6 1 a)b)c) du protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air.
[1887] Art 6.3 a)b) du protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air

à le faire…L'exemple du mode opératoire des passeurs en méditerranée et en mer d'Egée illustre parfaitement nos propos.

A notre avis, le cadre juridique international en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer ne pose pas véritablement de problème, si ce ne sont les difficultés que son application rencontre. Les migrants connaissent le droit international en la matière et retournent les failles de ce système juridique en leur faveur. Au niveau de l'Union européenne, l'opération EUNAV-MED dite Sophia, en principe dotée d'une mission militaire ne sera pas entrain de « mitrailler » les passeurs encore moins les migrants. La mission de l'opération EUNAV-MED reste marquée du sceau du sauvetage. Toutefois, il serait envisageable que cette mission soit déployée au large des côtes Libyennes par exemple pour détruire les moyens utilisés pour le trafic de migrants et même permettre par le biais d'une résolution du conseil de sécurité que cette force puisse arrêter les passeurs sur le territoire Libyen[1888]. Cette position à laquelle nous adhérons est celle de M. Francis Vallat[1889].

Ce passionné de la mer n'a pas manqué d'ajouter que la lutte contre l'immigration irrégulière est en principe l'affaire des politiques même s'il ne faut pas ignorer l'implication volontaire de SOS Méditerranée. Toutefois, l'on assiste à un laxisme de la part des politiques sans doute parce que la voie maritime de la Méditerranée ne met pas véritablement en péril le commerce international par voie maritime, contrairement à la triste réalité du Golfe d'Aden à l'époque sous l'emprise des pirates à l'époque. La communauté internationale ne s'est pas faite priée pour prendre les mesures draconiennes allant de la diplomatie au recours à la force.

476. Même si comparaison n'est pas raison comme le dit l'adage, le risque que présente pour le moment l'immigration irrégulière pour la sûreté du transport maritime est certes infime lorsqu'on le rapproche de la piraterie. Cependant, la menace mérite d'être prise au sérieux, lorsqu'on a déjà constaté que des migrants, après avoir été secouru par le capitaine d'un navire de commerce, impose le cap à suivre à l'équipage pour juste éviter de se faire expulser. Le cap sur l'Australie et parfois de Malte n'est souvent du goût des migrants. On ne citera pas plus que la célèbre affaire du M/V TAMPA dans laquelle plus de 400 migrants se sont vus refuser le débarquement dans un port Australien. Cette situation que nous décrivons n'exclut pas les prises d'otage des équipages par les migrants.

[1888] En juin 2008, Le Conseil de sécurité des Nations Unies a autorisé la poursuite exceptionnellement des pirates somaliens jusqu'en Somalie. Les affaires du Carré d'As et du Ponant sont encore des souvenirs récents à titre d'illustration. Cela a joué un rôle considérable en matière de lutte contre la piraterie notamment dans le Golfe d'Aden. Cet exemple peut être reconduit au large des côtes libyennes, encore que la Libye ne pas jusqu'à maintenant revendiquer sa juridiction sur un espace maritime n'a pas encore ratifiée la CMB.

[1889] Interview de M. **F. VALLAT**, Président de SOS Méditerranée, sur l'immigration irrégulière par mer à la date du 10 janvier 2017.

Les coûts du déroutement pour le sauvetage de vies à bord des embarcations en détresses, ainsi que les risques de contamination de la marchandise par certains migrants porteurs pour certains d'un virus (Ebola) sont autant de questions qui mettent en évidence le problème de la sûreté du transport maritime[1890] et qui méritent un intérêt particulier dans le cadre juridique international.

Face à un phénomène comme l'immigration irrégulière, peut-on se limiter à la criminalisation des comportements de ces forbans (passeurs) de mer et espérer son éradication ? Rien n'est sûr à notre avis. La force comme nous l'avons indiqué semble un complément nécessaire de la politique internationale et du cadre juridique international en vigueur. La répression du trafic illicite de migrants ayant été formellement consacrée dans le protocole contre le trafic illicite de migrants, cadre juridique de portée internationale, cela n'exclut pas la possibilité pour les États de renforcer ce régime dans leur droit interne.

B- Le renforcement de la criminalisation du trafic illicite de migrants par le droit interne

477. La criminalisation du trafic illicite de migrants par mer peut se faire sur la base d'une loi spéciale, mais aussi dans certains cas où de telles dispositions n'existent pas où s'il est impossible de prouver le trafic, à travers d'autres infractions telles que la fraude de documents ou l'entrée clandestine[1891]. C'est le cas par exemple des États-Unis qui en l'absence de loi spéciale recourent à une loi contre la facilitation de l'immigration illégale[1892].

478. Dans le but d'un renforcement de la criminalisation du trafic illicite de migrants par mer, les États parties peuvent prendre des mesures plus strictes et étendre le champ des infractions afin de combattre ce phénomène[1893]. Le modèle néerlandais étant de notre point de vue un bon exemple, les États parties pourraient s'en servir. Ce modèle criminalise le trafic illicite de migrants par mer en le définissant sans référence au gain financier ou autre gain, matériel[1894].

[1890] **J-P MARCQ,** *op.cit***,** .p.5 [*Ce peut être le rejet d'une cargaison de blé en vrac par les autorités sanitaires du fait de la découverte d'un cadavre de passager clandestin dans la cargaison ou de la présence de migrants clandestins dans un conteneur alimentaire voire la destruction du contenu de plusieurs conteneurs de produits pharmaceutiques de la même expédition au nom de la clause d'assurance (fear of loss). Ce peuvent être des migrants porteurs du virus Ebola impliquant des risques importants pour l'équipage mais aussi des délais de quarantaine pour le navire et la marchandise*.]

[1891] UNODC, « Manuel de formation de base sur les enquêtes et les poursuites relatives au trafic illicite de migrants. Module 7 : questions legislatives », New York, 2011, p.7

[1892] Bringing in and Harboring Certain Aliens, 8 USC, para. 1324

[1893] Art 34 (3) de la CNUCTO

[1894] Art 197 a) du code pénal néerlandais

En outre, l'exigence du caractère intentionnel de l'infraction du TIM peut être remplie par l'imprudence ou la négligence. Cela voudrait dire que pour un raffermissement de la répression du trafic illicite de migrants par mer, les États devront plutôt que de rechercher l'intention du passeur dans la réalisation de cette infraction, rechercher tout comportement assimilable à l'imprudence et à la négligence. Il s'agira de retenir le fait de ne pas tel que ne pas vérifier convenablement si le navire a à son bord des personnes étrangères à l'équipage. Tout ceci pourra être réputé comme l'intention de commettre l'acte répréhensible du trafic illicite de migrants par mer[1895]. Quant à la tentative, à la complicité ou encore la participation à l'organisation de ces actes cités, le Protocole laisse la compétence aux États de les incriminer[1896].

Le Protocole sur le trafic de migrants par mer en son article 6(3) a et b permet de qualifier de circonstances aggravantes le fait de mettre en danger la vie ou la sécurité des migrants ou risquer de le faire, ou les traiter de manière inhumaine ou dégradante. Cela nous l'avons indiqué en amont. Ainsi, la liste de ces circonstances aggravantes peut être élargie par les États en prenant en compte par exemple le manque d'obéissance envers les gardes-côtes comme cela est admis aux États-Unis[1897].

479. Le crime de trafic illicite de migrants est en principe commis qu'une fois les migrants sont entrés illégalement dans un État Partie. A notre avis, cette définition restreint le cadre de la répression du TIM. Pour répondre efficacement à cette insuffisance dans l'incrimination du TIM, il est nécessaire qu'en haute mer, la tentative d'entrée illégale puisse être reconnue. Cela dit, ajoutons que le protocole contre le TIM vise la sanction des migrants dans certains cas. Toutefois, les migrants peuvent être poursuivis par les États si leur comportement est contraire au droit interne[1898]. Il en résulte donc aucune impunité pour les migrants[1899]. C'est ainsi que pour bien de pays, l'entrée illégale sur leurs territoires est constitutive de crime passible d'amende et/ou de prison[1900].

[1895] Art 98 C du Crimes Act de la Nouvelle-Zélande, l'imprudence suffit à qualifier l'acte de trafic illicite de migrants par mer. Disposition soutenue par la loi-type contre le trafic illicite de migrants par mer, UNODC, New York 2011, p.34

[1896] Art 6.2 a)b)c du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer

[1897] **B.W.ROBINSON**, « Smuggled Masses : The Need for a Maritime Alien Smuggling Law Enforcement Act », Army Lawyer, n°447, 2010, p.40/ USA 18 USC, para 2237 (obstruction of boarding and providing false information)

[1898] Art 6.4 du Protocole contre le trafic illicite de migrants par mer

[1899] **P. MALLIA**, Migrant Smuggling By Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security through the Creation of Cooperation Framework, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, p. 118

[1900] **M. V. Mc CREIGHT**, « Smuggling of Migrants, Trafficking in Human Beings and Irregular Migration on a Comparative Perspective », European Law Journal, n°12, 2006, p.122, en se référant au Royaume-Uni, Immigration Act 1971, section 24 / Improper entry by Alien, USA 8 USC, pa. 1325.

Par ailleurs, le protocole contre la traite d'êtres humains[1901], infraction dont les limites ne sont pas toujours certaines lorsqu'on la rapproche du trafic illicite de migrants par mer recommande aux États parties d'ériger en infraction pénale et ce sur la base de la Convention(CNUCTO), les actes décrits comme entrant dans le champ de la traite. Partant le droit des États d'incriminer la traite d'êtres humains doit être érigé en devoir pour les inciter davantage à le faire[1902].

Notons qu'il n'est pas rare d'entendre que les migrants en Libye qui attendent de traverser la méditerranée sont appelés des « esclaves ». La CMB donne compétence aux États de pavillon de prendre des mesures nécessaires et efficaces pour prévenir et réprimer le transport d'esclaves par leurs navires[1903]. En pratique, il nous semble que cette répression sera difficile dans la mesure où les passeurs se servent parfois de navires qui ne sont plus en service ou encore d'embarcations de fortune pour accomplir leur mauvais dessein. Comment peut-on déterminer le pavillon de ces soi-disant navires ? Il reste qu'en se fondant sur l'abolition de l'esclavage[1904], ces passeurs peuvent être valablement sanctionnés.

480. Cela dit, signalons qu'il y aurait un dilemme dans l'approche exclusivement répressive du phénomène migratoire. On constate de plus en plus que certaines législations font un glissement vers une pénalisation de l'action de migrer[1905].

La dérive plus problématique est celle mise en place par le protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air. Certains États d'Afrique de l'Ouest qui ont tenté de transposer ce texte dans leurs internes ne l'ont pas toujours fait à seule fin de protéger les victimes du trafic illicite. En effet, celui que le Protocole a voulu protéger peut dans certaines législations être poursuivi. Le Sénégal a fait du migrant un criminel, du simple fait pour ce

---

[1901]Art 3a) du Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants. La traite est comprise comme entre autre agissement, le transport « *par la menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, par enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiement ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorité sur une autre aux fin d'exploitation* ».

[1902] La formulation suivante de l'article 7.1 du Protocole contre la traite d'êtres humains mérite d'être rendue plus contraignante : « chaque État partie ***envisage*** d'adopter des mesures ou d'autres mesures appropriées qui permettent aux victimes de la traite des personnes de rester sur son territoire ».

[1903]Art 99 de la CMB (**Interdiction de transport d'esclaves**) *« Tout État prend des mesures efficaces pour prévenir et réprimer le transport d'esclaves par les navires autorisés à battre son pavillon et pour prévenir l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre ipso facto. »/* Art 110.1.b) (**Droit de visite**) « Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96, ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire : b) se livre au transport d'esclaves,… »

[1904]**S. VENAYRE**, « Abolition de l'esclavage dans le monde-repère chronologiques », Encyclopédia Universalis. Consulté le 14 janvier 2017, Disponible sur http://www.universalis.fr/encyclopedie/abolition-de-l-esclavage-dans-le-monde-reperes-chronologiques/

[1905] Migrants vulnérables et droits fondamentaux, S/D de **P. NBONGO**, **BERGER-LEVRAULT**, 2015, p.29

dernier de vouloir quitter et non d'enter illégalement sur le territoire d'autrui[1906]. Si ce texte est contraire à l'esprit du Protocole contre le trafic illicite de migrants par mer, douter de l'effectivité de son application serait le moins qu'on puisse dire. Les ressortissants de l'Afrique de l'ouest dont les sénégalais continuent d'arriver par millier selon SOS MED. Il n'est pas surabondant d'ajouter que le droit de quitter son propre pays et la liberté de mouvement son reconnus par les droits humains[1907].

Comme si cela ne suffisait pas, les juges sénégalais, au mépris de la loi de 2005 déjà trop aux antipodes du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air ont littéralement accentué la condamnation de certains de leurs ressortissants dont le seul crime commis était de vouloir quitter leur pays[1908].

481. Cette criminalisation de l'action de migrer, nous l'avons évoquée avec un passionné de la mer lors d'une interview. Toutefois, sa position était que le migrant, individu dans bien des cas dont la situation est déplorable, comment parviendra t-il à répondre de ses actes en ce qui concerne les sanctions financières ? Si la réflexion de M. Vallat brille par sa clarté et sa lucidité, cependant, on peut regretter que les parlementaires sénégalais eux, tentent même l'impossible en criminalisant l'action de migrer. Comme M. Vallat, la doctrine n'hésite pas à condamner la violation par les États de ces droits[1909]. Même en haute mer, la violation de ces droits est possible pour toute opération qui vise à repousser un navire dans une direction particulière ou à le ramener dans les eaux territoriales d'où il est parti. C'est également en cela que la lutte contre le trafic illicite présente parfois des dilemmes, mais cela ne devrait pas pour autant paralyser l'élan de la lutte contre ce phénomène.

[1906] Art 4 de la loi n° 2005-06 du 10 mai 2005 relative à la lute contre la traite des personnes et pratiques assimilées et à la protection des victimes. « *Est punie de 5 à 10 ans d'emprisonnement et d'une amende de 1 000 000 à 5 000 000 francs CFA la migration clandestine organisée par terre, mer et air, que le territoire nationale serve de zone d'origine, de transit ou de destination* »

[1907] Pacte international relatif aux droits civils et politiques, Nations-Unies, Recueil des Traités, vol. 999. Art 12.2 ; Conv EDH, Protocole 4, Art 2. 2 ; Charte africaine des droits de l'homme et des peuples, Nations-Unies, Recueil des Traités, vol, 1520, p.217, art 12.2 ; DUDH, art 13. 2 ; Convention américaine des droits de l'homme, art 22.7

[1908] **M. NDIAYE et N. ROBIN**, "Le migrant criminalisé, le temps d'une traversée. L'exemple de l'émigration récente par voie maritime depuis les côtes sénégalaises » ; in M. Trémolières (ss.la Ddir.), « les enjeux régionaux des migrants ouest-africaines. Perspectives africaines et européennes », cahiers de l'Afrique de l'ouest, OCDE, 2009, p.185-206

[1909] **P. G ANDRADE**, "Extraterritorial Strategies to tackle irregular immigration by sea: A Spanish Perspective", dans B. et V. RYAN et V.MITSILEGAS, Extraterritorial immigration control: Legal Challenges, immigration and Asylum Law and Policy in Europe, vol. 21, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, p.321. Cet auteur met en évidence le fait que des opérations d'interception par l'État côtier ou un autre État agissant dans cette zone de vaisseaux qui tente de quitter la mer territoriale pourraient équivaloir à une violation du droit de quitter son pays. / Voir en ce sens **E. PAPASTAVRIDIS**, "Fortress Europe" and" FRONTEX: within ou without International Law?", Nordic Journal of International Law, n°79, 2010, p.109 *(Cet auteur repris par* **A. GRYMANELI** *« La compétence des tribunaux interne en matière de piraterie », indique que d'après le CDH, les violations de ce droit sont potentiellement commises non seulement par les États dont on cherche à partir_mais également par les États de destination),* Extrait de **E. D PAPASTAVRIDIS et K. N TRAPP**, op.cit, p. 257

482. Pour donner un sens des plus acceptables à la migration, la politique de certains États encourage ce « phénomène ». Ainsi, si l'État chinois a autorisé les migrations spontanées en 1984, il a maintenu une position ambivalente à leur égard. D'un côté, il a sa part dans leur essor, puisqu'il a réintroduit des mécanismes de marché et les a facilitées par une série de réformes institutionnelles[1910]. C'est justement pour cette raison qu'un auteur a souligné que « l'un des changements fondamentaux est l'acceptation de la part des autorités(…) qu'un certain degré de mobilité est inévitable et même nécessaire pour le bon développement de l'économie. »[1911]

On dira à priori que l'Europe, pour réussir sa lutte contre l'immigration irrégulière par mer devrait aller à l'école de la Chine. Toutefois, il y a lieu d'être prudent dans la mesure où la Chine ne fait pas toujours montre d'exemplarité. C'est le cas par exemple lorsqu'elle affirme suite à la sentence qui a été rendue par la Cour Permanente de Justice (12 janvier 2016) relativement au conflit qui l'oppose à ses voisins en mer méridionale à propos de la conquête des îles (second Golfe Persique selon certains experts pour sa richesse en ressources naturelles) de « *bon à jeter* ». Si jusqu'à ce conflit les rapports entre les États de l'ASEAN ont été parfaits, il convient de présager que ce conflit pourrait être l'une des causes de tensions et de déséquilibre dans cette région d'Asie du Sud-est surtout lorsque la Chine ne cesse de se comporter en maître incontesté et incontestable à bien des égards. Mais comme si cela ne suffisait pas, la Chine est encore dans des rapports conflictuels avec d'autres États(le Japon et Taiwan en mer de Chine orientale à propos de la souveraineté sur les îles Diaoyou/ Senkaku)[1912].

Lorsque le mécanisme de prévention du trafic illicite de migrants n'a pas empêché le débarquement de migrants à destination, il va falloir envisager une politique qui soit conforme aux droits humains pour les gérer. Cette gestion qui devra déboucher, en principe, soit sur le renvoi du migrant vers son pays d'origine ou encore dans le pays de départ, doit respecter scrupuleusement certains principes fondamentaux dont le principe de non-refoulement. Toutefois, sa consécration est parfois remise en cause par certains États.

[1910]**C. FROISSART**, La Chine et ses migrants : La conquête d'une citoyenneté, Presse Universitaires de Rennes ; 2013, p.93

[1911]**H. MALLEE**, "China's Household Registration System under Reform". Development and Change, Vol 26. 1995. P.8

[1912]**R. LE MESTRE**, "Avis de tempête en mer de Chine orientale, le conflit entre la Chine populaire, Taiwan et le Japon à propos de la souveraineté sur les îles Diaoyu/ Senkaku, '', Extrait de l'Annuaire de droit maritime et océanique, 2015, p. 41 et S. Pour revendiquer ces îles presque acquises par le Japon, la Chine et Taiwan s'appuient sur leur découverte, au XIVè siècle par des marins chinois et sur le fait qu'à l'époque impériale elles étaient considérées comme des dépendances de Taiwan.

§II- Le principe de non-refoulement des migrants : de la consécration à la contestation

Historiquement issu du droit international des réfugiés, le principe de non-refoulement en est la clé de voute, permettant aux personnes victimes de persécutions de rechercher la protection d'un État. Avant d'être consacré par la convention de 1951 sur le statut des réfugiés, il avait été déjà reconnu par la convention de 1933 relative au statut international des réfugiés. Toutefois, cette convention est limitée au sens de l'article 33§2 de la convention de 1951, marquant ainsi, la volonté des États d'affirmer leur souveraineté dans certains cas en matière de refoulement. Ainsi, l'idée d'un auteur traduit bien la souveraineté de l'État sur l'entrée et le séjour sur son territoire[1913]. Cela dit, la consécration du principe de non refoulement par la convention de Genève s'est très vite retrouvée dépasser par son appropriation en droit international des droits de l'Homme. La prohibition de la torture et des peines ou traitements inhumains, cruels et dégradants est un des droits fondamentaux garantis par ces différents traités internationaux. C'est pour atteindre ce même objectif que la Commission EDH, l'ensemble des juridictions et quasi juridictions internationales, vont considérer que les États ne pouvaient éloigner une personne vers ce genre de mauvais traitements. Ceci étant, il convient de rappeler que des hésitations ont parfois émaillé la marche vers la reconnaissance du principe de non-refoulement (**A**) qui une fois admise, est souvent limitée par l'affirmation de la souveraineté des États (**B**).

A- Vers la reconnaissance du principe de non-refoulement

Le principe de non-refoulement des personnes étrangères est un principe fondamental en matière de respect des droits de l'homme. La reconnaissance de ce principe a été un parcours fait d'hésitation et cela est bien perceptible dans les textes internationaux que nous aurons à étudier. Si dans certains textes la reconnaissance de ce principe n'est pas expresse, dans d'autres par contre sa consécration ne fait pas l'objet de doute. Ces hésitations s'analysent en des atermoiements sur la reconnaissance du principe de non-refoulement à sa consécration(**1**). Cela dit, les personnes, et précisément dans le cadre de cette étude, les migrants ont le droit d'être protégés, outre l'objet de trafic dont ils font l'objet, contre la torture, les traitements dégradants et inhumains(**2**).

[1913]**E. DE VATTEL**, Le droit des gens ou pratiques de la loi naturelle, T 1, Londres, 1758 ; §94 « *Le souverain peut défendre l'entrée de son territoire, soit en général à tout étranger, soit en certains cas, selon qu'il le trouve convenable au bien de l'État. Il n'y a rien là qui ne découle des droits de Domaine et d'Empire ; tout le monde est obligé de respecter la défense et celui qui ose la violer, encourt la peine décernée pour la rendre efficace.* »

1- Des atermoiements sur la reconnaissance du principe de non- refoulement à sa consécration

483. Les États de destination des migrants n'ont pas l'obligation de permettre l'entrée irrégulière des personnes sur leur territoire et les personnes persécutées ne bénéficient pas non plus d'un droit d'asile automatique[1914]. Les États disposent du droit d'exercer un contrôle sur la demande du droit d'asile de ces personnes.

484. La consécration du principe de non-refoulement dans les systèmes juridiques régionaux (Amérique, Afrique et européen) est de plus en plus perceptible. La Convention américaine relative aux droits de l'homme est une reconnaissance à travers le prisme du droit international des réfugiés. Cette Convention prévoit spécifiquement qu' « *en aucun cas l'étranger ne peut être refoulé ou renvoyé dans un autre pays, que ce soit son pays d'origine ou non, lorsque son droit à la vie ou à la liberté individuelle* ***risque*** *de faire l'objet de violation en raison de sa race, de sa nationalité, de sa religion, de sa condition sociale ou en raison de ses opinions politiques.* »[1915]

Il est donc important d'observer que cette disposition fonde le principe de non refoulement qui dans le cadre de notre recherche serait applicable aux migrants si les conditions telles que prévues par le texte sont remplies. En outre, il faudrait faire remarquer qu'il n'y a pas que ces conditions tenant à la nationalité, la religion, la condition sociale et les opinions politiques qui peuvent être retenues pour éviter que des migrants soient renvoyés dans un autre pays. Rien que le risque que présente ce renvoi doit pouvoir empêcher le refoulement.

485. L'article 22(8) semble une reprise de la Convention de Genève sur le statut des réfugiés. Partant, il contient les limites identiques admises par l'article 33§1 de la Convention de Genève[1916], à savoir une catégorisation des raisons pour lesquelles la personne éloignée pourrait se voir exposer à de tels risques. Il faut souligner que cette catégorisation a pour conséquence de réduire le champ d'application matérielle de la protection offerte. Par ailleurs, notons que si la Convention de Genève et la Convention de l'OUA régissant les aspects propres aux problèmes des réfugiés en Afrique, ne prennent pas en compte le passé répréhensible des personnes, disons que dans le cas des migrants, l'article 22(8) de la Convention américaine, lui n'exclut pas de son

[1914]**C.M. J. BOSTOCK**, « The International Legal Obligations Owed to the Asylum Seekers on the MV Tampa", International Journal of Refugee Law, n° 14, 2002, p.283

[1915]Art 22(8) de la Convention américaine relative au droit de l'homme, 22 novembre 1969, S.T.O.E.A.n°36

[1916]Art 33 .1 de la Convention de Genève sur le statut des réfugiés : *« Aucun des États Contractants n'expulsera ou ne refoulera, de quelque manière que ce soit, un réfugié sur les frontières des territoires où sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques »*

champ d'application ce critère comme nous le rappelle un auteur[1917]. Comme tel, la Convention américaine se révèle mieux protectrice par rapport à celle du droit international des réfugiés. Elle est ainsi conforme à l'esprit du principe de non-refoulement en droit international des droits de l'Homme. Ajoutons qu'il peut paraître surprenant que la Convention interaméricaine contre la torture ne fasse mention de la question de l'éloignement de l'étranger du territoire. Il n'y a que l'extradition vers la torture ou des traitements inhumains et dégradants ou un déni de justice, mais uniquement pour les personnes sur lesquelles pèsent des accusations de crime de torture qui est évoquée[1918].

Cependant, la question de l'éloignement du territoire peut être saisie qu'à travers la Convention américaine des Droits de l'Homme ou la Déclaration Américaine des Droits de l'Homme. L'appréhension de la consécration du principe de non-refoulement, éventuellement extensible à la gestion des migrants sur le territoire américain peut-elle s'analyser de la même manière dans le cadre du droit africain des réfugiés ?

486. La Charte africaine des droits de l'homme et des peuples[1919], texte très important dans la protection des droits de l'homme ne contient aucune disposition consacrant le principe de non-refoulement vers le risque du mauvais traitement. Toutefois, il est intéressant de noter que l'expulsion dans certaines conditions a été prévue par ce texte.[1920]

Si les textes européens et américains peuvent trouver une application aisée, cela ne peut être le cas de la Charte africaine des droits et des peuples dans ses dispositions sur le principe de non-refoulement ou d'éloignement notamment dans le cadre de l'immigration illégale. A ce propos, un auteur a observé qu'à l'époque de l'adoption de ce texte, « Le principal problème (qui se posait sur ce continent) était en matière d'asile et non en matière d'immigration[1921]. » Ce qui peut paraître étonnant, c'est que bien avant l'adoption de la Charte africaine des droits de l'homme en 1981, l'OUA avait déjà adopté une Convention[1922] qui garantissait le principe de non-refoulement sauf qu'elle ne reprend pas les dérogations retenues par la Convention de Genève.

[1917]**O. DELAS**, Le principe du non refoulement dans la jurisprudence internationale des droits de l'homme, de la consécration à la contestation, Bruyant 2001, p. 81

[1918]Voir Art 13 de la Convention interaméricaine pour la prévention et la répression de la torture, 9 décembre 1985, S.T.O.E.A, n°67

[1919]Charte africaine des droits de l'Homme et des Peuples, 27 juin 1981, 1520 R.T.N.U.217.

[1920]Art 12 §4 et §5 de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples. *« L'étranger légalement admis sur le territoire d'un État partie à la présente Charte ne pourra en être expulsé qu'en vertu d'une décision conforme à la loi…L'expulsion collective d'étrangers est interdite. L'expulsion collective est celle qui vise globalement des groupes nationaux, raciaux, ethniques ou religieux. »*

[1921]**O. DELAS**, *op.cit*, p.82

[1922] Convention de l'Organisation de l'Unité Africaine régissant les aspects propres des réfugiés en Afrique, 10 septembre 1969, CAB/LEG/24.3.

Le constat est que les pays de départ des migrants se trouvent pour une part en Afrique. On peut présumer que ces derniers soient originaires de ces États qui seraient signataires de la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples. Or, le Maroc, semble t-il n'est pas encore partie à la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples, même si la Lybie s'était engagée depuis le 19 juillet 1986.

On n'ignore pas que ces deux États sont de véritables points de ralliements des migrants pour atteindre l'Europe par les accès de l'Italie et de l'Espagne par voie maritime. Faut-il dans ces conditions que la Maroc adhère à la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples pour faciliter la politique « transparente » qui visera l'éloignement des candidats étrangers à l'immigration suspectés sur son territoire.

Peut-ont réellement attendre mieux du Maroc concernant la mise en œuvre des mesures d'éloignement dans la mesure où la Lybie, État partie à la Charte africaine des Droits de l'homme ne fait pas montre d'un engagement véritable dans la lutte contre les flux migratoires vers l'Europe ? Dans ces conditions, il faudrait rappeler que la question de la ratification des textes demeure une priorité en matière de lutte contre l'immigration clandestine par mer, priorité qui doit être soutenue par leur application effective.

487. Si indiquer le principe de non-refoulement dans la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples pouvait paraître redondant dans la mesure où il figurait déjà dans la Convention de l'OUA sur les réfugiés en l'espèce, disposition spéciale[1923], on peut craindre que l'absence de ratification de l'un ou l'autre de ces deux textes peut soulever des difficultés quant à la mise en œuvre des principes régissant la prohibition de l'éloignement mais aussi le refoulement vers le risque de torture. Voyons maintenant comment le principe de non-refoulement est consacré dans le système juridique européen.

488. L'Europe est un continent qui, ces dernières années est sous l'emprise de flux migratoires qui arrivent aussi bien de l'Afrique que d'ailleurs par voie maritime. Ce phénomène, à n'en point douter représente une réelle menace pour ce continent mais également pour l'exploitation paisible des navires. Ce qui est déplorable et nous avons eu l'occasion de le souligner, c'est qu'hormis les embarcations de fortune dont se servent les trafiquants pour commettre leurs mauvais desseins, certains navires marchands sans le vouloir se rendent complices de la réalisation de cette menace. Lorsque certains États sont réticents à l'accueil sur leurs territoires des migrants secourus, les sauveteurs sont parfois assimilés aux trafiquants. Or,

[1923] **D. WEISSBRODT et I. HORTREITER**, « The principle of non-refoulement: Article 3 of the Convention Against Torture and Other Cruel, Inhuman or Degrading Treatment or Punishment in Comparison with the Non-refoulement Provisions of Other International Human Rights Treaties" (1999) 5 Buffalo Human Rights Law Review 9, 48.

le Protocole annexé à la CNUCTO mentionne la coopération entre les États[1924]. En outre, malgré, l'inexistence de mesures permettant l'interception des navires sans autorisation expresse de l'État, les États peuvent prendre des mesures nécessaires pour faire obstacle au danger imminent à la vie des personnes[1925]. Plus loin ; il est indiqué que rien dans le Protocole ne doit porter préjudice aux autres droits, obligations et responsabilités des États et des individus conformément au droit international[1926].

Malgré l'existence de cet arsenal juridique, en 2009, une Cour Sicilienne a retenu la responsabilité pénale de 3 allemands pour avoir secouru des migrants et pour les avoir débarqués sur son territoire[1927]. L'on a pu malheureusement assister en 2007 à une situation pareille dans laquelle deux capitaines de bateaux de pêche tunisiens ont secouru 44 migrants et les ont débarqués à Lampedusa alors qu'ils ont été sommés par les autorités italiennes de ne pas accéder au port. Rappelons que le bateau en provenance de la Libye transportait des migrants de l'Érythrée, d'Ethiopie et du Soudan qui étaient pour un nombre important malades. En dépit de cette situation alarmante que nous décrivons, les deux capitaines et leurs membres d'équipages ont été reconnus pénalement responsables pour avoir facilité l'immigration illégale. Heureusement qu'ils ont été libérés en 2009[1928].

A notre avis, pour retenir l'infraction de trafic illicite de migrants, il faudrait se référer parmi tant de critères au profit. Peut-on dire que l'équipage de CAP Anamur et celui des bateaux de pêche tunisiens visaient un profit ? Cela ne ressort pas dans la mesure où CAP ANAMUR avait l'habitude d'apporter cette assistance[1929].Or, dans la décision de la Cour, elle fait référence à un profit[1930].

489. Il convient d'indiquer que bien que chaque État puisse demander aux capitaines des navires battant son pavillon de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse lorsqu'ils reçoivent le SOS (May Day), la crainte de la pénalisation de ceux qui vont au sauvetage des migrants sera à long terme une raison pour rebuter les éventuels sauveteurs. Cela a

[1924] Art 7 du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air
[1925] Art 8.5 du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air
[1926] Art 19.1 du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air
[1927] The Malta Independent, 'Cap Anamur Crew Acquitted of Aiding Illegal Migration' (11October 2009), available online: http://www.independent.com.mt/news.asp?newsitemid=95465
[1928] Migrant at sea, 'Italian Appeals Court Acquits Two Tunisian Fishing Boat Captains Who Rescued Migrants in 2007' (29 november 2011), available online : hppt: //migrantsatsea.wordpress.com/2011/09/29/Italian-appeals-court-acquits-2-tunisianfishing-boat-captains-who-rescued-migrants-in-2007/. Cependant, il doit être remarqué que les deux capitaines ont été reconnus coupables en 2009 pour avoir résisté aux agents et commis des actes de violence à l'égard des navires de guerre en lien avec leur refus de détourner leurs navires vers le port indiqué par lesdits agents. En 2011, la Cour d'Appel de Palerme les a formellement acquittés.
[1929]CAP ANMUR,' Uber uns', available online : hppt://www.cap-anamur.org/service/%C3%BCber6uns.
[1930]Tribunale di Agriento, Cap Anamur Case, Ordinanza 16 luglio 2004, Decision of the Court of Agrigento (16 july 2004, available online: http:// www.tribunale.agrigento.it. « According to the Court, they actually wanted to get the greatest media coverage and publicity in favor of the organization »

même été confirmé par un rapport de l'Assemblée parlementaire du Conseil d'Europe (PASE)[1931].

490. Parfois, les navires marchands, après l'accomplissement de leur obligation d'assistance et de sauvetage, ont à bord ces migrants dont le débarquement au port le plus proche n'est pas toujours chose aisée. Or, lorsque ces migrants ont la possibilité d'atteindre le territoire européen, il se pose parfois la question du droit d'asile que demandent certains. Pour que ces demandent soient analysées avec minutie, généralement dans le but de protéger les droits fondamentaux de ces étrangers, l'Europe à mis en place un dispositif qu'il est nécessaire d'examiner. L'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne, le 1er décembre 2009 a conféré une valeur juridique contraignante à la Charte des droits fondamentaux. Cette Charte devient dès lors la matrice qui permet de réguler les activités des institutions des organes de l'UE et des États membres.

L'article 19§2 de la Charte des droits fondamentaux[1932] est en quelque sorte la codification dans le cadre normatif de l'UE des principes dégagés par la Commission EDH et la Cour EDH. En réalité, l'article 19§2 n'a rien de novateur dans la mesure où l'article 3 de la Convention EDH[1933] avait déjà consacré l'interdiction de l'expulsion des personnes vers un pays dans lequel elles risquent de subir un traitement inhumain ou dégradant. Dans la mise en œuvre du droit de l'UE, les États sont tenus responsables pour les manquements éventuels à la CEDH[1934].

491. Face aux flux migratoires, avec ses corollaires de demandes croissantes de droit d'asile, les droits de l'Homme tels que reconnus par l'UE doivent de plus en plus garantir une protection des droits des migrants et inévitablement cela doit faire appel à des perspectives tout à fait nouvelles de développement d'un contentieux devant la CJCE. Aujourd'hui, la « Directive retour » est à l'origine du développement du contentieux de l'éloignement du territoire devant la

[1931]PACE launched an enquiry in 2011 to investigate why over 1, 000 migrants had died or perished in the Mediterranean Sea while trying to reach European soil from North Africa. See PACE, '' Lives Lost in the Mediterranean Sea: Who is Responsible? '' Report of the Committee on Migration, Refugees and Displaced Persons (29 March 2012); para, 13.4, available online: http// assembly.coe.int/CommitteeDocs/2012/20120329_mig_RPT.EN.pdf.

[1932]Art 19§2 de la Charte des droits fondamentaux : « *Nul ne peut être éloigné, expulsé ou extradé vers un État où il existe un risque sérieux qu'il soit soumis à la peine de mort, à la torture, ou à d'autres peines ou traitements inhumains ou dégradants* ».

[1933] Art 3 de la CEDH intitulé : interdiction de la torture : « *Nul ne peut être soumis à la torture ni à des peines ou traitements inhumains ou dégradants.* »

[1934]**N. KARAMAOUN**, « *Le contrôle effectué par le juge de Strasbourg sur le droit communautaire ; d'un paradoxe à l'autre* », dans **P. LEUPRECHT**, René Côté, Olivier Delas et François Crépeau dir., Les juridictions internationales : complémentaires ou concurrence ?, Bruxelles, Bruylant, 2005, p.75

CJCE[1935] ou encore devant les juridictions des États membres quant aux mesures de mise en œuvre de celle-ci.

Il est intéressant de noter que la législation européenne a évolué quant à la prohibition du renvoi vers la peine de mort. C'est dans ce cadre que la Cour EDH a reconsidéré sa position.[1936]. Toutefois, la Cour EDH a conclu par la suite que les souffrances que devrait endurer le requérant dans l'attente de l'exécution, ce qui est communément appelé le « syndrome du couloir de la mort », contrevenaient à l'article 3 de la CEDH. Si l'on peut admettre que la peine de mort n'ayant pas été expressément retenue par les rédacteurs de la CEDH, il n'en demeure pas moins que l'extradition vers le risque de la réalisation d'une telle sentence est prohibée. Comme nous venons de le voir, si l'article 7 du PIDCP est quasi similaire à l'article 3 de la CEDH, le Comité droit de l'homme a lui une autre appréhension du « couloir de la mort » comme constitutif de traitement cruel, inhumain ou dégradant[1937].

492. La protection qu'offre le droit européen aux étrangers contre leur renvoi vers la peine de mort doit-elle être examinée à la lumière de l'article 33§2 de la Convention sur le statut des réfugiés[1938] qui semble être une exception fondamentale au principe de non-refoulement mais mieux de la prohibition de l'expulsion ? Certainement. S'il arrive qu'un migrant qui vit depuis un certain temps en Europe avec un casier tel que décrit par l'article 33§2 de la Convention sur le statut des réfugiés, est également poursuivi dans son pays d'origine pour l'exécution de la peine de mort, les autorités doivent-elles le renvoyer vers son pays même s'il existe le risque de la peine de mort ?

[1935] *Comme le rappelait la rapporteure, Mme Marietta Karamanli, dans sa communication du 18 juillet 2012 devant la commission des Affaires européennes sur la jurisprudence du 5 juillet 2012 de la Cour de Cassation : « L'esprit qui préside à la directive dite « directive retour » est celui de la gradation dans les mesures prises à l'encontre des ressortissants de pays tiers en séjour irrégulier./ La CJUE a jugé dans son arrêt du 28 avril 2011 (El Dridi) qu'une peine de prison pour maintien sur le territoire risquerait de compromettre la réalisation de l'objectif poursuivi par ladite directive, à savoir l'instauration d'une politique efficace d'éloignement et de rapatriement des ressortissants de pays tiers en séjour irrégulier. Cela n'exclut pas la faculté pour les États membres d'adopter, des mesures, même pénales, une fois que les mesures prévues par la directive ont été appliquées et ont échoué.*

[1936] La Cour EDH avait considéré que les « (…) *auteurs de la Convention ne pouvaient certainement pas avoir entendu inclure dans l'article 3 une interdiction générale de la peine de mort, car le libellé clair de l'article 2§1 s'en trouverait réduit à néant* » ; Affaire Soering c. Royaume-Uni, 7 juillet 1989, Sér.A, n°161, §103./ La CEDH en reconsidérant sa position n'admettait plus comme traitement inhumain le « syndrome du couloir de la mort » mais la peine de mort elle-même ou encore le risque qui résulterait d'une décision de renvoi vers cette peine capitale telle que prévue par l'article 19§2 de la Charte des Droits fondamentaux

[1937] Dans l'Affaire Kinder c. Canada, le Comité droit de l'homme en se rapportant à sa jurisprudence a estimé que : *« des périodes prolongées de détention dans des conditions sévères dans un quartier de condamnés à mort ne peuvent être considérées comme constituant un traitement cruel, inhumain ou dégradant si le condamné se prévaut simplement des recours en appel ».*

[1938] Art 33§2 de la Convention sur le statut des réfugiés : « *Le bénéfice de la présente disposition ne pourra toutefois être invoqué par un réfugié qu'il y aura des raisons sérieuses de considérer comme un danger pour la sécurité du pays où il se trouve ou qui, ayant été l'objet d'une condamnation définitive pour un crime ou délit particulièrement grave, constitue une menace pour la communauté dudit pays. »*

Il est possible que l'application de cette disposition de la Convention sur le statut des réfugiés et la prohibition du renvoi vers le risque de la peine de mort dans le contexte que nous décrivons rencontrent un obstacle à l'avenir qu'il faudra déjà chercher à lisser. Pour notre part, la solution à cette situation quelque peu énigmatique résultera d'une parfaite coopération entre ces deux États écartant le risque-même de jeter le poursuivi en proie à la peine de mort. Partant, malgré le risque qualifié qu'il représente pour la sécurité de la communauté de l'État où il se trouve(Europe) en l'espèce, il serait conforme à l'esprit des droits fondamentaux qu'il purge sa peine en Europe, notamment dans un État où il ne serait plus question d'appliquer la peine de mort.

493. Par ailleurs, une meilleure application des droits fondamentaux tels que mis en place par l'Europe nécessite une clarification des expressions « risque sérieux » et « risque réel » souvent mentionnées dans ces textes[1939]. A notre avis, l'invocation par un migrant réfugié du « risque sérieux » semble lui être plus favorable dans la mesure où cette qualification est facile à établir. Il s'agit, pour faire la preuve du risque sérieux en vue de mettre fin à la mesure d'expulsion de prouver par exemple que le contexte politique est favorable à la peine de mort ou encore que la législation en vigueur dans cet État sert de fondement à l'application de cette sentence. Toujours est-il qu'il reviendra au juge la latitude d'interpréter le risque qui sera invoqué par la personne qui est sur le point d'être expulsée.

Mais, cette dualité de qualification du risque n'apporte pas moins un intérêt notamment dans un contexte sécuritaire et migratoire contemporain. Cela contribue à une sanctuarisation de l'éventuel pouvoir d'interprétation reconnue aux juges dans leurs œuvres prétoriennes. Le tout aboutissant à une garantie des droits des demandeurs d'asile contre les mesures parfois arbitraires d'expulsion, d'éloignement et de renvoi vers les traitements inhumains, la torture et même la peine de mort.

2- Un modèle envisageable de protection des droits humains des migrants

494. De manière implicite ou explicite, les traités relatifs aux droits humains, en particulier les conventions relatives aux réfugiés, incluent une clause selon laquelle une personne

[1939] **J-Y CARLIER**, « La place des ressortissants de pays tiers dans la Charte », dans JEAN-YVES CARLIER et Olivier de Schutter Dir., La Charte des droits fondamentaux de l'union Européenne- Son apport à la protection des droit de l'Homme en Europe, Bruylant, 2002, p.179-191

ne peut être refoulée si elle encourt certains risques en cas de retour[1940]. Ainsi, alors que le principe de non-refoulement ne crée pas de droit à recevoir l'asile, il circonscrit ce que les États peuvent entreprendre de manière légale. Ajoutons qu'alors que le principe de non-refoulement vise toutes les personnes dans les conventions de droits humains[1941], il n'est obligatoire qu'envers les refugiés et les demandeurs d'asile dans les Conventions relatives au réfugiés. On peut donc remarquer que le principe de non-refoulement répond à un double champ d'application.

D'une part, il existe une interdiction de refouler des personnes qui seraient à risque d'être torturées ou soumises à des traitements ou des punitions cruels, inhumains ou dégradants et d'autre part, pour les demandeurs d'asile qui ne sont pas confrontés à ces risques, le rejet, le retour ou l'expulsion est interdit si cela a pour conséquence une menace de persécution, une menace pour la vie ou la liberté pour des raisons de race, de nationalité, de religion, de statut social ou d'opinions politiques[1942].

495. Il est cependant important de noter que dans ce dernier cas, le soupçon de la commission de certains actes[1943] rend les personnes de cette catégorie indignes de la protection accordée aux réfugiés. C'est ainsi qu'il n'est pas rare de voir que certains États recourent aux assurances diplomatiques ou aux restitutions forcées, en pratique contraire au principe de non-refoulement pour rendre des étrangers à des États qui en font la demande. Nous étudierons leurs caractères incertains dans la protection des droits humains dans les lignes à venir.

496. Par ailleurs, il est également interdit de renvoyer une personne dans un pays où elle risque d'être refoulée. Cela répond au « refoulement en chaîne ou le refoulement indirect »[1944]. L'interdiction de ce type de refoulement a été soulignée par la CEDH établissant un lien avec la torture dans l'affaire Salah Sheekh c. Pays-Bas[1945]. Pour ne pas que le refoulement expose la personne concernée à des risques, les États doivent examiner si les conséquences prévisibles de

[1940]**S. GUGGISBERG**, Le trafic illicite de migrants en mer, extrait de la Criminalité en mer, de **E. D PAPASTAVRIDIS et K.N. TRAPP**, Académie de droit international de la Haye, 2014, p. 251

[1941]**E. PAPASTAVRIDIS**, « Interception of Human Beings on the High Seas: A Contemporary Analysis under International Law », Syracuse Journal of International Law and Commerce, n°36. 2008-2009, p.225

[1942]**E. LAUTERPACHT** and **D. BETHLEHEM**, "The scope and Content of the Principle of Non-Refoulement: opinion, 2001, hppt://www.unhcr.org/419c75ce4.html. p.163, par. 253

[1943] Il peut s'agir de crime contre la paix, un crime de guerre ou un crime contre l'humanité ou si elle représente un danger pour la sécurité du pays ou la communauté du pays où cette personne se trouve. (Art 33.2 de la Convention relative au statut des réfugiés)

[1944] **LAUTERPACHT et BETHLEHEM**, op.cit, 122-123, par. 115 à 121

[1945] Affaire Sheekh c. Pays-Bas, 2007, 1948/04, par. 141 *« Le renvoi indirect d'un étranger dans un pays intermédiaire n'enlève rien à la responsabilité de l'État contractant expulsant de veiller à ce que l'intéressé ne se trouve pas exposé, du fait de son expulsion, à des traitements contraires à l'article 3 de la Convention. »*

son retour présentent un danger sérieux pour ce dernier[1946]. A cela, il convient d'ajouter que la demande d'asile doit faire l'objet d'un examen[1947] des risques prévisibles en cas de retour de l'intéressé sur la base de circonstances personnelles du migrant et de la situation dans son pays de nationalité ou de résidence[1948].

Notons que l'État interceptant qui fait le choix de ne pas accorder l'asile sur son territoire, mais qui reconnait que la personne concernée bénéficie de la protection internationale, doit trouver un pays de destination sûr[1949]. C'est ainsi que le Haut Commissariat aux réfugiés soutient que tout transfert de responsabilité d'un État interceptant à un autre État doit être fait sur la base d'assurances formelles et de preuves concrètes que le niveau de protection sera respecté[1950]. Pour renchérir sur l'importance du respect des exigences d'un tel transfert, certains auteurs ont observé que « *la pratique australienne d'envoyer des demandeurs d'asile à Nauru et de tenter de les renvoyer en Indonésie est probablement illégale, vu que ces États ne sont pas parties à la Convention sur le statut des réfugiés de 1951*[1951] *».*

La protection des droits des réfugiés que l'on peut étendre sinon assimiler à la situation des migrants mérite d'être rappelée quant à l'application qui en est faite. La Convention de Genève de 1951 sur le statut des réfugiés mentionne l'obligation pour tout État de prendre en compte le risque qu'encourt le migrant s'il est expulsé[1952]. Cela n'oblige cependant pas les États à accueillir ces personnes sur leurs territoires, mais à s'assurer qu'elles ne soient renvoyées dans des territoires où elles pourraient subir des traitements inhumains. Ce principe s'est vu renforcer dans la pratique par la jurisprudence récente de la CEDH[1953]. Si cet exemple dans lequel un État membre de l'UE vient de se rendre coupable est un cas isolé, rappelons que cela est une

---

[1946]**G. S GOODWIN-GILL**, "The right to seek Asylum: International at Sea and the Principle of Non-refoulement, International Journal of refugee Law, n°23, 2011, pp. 444

[1947]**R. BARNES**, « The international law of the Sea and Migration Control", extrait de B.RYAN et V. MITSILEGAS (dir.publ), Extraterritorial Immigration Control: Immigration and Asylum Law and Policy in Europe, vol.21, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, pp.116 et 117

[1948]**I. KHAN**, « Trading in Human Misery : A Human Right Perspective on the Tampa incident », Pacific Rim Law and policy Journal, n° 12, 2003, pp. 15

[1949]**M. TONDINI**, « The Legality of Intercepting Boat People under Search and Rescue and Border Control Operations, The Journal of International Maritime Law, n°18, 2012, p. 66

[1950]UNHCR, « Maritime Interception Operations and the Processing of International Protection Claims : Legal Standards and Policy Considerations with respect to Extraterritorial Processing : protection policy paper », 2010, p.10, par.34-35

[1951]**C. BAILLIET**, "The Tampa Case and Its Impact on Burden Sharing at Sea », Human Right Quarterly, n°25, 2003, pp 769 / **C. M J BOSTOCK**, op.cit, p. 290-291

[1952] Art 33 de la Convention de Genève de 1951 sur le statut des réfugiés

[1953] Arrêt Hirsi, Jamaa & autres c. Italie, du 23 février 2012. « 200 migrants ayant quitté la Libye à bord de trois embarcations, ont été interceptés par les autorités italiennes à 35 milles au sud de Lampedusa, puis ramenés à Tripoli. La Cour a estimé que par cette action l'Italie avait enfreint l'article 4 du Protocole n°4 de la CEDH prohibant les expulsions collectives d'étrangers et l'article 3 de la CEDH. L'Italie a été condamnée pour violation de l'interdiction de renvoyer une personne vers un pays où elle risque d'être exposée à la torture ou à un traitement inhumain ou dégradant. »

« tradition » pour les autorités australiennes qui dans la mise en œuvre de l'opération « frontières souveraines » violent en toute impunité leurs engagements internationaux[1954].Nous n'avons pas connaissance de sanction à l'égard des autorités australiennes si ce ne sont que de rares condamnations verbales.

En outre, si le législateur international a voulu par le Protocole sur le trafic illicite de migrants et la Convention des Nations Unies sur le Statut des Réfugiés de 1951 ou encore la jurisprudence communautaire (CEDH) protéger les droits des migrants, parfois les difficultés de la mise en application de ces textes peuvent se présenter comme des obstacles à l'efficacité de la lutte contre le trafic illicite de migrants. Sans vouloir établir de parallèle, citons l'Arrêt Medvedev dans lequel la CEDH a reconnu la violation des droits des présumés pirates.

Or, l'Arrêt Hirsi, Jamaa & autres c. Italie, du 23 février 2012 sus-indiqué en dit plus sur cette protection des droits des migrants. On pourra peut-être nous reprocher de n'avoir pas cité une jurisprudence dans laquelle les trafiquants ont été sanctionnés. Mais, l'on devrait également se convaincre, rien qu'en observant ce phénomène, qu'il ne saurait avoir de trafiquants sans migrants et inversement. C'est d'ailleurs cette réflexion qui nous incite parfois à envisager à long terme la répression de tous les comportements des migrants qui seraient de nature à favoriser ou à les rendre complices de cette activité illicite.

497. La protection des droits de l'homme, telle que visée par la Cour européenne des droits de l'homme est encore manifeste dans un arrêt récent consacrant le respect du principe de non-refoulement de migrants aussi à ses frontières qu'en haute mer[1955]. Le refoulement dans ces conditions empêche l'accès effectif aux procédures d'asile. En outre, si la violation de ce principe sur le territoire d'un État suffit à prouver sa responsabilité d'une part, il est plus difficile de lui attribuer la responsabilité des violations commises lorsqu'il agit en dehors de son territoire d'autre part. Deux cas emblématiques sont les refoulements en haute mer, ou encore les risques des violations dont les individus concernés sont soumis dans l'État où ils sont expulsés.

Le principe de non-refoulement n'étant pas un droit individuel, il est important de faire un rapprochement avec d'autres droits contenus dans la CEDH[1956]. Revenons à la position de la

[1954] « L'Australie est signataire de la Convention des Nations Unies sur le statut des réfugiés de 1951. Pourtant, en refoulant les migrants à sa frontière, elle manque à ses obligations et décharge sa responsabilité sur d'autres, estimes Amnesty International. » L'Australie ayant signé des accords avec les États comme l'île de Nanus en Papouasie Nouvelle Guinée, l'île de Nauru et le Cambodge comme des États d'accueil. Toutefois, les conditions de détention des migrants sont pires que leur refoulement. http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2015/04/21/1-australie-evite-les-naufrages-de-migrants-a-coup-de-millions-et-de-camps-offshore_4620026_4355770.html.

[1955] CEDH, Arrêt du 21 octobre 2014 relatif au respect du principe de non refoulement condamnant la Grèce et l'Italie.

[1956] Art 3 relatif à l'interdiction de la torture, des peines et des traitements inhumains et dégradants ; l'article 13 relatif au recours effectif et enfin l'article 4du Protocole 4 contre les expulsions collectives.

Cour relativement au manquement de la Grèce quant à son obligation de respect des droits fondamentaux. Il est constaté en l'espèce par la Cour, la violation par la Grèce de l'article 13 et l'article 3 de la CEDH. Partant, elle a rappelé son Arrêt MSS c. Belgique et Grèce où elle avait constaté l'absence d'un accès effectif au recours juridique et aux procédures d'asile, grâce aussi à des informations complètes, claires et compréhensibles.

498. Par la suite, la Cour EDH a statué sur le cas de l'Italie en retenant à son égard la violation de l'article 4.du Protocole 4 de la CEDH. La Cour a profité de cette affaire pour apporter une précision importante sur la portée de l'article 4 du Protocole 4 de la CEDH (Les expulsions collectives d'étrangers sont interdites). Notons à cet effet que dans les systèmes régionaux du Conseil de l'Europe et des Amériques, les expulsions collectives d'étrangers sont interdites[1957]. Pour elle, cette disposition de l'article 4 du Protocole couvre les activités menées par les autorités d'un État hors de son territoire, c'est-à-dire en haute mer. Elle ajoute que toute « solution contraire aboutira à priver cette disposition d'effet utile ». Pour renforcer une telle portée de l'article 4. du Protocole 4, la Cour EDH a rappelé une substance de l'affaire Hirsi Jamaa et autres c. Italie[1958]. En plus, la Cour a observé que les interceptions de type « *push-back* », voir « *tow-back* », puissent être considérées comme des expulsions collectives, et donc interdites si la situation individuelle des migrants n'est pas examinée. Ainsi, elle ouvre des horizons nouveaux pour la protection de ces personnes. On comprend par l'interdiction des expulsions collectives, une clarification et un renforcement de l'obligation d'examen en bonne et due forme du statut de chaque individu[1959].

Dès lors, il convient de déduire que les États sont tenus d'assurer des garanties suffisantes attestant une prise en compte réelle et différenciée de la situation individuelle de chacune des personnes concernées par les mesures. Partant, il revenait aux autorités italiennes de prendre des mesures en tenant compte de l'appréciation spécifique de chaque individu plutôt que de procéder à un renvoi collectif comme ils l'ont fait au préjudice des droits des victimes. En l'espèce, l'éloignement des requérants pris comme « groupe » a eu un caractère collectif contraire à

[1957] Convention européenne des droits de l'homme, protocole 4, art 4(2) / Convention américaine relative aux droits de l'homme, art 22. 9. Pour la Commission européenne des droits de l'homme, il s'agit de « *toute mesure de l'autorité compétente contraignant des étrangers, en tant que groupe, à quitter un pays sauf dans les cas où une telle mesure est prise à l'issue et sur la base d'un examen raisonnablement et objectif de la situation particulière de chacun des étrangers qui forment le groupe* », Affaire Henning Becker c. Danemark, 1975, 7011/75 256

[1958] *« Cela aurait pour conséquence que des migrants ayant emprunté la voie maritime, souvent au péril de leur vie, et qui ne sont pas parvenus à atteindre les frontières d'un État n'auraient pas droit à un examen de leur situation personnelle avant d'être expulsés, contrairement à ceux qui ont emprunté la voie terrestre ».*

[1959] **J. A. HESSBRUEGGE**, « European Court of Human Rights Protects Migrants Against « *Push Back*" Operations on the "High Sea", 17 avril 2012, para 16(14), hppt:// www.asil.org/insights120417.cfm/ **E. LAUTERPACHT** and **D. BETHLEHEM**, Op.cit, p.118-119, para 100-102

l'article 4 du Protocole n°4 observe un auteur[1960]. La Cour a également retenu la double violation de l'article 13 « Droit à un recours effectif »[1961] combiné avec l'article 3 et de l'article 13 combiné avec l'article 4 du protocole n°4, les requérants n'ayant pas obtenu un examen rigoureux de leurs griefs par une autorité compétente.

Il ressort de cette manière de procéder de la Cour, sa volonté de garantir aux personnes concernées par une mesure d'éloignement, mesure dont les conséquences sont potentiellement irréversibles, le droit d'obtenir des informations suffisantes leur permettant d'avoir un accès effectif aux procédures et d'étayer leurs griefs. Somme toute, la Cour a retenu une violation du principe de non-refoulement ainsi que l'article 13 de la CEDH, par l'Italie en n'ayant pas garanti l'accès à une procédure d'asile ni à la possibilité d'introduire un recours effectif par les requérants.

499. Par ailleurs, il est intéressant de noter que les autorités italiennes ont soutenu que le recours à l'article 4 du Protocole 4 de la CEDH répondait au souci de l'invasion massive due aux flux migratoires irréguliers avec ses corollaires. Sur ce point, la Cour observe que les difficultés de gestion des flux migratoires ne sont pas considérées comme une justification suffisante à désinculper l'État, en l'espèce l'Italie. Cet arrêt tel que rendu par la Cour présente tout de même un caractère quelque peu original en ce sens qu'il fait mention d'une notion intéressante : « le principe de non-refoulement indirecte ». Si traditionnellement, le principe de non-refoulement est sans autre qualificatif, observons que le fait pour l'Italie d'avoir expulsé les migrants en Grèce implique le risque du refoulement en Afghanistan, comme il a été prouvé dans le développement de la Cour contre la Grèce[1962].

Au regard de la position de la Cour quant à la protection des droits des migrants, il n'est pas question d'affirmer que son action constitue un obstacle à toute réponse pénale à la criminalité en mer. Bien au contraire, en s'assurant de leur conformité aux garanties fondamentales que la Convention européenne des droits de l'homme a mis en mouvement depuis 1950, la jurisprudence de la Cour participe activement et de manière convaincante à la lutte contre les activités criminelles en mer. En d'autres termes, s'assurer de la cohérence de

[1960]**A. MONTAS**, La lutte contre la criminalité en mer à l'épreuve de la Cour européenne des droits de l'homme, Extrait de la criminalité en mer de **E. D. PAPASTAVRIDIS** et **K. N. TRAPP**, op.cit, p.480, note 46, citant **J.-Y.CARLIER**, « L'expulsion collective d'étrangers », dans **Ch. LAMBERT** et **Ch. Pettiti**(Dir.publ), les mesures relatives aux étrangers à l'épreuve de la Convention européenne des droits de l'homme, Bruylant, 2003, pp.11 ss

[1961]Art 13 de la Conv. EDH (Droit à un recours effectif ») : « Toute personne dont les droits et libertés reconnus dans cette convention ont été violés, a droit à l'octroi d'un recours effectif devant une instance nationale, alors même que la violation aurait été commise par des personnes agissant dans l'exercice de leurs fonctions officielles »

[1962]« Par conséquent, les requérants ont subi le risque d'être renvoyés en Afghanistan, où il a été confirmé le risque de subir des traitements inhumains et dégradants, contraire à l'article 3 de la CEDH »

politiques pénales avec le respect des droits de l'homme n'est pas assurément un acte de censure, mais un acte d'accompagnement et, mieux, de consolidation[1963].

500. Le protocole sur le trafic illicite de migrants par mer, à côté de ses multiples objets vise à protéger les droits des migrants, objet de trafic et éviter leur exploitation. Toutefois, le législateur international semble avoir occulté l'hypothèse dans laquelle les migrants secouru se rendent coupables de dommage corporel sur les autres migrants, les membres d'équipage ou de dommages matériels sur la marchandise ou le navire-même qui les transporte. Un arbitre de la CAMP a soulevé la question dans un extrait de son article que nous avons cité supra, mais il semble qu'il nous a laissé sur notre faim. C'est à juste titre qu'il a indiqué que l'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires soulève de nouvelles questions de droit, donc des questions de responsabilité auxquelles les arbitres devront s'attendre[1964].

Les nombreuses questions soulevées par M. Marcq semblent n'avoir pas été véritablement saisies par le législateur international contre le trafic illicite des migrants. Nous tenterons, en nous inspirant de certaines solutions adoptées par la jurisprudence dans des cas presque similaires qui impliquaient des passagers clandestins, soient morts dans la cargaison, soient qui avaient mis le feu à la cargaison de répondre.

501. Étudions maintenant la responsabilité du transporteur maritime de marchandises pour les dommages causés par le passager clandestin. Nous tenterons d'assimiler cette situation à celle des migrants secourus et à bord des navires de commerce, mais qui peuvent causer des dommages. Les dommages causés à la marchandise par le migrant du fait de sa présence sur un navire marchand peuvent s'analyser comme suit : le migrant doit répondre de ses fautes pénales, étant tenu de réparer le préjudice causé. Cependant, il sera la plupart du temps insolvable et les parties lésées ne seront jamais indemnisées[1965].

Celles-ci préfèrent engager la responsabilité contractuelle du transporteur. En effet, il pèse sur ce dernier, aux termes de la loi du 18 juin 1966 une responsabilité de plein droit en cas de dommages à la marchandise[1966]. Cela ne suffit pas cependant pour que les victimes soient à l'abri de la perte de la réparation dans la mesure où le transporteur peut invoquer un cas excepté comme le mentionne l'article 27 sus-indiqué.

[1963] **A. MONTAS**, La lutte contre la criminalité en mer à l'épreuve…, *op.cit*, p. 481

[1964] M. Marcq indique dans son article précité que : « *Dans les dossiers d'arbitrage, les arbitres peuvent se voir confrontés à des problèmes induits par cette pression migratoire illégale*. »

[1965] Tribunal correctionnel de la Rochelle, 10/08/1972 : un clandestin a été condamné à quatre mois d'emprisonnement pour avoir déclenché un incendie à bord d'un navire.

[1966] Art 27 de la loi du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes *: « Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subies par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent de… (l'un des 9 cas exceptés) ».*

L'observation qu'on peut faire c'est que la jurisprudence n'est pas prolixe sur ces cas de responsabilité du transporteur découlant soit de la faute du migrant, soit du passager clandestin. Toutefois, la décision du 25 janvier 1977 dans l'affaire Irma Delmas, le transporteur n'a pas été reconnu responsable[1967]. Or, dans une autre espèce, les passagers clandestins avaient été retrouvés morts dans la cargaison, suite à une asphyxie par la fumigation du blé. La CAMP a estimé que le transporteur avait une part de responsabilité pour manque de surveillance[1968].

La particularité de cette sentence, c'est que la décision de l'autorité publique rend le navire responsable de sorte que « le fait du prince »[1969] ne peut pas être pour lui une cause d'exonération de responsabilité. En l'espèce, le fait du prince perd sa fonction exonératoire dans la mesure où la décision est justifiée par le comportement fautif aux conséquences dommageables du transporteur de marchandises. C'est justement pour cette raison qu'un auteur a observé que si « le fait du prince » se présente comme un événement qui, a priori, justifie la non exécution du contrat, cette analyse peut, à postériori, être mise à mal.[1970]»

502. Le législateur international en adoptant le Protocole contre le trafic illicite des migrants a voulu incontestablement lutter contre cette menace mais aussi préserver le transport maritime de marchandises contre toute perturbation. Nous l'avons déjà souligné, le migrant secouru peut être coupable de bien de dommages qui pourraient au final retomber sur la tête du transporteur. Pour faire face à cette éventualité, ce dernier devait-il étendre son assurance à la couverture de ce nouveau champ de responsabilité qui lui incombe ? Notons que les clubs importants d'assurance tels que les P&I ont déjà réfléchi à des méthodes intéressantes qui pour notre part seraient appropriées au traitement des dommages dont ils peuvent être auteurs sur le navire, corps et bien. Mais dans de nombreux cas, le traitement de la situation intrinsèque des passagers clandestins diffèrent de celui des migrants.

[1967]7ème chambre de la Cour de Paris, 25/01/1977 ; DMF 1977 p.645 et DMF 1998 p. 706. « *Dans cette affaire, le passager clandestin avait mis le feu dans la cale de l'Irma Delmas, provoquant un incendie dans tout le navire et la perte totale des marchandises transportées.* »

[1968]Sent, CAMP n° 971, 24 oct 1997, navire Secil Congo, DMF 1998.706); En l'espèce, la cause du refus du déchargement, décision de l'autorité publique, est la négligence du navire qui n'avait pas suffisamment surveillé le va-et-vient des personnes se mêlant aux dockers et dont la présence devait inciter le bord à être plus vigilant qu'il ne l'a été.

[1969]On désigne par cette expression « une action et/ou une décision émanant d'une autorité publique et à laquelle le capitaine du navire ne peut pas se soustraire » (CA Rouen (2e Ch. civ.), 23 mai 2001, Hanjin Shipping c./ SA Thyssen, Navire Vosa Carrier, DMF 2002. 44, obs. Vialard intitulées « Ascenseur pour l'échafaudage d'un cas excepté : le fait du Prince », et DMF HS n° 7, p. 69, n° 81, obs. Bonassies .- CA Paris (5e Ch sect. A), 20 mars 2002, Mitsui OSK Line c/ Crystal et Bax Global, navire Vosa Carrier, DMF 2004. 150, obs. Le Louer). La notion est présente dans les Règles de La Haye – Visby sous l'expression formelle plus détaillée de « arrêt ou contrainte de prince, autorités du peuple ou autorité judiciaire » (art. 4.2.g), événement dont le transporteur ne répond pas et qui, pour cette raison, est qualifié de cas excepté de responsabilité du transporteur maritime.

[1970]**Y. TASSEL**, *Le fait du Prince en droit maritime*, Gaz de la Chambre, n°22, Printemps 2010.p. 2

Les P&I dans le traitement des infractions commises par les passagers clandestins couvrent les risques de responsabilité (marin, passagers, tiers), pollution, sauvetage et passagers clandestins. La prise en charge des passagers clandestins est prévue par les Skuld Club « Rules »[1971]. Les P& I et l'armateur sont appelés à prendre en charge les frais occasionnés par les suites à donner à la découverte du ou des passagers clandestins. Évoquons d'abord, les coûts financiers supportés par l'armateur.

En premier lieu, l'armateur est contraint à payer une amende qui atteint 1500 euros et ce pour un seul clandestin[1972], or, les passagers clandestins, ne voyagent presque jamais seuls. On peut s'accorder que le texte n'évoque pas explicitement les passagers clandestins mais parle plutôt des étrangers. Toutefois, il ne sera pas préjudiciable de l'étendre à la répression de l'infraction du débarquement d'un passager clandestin[1973](Voir ANNEXE 1). Il suffit donc simplement que le transporteur débarque le clandestin pour que son acte soit constitutif d'une faute passible de sanctions prévue par l'Ordonnance de 1945. L'amende pourra être répétée autant de fois qu'il y a de passagers clandestins et le montant recueilli sera reversé au trésor public.

Dès lors, on comprend aisément le fardeau qui pèse sur la tête de l'armateur s'il manque à son obligation de vigilance avant le départ de son navire. En plus, une obligation pèse sur la tête des contrôleurs dans les ports pour éviter que les clandestins qui ont pu être embarqués ne s'échappent où ne soient relâcher indument par des transporteurs véreux.

En outre, l'armateur est responsable des charges du passager clandestin pendant son séjour dans le pays du débarquement le temps que les procédures de rapatriement s'achèvent[1974]. Notons que la réalisation du risque non seulement d'embarquement et de débarquement peut revenir très chère à l'armateur dans la mesure où la conduite de cette procédure tenant au passager clandestin peut déboucher sur la saisie temporaire de son navire sauf versement d'une caution. Cela peut être doublé par les frais occasionnés par le déroutement volontaire en vue du débarquement des clandestins[1975]. Logiquement, l'armateur du navire transporteur de migrants

[1971] Point n° 11 (Stowaways, diversion and related coast), Skuld P & I Rules 02/2017, notamment en ces dispositions 11.1.1 et 11.1.2 c)

[1972] L'article 20 bis de l'Ordonnance de 2 novembre 1945, créé par une loi du 26 février 1992, modifié en 1993, prévoit une amende pour le transporteur maritime en cas de débarquement de passager clandestin.

[1973] Les notions « *d'absence de titre de transport et de l'autorisation d'entrer sur le territoire* » ayant été usitées par les textes peuvent valablement être étendues au passager clandestin.

[1974] Il doit donc prendre en charge divers frais de nourriture, de boisson, de vêtements, etc. L'armateur devra également réparer toute dégradation, détérioration des matériels mobiliers à bord, causées par le passager clandestin ainsi que ses frais médicaux si nécessaire. Les frais inhérents à la garde, à l'hébergement et au rapatriement. Les frais de refoulement incombent à l'armateur, tenu de le ramener à ses frais à son point de départ (Décret-loi du 30 octobre 1935/ circulaires du 6 février 1936 et du 12 décembre 1972)

[1975] (frais de détours, frais de combustibles, perte de temps, frais portuaires etc.).

ne pourra faire face à ces mêmes charges, surtout parce que secourir des migrants quand bien même cela n'est pas une infraction, est fortement encourager par de nombreux textes que nous avons cités en amont. En plus il semble que les migrants une fois à terre sont à la charge des États contrairement au passager clandestin qui est à la charge de l'armateur jusqu'à ce qu'il regagne son pays ou son point d'embarquement.

503. Toutefois, il ne faut pas ignorer que chacun des frais énumérés doit être multiplié par le nombre de passagers clandestins découverts à bord. C'est pour éviter de faire face à des montants qui peuvent très vite être élevés qui d'ailleurs sont des pertes économiques énormes que les transporteurs, notamment les membres d'équipages doivent suivre à la lettre les « *Check list* » mis en place par les Clubs pour le commandant et l'équipage des navires circulant dans les zones à risque. Ces moyens de prévention sont en théorie efficaces, mais leur mise en place révèle certaines difficultés[1976] pour lesquelles des aménagements sont également nécessaires.

Les frais occasionnés par la présence du passager clandestin peuvent être couverts, parfois en partie par les P &I. Ainsi, la couverture prévue par les P & I n'est limitée qu'à un passager clandestin et vaut en général 25 000 F. A partir de deux passagers clandestins, l'assurance ne couvre plus les dépenses engagées de sorte que l'armateur se voit obligé d'injecter des sommes parfois importantes pour résoudre cette question difficile. Nous n'ignorons pas que bien souvent, le passager clandestin voyage presque jamais seul. Or, il faudrait environ 6000 euros pour le rapatriement d'un passager clandestin comme le souligne à juste titre un auteur[1977].

En dépit de la reconnaissance par le droit international du principe de non refoulement, certains États ne manquent pas d'alternatives, sinon de moyens pour contourner ce principe parfois en exposant l'intéressé à des risques majeurs. De plus en plus, la justice semble, dans l'intention de protéger les droits des intéressés, faire blocage à la mise en œuvre de telles mesures par les États.

B- La consécration du principe de non-refoulement limitée par l'affirmation de la souveraineté des États

Si la tendance porte à croire que le principe de non-refoulement des étrangers (des migrants) vers les traitements dégradant est un acquis, il convient de se rendre à l'évidence que cette consécration est progressivement remise en cause par certains États. Cette remise en cause prenant appui sur la tentative de contournement par les États d'un certain nombre d'impératifs.

[1976] Les pertes de temps ; l'installation d'un climat de tension ; les plaintes des équipages à cause des charges supplémentaires.
[1977] **J. ATTALI**, *Op.cit*, p. 48

Or, ces impératifs dont les assurances diplomatiques, sont parfois doués d'incertitudes favorisant ainsi l'effritement des garanties qu'on peut attendre de la saine exécution du principe du non-refoulement (**1**). Dans certains cas, la violation du principe de non refoulement résulte des restitutions extraordinaires. (**2**)

1- Les incertitudes inhérentes aux assurances diplomatiques

De nos jours, en Europe, ceux et celles que l'on désigne sous le terme « migrants » sont des personnes qui se déplacent vers l'Europe pour des motifs différents, qui peuvent être socio-économiques (l'espoir de trouver une vie meilleure ; fuir la pauvreté ; rejoindre les membres d'une famille établie ailleurs), ou liés à une oppression politique (fuir la persécution ou la torture)[1978].

504. Dans la gestion des flux migratoires, l'Europe, par son attitude vis-à-vis des migrants force à être décrite comme une forteresse ou pire une Europe anti-migrants. L'Europe et plus précisément l'UE n'hésite pas à recourir à des moyens militaires notamment dans ses frontières Sud et de l'Est (patrouille maritimes, création de camps et centres de rétention) pour intercepter les migrants avant leur envoi dans leurs pays d'origine. Comme si cela ne suffisait pas, des pratiques discriminatoires ou racistes ont été observées à l'égard des migrants[1979]. Sur cette question discriminatoire ou racistes à l'égard des migrants, un auteur a renchéri : « qu'une fois la terre ferme, les candidats à l'immigration font face à d'autres problèmes ».[1980] En effet, l'auteur se réfère à la pratique presque courante de l'Italie qui consiste à renvoyer des personnes sans leur permettre d'avoir accès à la procédure de demande d'asile.

Il convient d'indiquer que les effets produits par la forteresse Europe est que la dissuasion pour éviter l'arrivée de migrants l'emporte sur le respect des procédures et des droits des

[1978] **I. GACHET**, L'héritage de PETER LEUPRECHT, Migrants et politiques migratoires en Europe sous l'angle de la lutte contre le racisme et la discrimination raciale, Extrait de « LIBER AMICORUM PETER LEUPRECHT», Textes réunis par **O. DELAS et M. LEUPRECHT**, Bruylant 2012, RQDI, p. 73

[1979] Dans son troisième rapport sur le Royaume-Uni, l'ECRI(Commission Européenne contre le Racisme et l'Intolérance) a souligné que l'article 19.D de la Race Relations(Amendement) Act-RRAA de 2000, tel que modifiée par l'article 6 de la Nationalité Immigration and Asylum Act- NIAA de 2002, autorise les fonctionnaires de l'immigration à « établir une discrimination contre toute personne pour des motifs de nationalité ou d'origine ethnique ou nationale dans l'exercice des fonctions qu'ils exercent en matière d'immigration », lorsqu'un Ministre l'autorise. Sur cette base, une autorisation ministérielle émise en avril 2001 et retirée en 2002 avait expressément habilité les fonctionnaires de l'immigration du Royaume-Uni à soumettre certains groupes de personnes à un examen plus rigoureux que d'autres personnes se trouvant dans les mêmes circonstances », à savoir toute personne d'origine ethnique chinoise présentant un passeport malaisien ou japonais ou tout autre document de voyage délivré par la Malaisie ou le Japon, et toute personne de l'une des origines ethniques suivantes : Kurdes, Rom , albanaise, tamoule, grecque pontique, somalienne et afghane.

[1980] **D. L TEHINDRAZANARIVELO**, Le racisme à l'égard des migrants en Europe, Strasbourg, Editions du Conseil de l'Europe, Coll. Migration, 2009, à la page 180

personnes comme nous venons de le signaler. La situation est parfois très préoccupante lorsqu'il est possible de rapporter la preuve des renvois de force des migrants au nom de psuedo accords bilatéraux vers des pays où la pratique de la torture est avérée[1981]. Malheureusement, malgré les efforts consentis aux mécanismes de protections des droits de l'homme, la situation s'est continuellement dégradée. C'est en raison de cela que M. Hammarberg a recommandé la coopération constructive aux pays pour mettre fin à un système musclé qui méconnait les droits des migrants mais aussi les principes humanitaires[1982].

505. Ce qui reste à faire c'est de voir comment cette situation va évoluer à l'avenir. De toutes les façons, les premiers signaux donnés par les dirigeants européens ne semblent pas prometteurs dans le traitement de la situation des migrants qui tentent d'atteindre les côtes européennes[1983].Si nous considérons que le traitement réservé aux migrants aux portes de l'Europe est contraire aux droits humains, ce ne sont pas les assurances diplomatiques qui peuvent régler la question. Les assurances diplomatiques sont en principe valables pour éviter l'application de la peine de mort et les traitements prohibés par les conventions relatives à la protection des droits de l'homme. Ces assurances favorisent donc l'extradition ou l'expulsion vers l'État requérant[1984]. Ainsi, elles sont invoquées également dans les contentieux de l'éloignement du territoire et du renvoi vers le risque de torture en dehors d'une procédure judiciaire. Leur but étant dans ce cas de tenter d'aplanir les risques de torture qui pèsent sur l'individu si jamais il se rendait dans ce pays.

Rappelons que ce mécanisme permet aux États d'essayer de répondre à leurs obligations à l'égard d'individu qu'ils considèrent comme dangereux pour la sécurité nationale. En procédant à la demande d'assurances diplomatiques ayant pour objet que des pratiques prohibées ne seront pas exercées à l'égard d'individu, les autorités espèrent annuler le risque et donc pouvoir en toute légalité procéder à l'expulsion. Toutefois, ce système comporte des insuffisances, disons des incertitudes. En principe, une convention internationale prohibant un traitement inhumain ou dégradant ou encore la torture, devrait être respectée par tous les États

[1981]**T. HAMMARBERG**, Conseil de l'Europe, CommDH(2008)18, au par 67. Mémorandum, à la suite d'une visite en Italie.

[1982] *« Il faut se pencher d'urgence sur la question de la protection des droits de l'homme des migrants. Tous les pays européens devraient faire peuvent de solidarité envers les autres pays, assurer les responsabilités que leur confère le droit international et protéger concrètement les migrants dont les droits fondamentaux sont gravement menacés. »*

[1983]**I. GACHET**, op.cit, p. 77 et 78. *« Les premiers signaux donnés par les chefs de file politiques des États européens concernés ne semble pas augurer d'un retour au respect des migrants en provenance de l'autre rive de la méditerranée, notamment des pays du Maghreb et d'Afrique du Nord. Malheureusement, ce sont des mots tels que « invasion », « déferlement », « exode biblique », etc. qui dominent l'actualité et non pas « solidarité, « accueil », « protection », ou tout simplement « dignité humaine ».*

[1984]**O. DELAS**, op.cit, p. 301 à 104

parties. Or, il est risqué de mettre en jeu l'intégrité d'un individu en échange de promesses difficilement vérifiables. C'est d'ailleurs à ce niveau que la différence est nette entre le contentieux extraditionnel et le contentieux de l'éloignement du territoire. Dans le cadre de l'assurance diplomatique obtenue dans le contentieux de l'éloignement, le suivi est difficile.

506. En matière extraditionnelle, l'assurance diplomatique est obtenue entre système judiciaire de l'État requérant et l'État requis. Il devient plus facile de s'assurer qu'un État s'abstienne de mettre en pratique des actes qui sont prohibés dans le cadre de la protection des droits humains. On peut observer à la suite d'un auteur que la barre est fixée très haut par les juges en matière extraditionnelle et il faudrait que le système judiciaire qui réclame la personne présente des gages de respectabilité, que la personne qui s'engage ait la capacité à le faire et il lui sera également demandé de prêter serment[1985].

Si l'État requérant ne respecte pas son engagement de ne pas procéder à l'application de la peine de mort, la dénonciation de ce manquement et même la protestation peuvent être possible avant que la sentence ne soit appliquée. Malheureusement, ces privilèges ne peuvent être obtenus à l'avantage de celui qui a fait l'objet d'expulsion. La torture étant une pratique honteuse, malgré les dénonciations, ce sera sans doute agir dans le cadre du médecin après la mort.

507. Malgré toutes ces incertitudes inhérentes à l'application des assurances diplomatiques, certaines juridictions ne sont pas hostiles à leur utilisation notamment dans les procédures d'éloignement. La pratique ayant montré que les assurances diplomatiques ne suffisaient plus à garantir la protection des personnes expulsées, il y a lieu désormais d'exiger des garanties suffisantes[1986]. La CEDH a indiqué qu'elle doutait du gouvernement indien en donnant de telles assurances. Dans ces conditions, elle n'est pas convaincue que les assurances diplomatiques fourniraient à M .Chahal une garantie suffisante quant à sa sécurité. Ainsi, elle exige des assurances suffisantes. La Cour EDH dans différentes espèces a recouru à la pratique sur le terrain, c'est-à dire aux rapports des organismes pour déterminer la valeur de ces garanties.

De plus en plus, la Cour EDH fait observer que l'existence de textes internes et l'acceptation de traités internationaux garantissant, en principe, le respect des droits fondamentaux ne suffisent pas à elles-seules, à assurer une protection adéquate contre le risque

[1985]**O. DELAS**, *op.cit*, p.306

[1986]Chahal c. Royaume-Uni (GC), 15 novembre 1996, Recueil des Arrêts et décisions 1996- V, §37 « Nous avons pris note de votre requête visant à recevoir des assurances formelles garantissant que si M. Karamjit Singh Chahal doit être expulsé vers l'Inde, il jouira de la même protection que tout autre citoyen indien et qu'il n'a aucune raison de craindre de se voir infliger des mauvais traitements d'aucune sorte par les autorités indiennes. J'ai l'honneur de confirmer que tel est bien le cas »

de mauvais traitement lorsque des sources fiables font état de pratiques des autorités manifestement contraires aux principes de la CEDH[1987].

La Cour EDH a conclu qu'en l'espèce, les assurances diplomatiques données ici par la (Tunisie) n'offraient pas une protection efficace contre le risque sérieux que courait le requérant de subir un traitement prohibé par l'article 3 CEDH. Qui plus est, celle-ci a renvoyé à la résolution 1433(2005) de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, qui juge que les assurances diplomatiques ne peuvent suffirent lorsque « l'absence du danger de mauvais traitement n'est pas fermement établi ». Quelle position doit-on attendre du CAT dans cette appréciation de la validité des assurances diplomatiques ?

508. Le CAT est le Comité contre la torture. Indiquons suite à une jurisprudence[1988] qui plutôt est tolérante envers les assurances diplomatiques que le CAT considère qu'elles sont recevables si elles sont encadrées par des mécanismes pour s'assurer que les États les respecteront. Par la suite, le CAT va affiner son appréciation par l'admission d'autres critères qui les rapprochent de ceux admis par la CEDH.[1989]

509. La position du Comité des DH est que lorsqu'un État partie expulse une personne vers un autre État sur la base d'assurances diplomatiques quant aux traitements de cette personne par l'État de destination, il doit instaurer des mécanismes crédibles afin de s'assurer que l'État de destination observe, dès l'expulsion les garanties données[1990]. C'est ainsi que dans l'affaire Royaume-Uni c/ Irlande du Nord, le Comité DH va admettre d'autres éléments pour la validité des assurances diplomatiques. Il s'agit en effet de mécanismes judiciaires et du suivi efficace de l'application de la mesure. En outre, le Comité conseille aux États de ne pas demander des assurances diplomatiques à des pays qui ont une pratique de violation des dispositions portant sur les mauvais traitements et la torture notamment dans des cas de terrorisme[1991].

[1987]Saadi c. Italie (GC), n°37201/06 (28 février 2008), §147

[1988]Attia c. Suède, Doc. NU CAT/C/31/D/199/(2003), §12 .3.

[1989]CAT, Examen des rapports soumis par les États parties en application de l'article 19 de la Convention, conclusions et recommandations du Comité contre la torture États-Unis d'Amérique, Doc.NU CAT/C/USA/CO/2(2006),§21 « Pour déterminer l'applicabilité de son obligation de non-refoulement en vertu de l'article 3 de la Convention, l'État partie ne devrait s'en remettre aux « assurances diplomatiques *« qu'à la l'égard des États qui ne violent pas systématiquement les dispositions de la Convention et après examen attentif de chaque cas quant au fond. L'État partie devrait établir et mettre en œuvre des procédures bien définies pour obtenir ces assurances, ainsi que des mécanismes juridiques appropriés de contrôle et des dispositifs efficaces de suivi en cas de refoulement. L'État partie devrait aussi communiquer des informations détaillées au Comité sur tous les cas dans lesquels des assurances ont été fournies depuis le 11 septembre 2001 ».*

[1990]Comité DH, Observations finales sur la Suède, Doc. NU CCPR/CO/74/SWE(2002),§2

[1991]Comité DH, observations finales concernant le Royaume-Uni (2008) « *L'État partie devrait veiller à ce que des individus , y compris des personnes soupçonnées de terrorisme, ne soient jamais renvoyés vers un pays s'il existe des motifs sérieux de craindre qu'ils risqueraient d'y être soumis à la torture ou à des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants…l'État partie devrait faire preuve de la plus grande circonspection avant de recourir à de telles assurances et mettre en place des procédures claires et transparentes permettant l'exercice d'un contrôle par*

La crise migratoire dont les conséquences nous intéressent également serait un moyen pour les terroristes de s'infiltrer dans les États parfois avec de vrais faux documents. Lors des enquêtes sur les attentats terroristes sur la ville de Paris le 13 novembre 2015, il a été retrouvé des indices qui prouveraient que cette hypothèse jusqu'ici difficile à établir devient une réalité.[1992] Si à l'époque des faits, un des terroristes avaient été arrêtés et que par la suite, la Syrie, malgré son état déliquescent, demandait à ce que ses ressortissants soient renvoyés sur son territoire contre toutes les assurances diplomatiques nécessaires, la France aurait-elle accepté de les renvoyer dans un État où la situation politique laissait place à un État de non droit ? Peu importe la crédibilité du mécanisme de suivi, aucun ambassadeur n'acceptera de se rendre dans la prison d'un pays qui serait sur le point de perdre sa crédibilité vis-à-vis de la communauté internationale. Par conséquent, la France ne l'aurait jamais fait.

La Syrie est un État qui applique la peine de mort avec les méthodes de pendaison pour les personnes ordinaires[1993] et la fusillade pour les militaires[1994]. Face à ce désastre, la France n'aurait aucune raison de renvoyer un migrant (terroriste) vers cette destination malgré la crédibilité que pourraient avoir les assurances diplomatiques données par les autorités syriennes.

510. Dans la gestion des migrants, il peut arriver que pour des faits graves qui leur sont reprochés, certains bénéficient d'assurances diplomatiques dans le contentieux de leur éloignement. Toutefois, ces assurances diplomatiques peuvent être remises en cause quant à leur application. Faisons remarquer que les critères fixés par les juridictions et quasi-juridictions que nous avons indiqués plus haut pouvant se révéler constitutives de garanties en matière de protection des droits de l'homme sont en pleine opposition avec les avis des observateurs qui, de leur côté soutiennent que les assurances diplomatiques sont constitutives d'acte dangereux. Si l'on recourt aux assurances diplomatiques, c'est justement parce qu'il y a une évidence que le

---

des mécanismes judiciaires adéquats avant d'expulser une personne, ainsi que des moyens efficaces pour suivre le sort des personnes concernées. »

[1992]C'est la petite musique qui monte: le passeport syrien trouvé près du corps d'un kamikaze est la preuve que Daech se sert de la crise migratoire pour infiltrer ses membres en Europe et y organiser des attentats. Depuis plusieurs mois, des responsables politiques, à droite et à l'extrême droite l'assurent, sans preuve, comme Marine Le Pen(FN), Nadine Morano (LR) ou encore Christian Estrosi (LR), qui déclarait, en août dernier: "Nous avons parmi ces migrants des terroristes de Daech qui s'infiltrent". Disponible sur http://www.lexpress.fr/actualite/societe/fait-divers/non-le-passeport-syrien-ne-prouve-pas-que-daech-s-infiltre-parmi-les-migrants_1736093.html Geoffrey Bonnefoy, publié le 15/11/2015 à 21:47 , mis à jour à 22:22

[1993] Art 48 du code pénal de la Syrie du 22 juin 1949.

[1994]Amnesty Intl., Death Sentences and Executions in 2009, p. 6, ACT 50/001/2010, Mar. 30, 2010.

risque des traitements inhumains prohibés est sérieux.[1995] Dans la même vaine, l'Assemblée Générale des Nations-Unies a soutenu dans une de ses Résolutions qu'« *elle…considère que les assurances diplomatiques, lorsqu'elles interviennent, ne libèrent pas les États des obligations qui leur incombent en vertu du droit international des droits de l'homme, du droit international des réfugiés et du droit international humanitaire, en particulier le principe du non-refoulement(…)* »[1996]

511. Certains représentants d'organismes protecteurs des droits de l'homme comme M.DICK MARTY[1997] ; M. THOMAS HAMMABERG[1998] et M.MANFRED NOWAK ont des propos « cinglants » quant au recours des assurances diplomatiques. Pour M. NOWAK, « *Les assurances diplomatiques ne sont ni fiables ni efficaces comme instrument de protection contre la torture et les mauvais traitements…les assurances diplomatiques n'étant pas juridiquement contraignantes, elles n'emportent par conséquent aucun effet juridique, ni aucune responsabilité en cas de manquement, enfin, la personne que ces assurances sont censées protéger n'a aucun recours si elles ne sont pas respectées…* »[1999]

Cette position commune contre le recours aux assurances diplomatiques dans le contentieux de l'éloignement des personnes, en l'espèce, des migrants vers le risque des traitements prohibés a été renforcée par les organismes internationaux spécialisés dans la protection des droits de l'homme. C'est d'ailleurs à cet effet que Human Rights Watch, la Commission internationale des juristes et Amnesty International ont lancé un appel aux membres du Conseil de l'Europe[2000]. Comme si les assurances diplomatiques sans respect des engagements pris n'exposaient les intéressés aux risques de traitements inhumains, les États recourent parfois aux restitutions forcées (extraordinaires), violant ainsi gravement le principe sacro saint de non-refoulement des personnes vers des pays où il y a des risques pour leur vie.

[1995] Rapport de **M. A. GIL-ROBLES**, Commissaire aux droits de l'homme, sur la visite en Suède 21-23 avril 2004. « La faiblesse inhérente à cette pratique tient au fait que de telles assurances ne sont nécessaires que parce qu'il existe clairement un risque reconnu de tortures et de mauvais traitements. »

[1996] Torture and other cruel, inhuman or degrading treatment or punishment, Doc. NU A/RES/62/148(2007).

[1997] Human Rights Watch, La Suède a violé l'interdiction de la torture lors de la reddition à la CIA, 9 novembre 2006« Compter sur le principe de la confiance et sur les assurances diplomatiques…est tout simplement lâche et hypocrite »

[1998] « Nul ne saurait être expulsé vers un pays dans lequel il risque d'être soumis à la torture. Les tentatives de contournement de cette interdiction au moyen « d'assurances diplomatiques » ne sont pas admissibles…Faire courir à des individus un tel risque, en mettant à l'épreuve des assurances aussi douteuses, est une erreur grossière. » Conseil de l'Europe, Commissaire aux droits de l'Homme, Le renforcement de la protection contre la torture s'impose, 18 février 2008.

[1999] Extrait du rapport du rapporteur spécial sur la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants, Doc.NU A/60/316 (2006),§51

[2000] Amnesty International, Human Rights Watch et la Commission internationale de juristes, rejet Rather than Regulate : Call on Council of Europe member states not to establish minimum standards for the use of diplomatic insurances in transfers to risk of torture and other ill-treatement, IOR61/025/2005, p.20

2- Les restitutions extraordinaires : sources de violation du principe de non-refoulement

512. Pour tenter de contourner l'interdiction de la torture, certains États ont délégué ce traitement à d'autres moins scrupuleux. En transférant des individus d'un État à un autre pour obtenir des informations parfois au prix de souffrance corporel des personnes intéressées, ces États, incontestablement violent le principe de non-refoulement. Dans la lutte contre le terrorisme, il arrive que des arguments ou des prétextes soient utilisés pour l'accomplissement de cette pratique inhumaine et honteuse qu'est la torture. Mais avant d'aller loin, faut-il rappeler la signification de 'restitutions forcées'. Nous tenterons de définir les restitutions forcées à la lumière de leur objet[2001].

Cela dit, notons que le Comité droit de l'homme des Nations Unies a eu à connaître de telles pratiques de la part de l'administration américaine dans deux affaires, respectivement contre la République Dominicaine et l'Equateur. En ces espèces, les personnes suspectées d'infraction de trafic de drogue et réclamées par les USA ont été renvoyées vers cette destination en dehors de tout cadre extraditionnel, sans le moindre examen lié à leur éloignement. Il résulte de ce genre de pratique un consentement entre les États intéressés qui agissent souverainement et au grand mépris du cadre juridique internationale protecteur des droits de l'homme.

513. Si dès les années 80, les restitutions forcées consistaient à renvoyer certaines personnes vers certains États pour être jugées, notons que depuis le 11 septembre aux USA, la nouveauté est qu'elles ont pour finalité de transférer des personnes suspectées vers des destinations dans l'unique but d'être interrogées. Ce qui est regrettable, c'est que malgré l'existence de la Convention européenne des droits de l'homme et de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, la CIA recevait l'appui de certains États de l'UE dans la recherche et le transfèrement des suspects dans la mesure où ils ne se trouvaient pas tous sur le territoire américain comme le souligne si bien un auteur[2002].

Face à la récurrence des transferts secrets de présumés terroristes vers l'Egypte, le Maroc ou la Syrie, une enquête conduite par la Commission des questions juridiques et droits de l'homme de l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe a permis de se rendre compte que de sources concordantes, des avions transportant des individus avaient secrètement transité

[2001] Dès les années 80, les restitutions extraordinaires permettaient le transfert d'une personne vers un État afin qu'elle soit traduite en justice, sans laisser à celle-ci la possibilité de contester cette décision. Après le 11 septembre 2001, elles ont pris une toute nouvelle dimension qui consiste à envoyer les personnes(les présumés terroristes) vers des pays afin qu'elles puissent y être interrogées.

[2002] **O. DELAS**, *op.cit*, p.385 « Plus de 14 pays européens ont assisté la CIA dans le transit secret de présumés terroristes »

et fait escale sur le territoire d'États membres du Conseil de l'Europe. Mais pire, la Pologne et la Roumanie étaient suspectés d'abriter des prisons secrètes servant de cadre aux agents américains pour interroger les personnes suspectées de terrorisme.

514. Le contournement du principe de non-refoulement n'aura jamais été bien organisé. Toutes les procédures, ainsi que les droits des présumés terroristes sont mis en berne au nom d'une pseudo souveraineté des États. La souveraineté des États, caractérisée par la puissance suprême et inconditionnelle dans laquelle l'ordre international reconnaît un attribut essentiel de l'État n'aurait pas de limites ? La violation des droits fondamentaux des humains peut-elle être justifiée par la souveraineté des États telle que nous l'avons décrite ? La réponse est certainement négative dans la mesure où les droits de l'Homme sont inhérents à la qualité humaine et préexistent à son existence.

Partant, c'est dans la reconnaissance des droits humains que peut valablement s'exprimer la souveraineté des États. Au surplus, l'un des objectifs dans l'expression de la souveraineté des États, serait de protéger avant tout, les droits et intérêts des citoyens vivant sur leurs territoires. C'est sans doute en cela que l'on perçoit, l'idée de puissance suprême dont bénéficie l'État et non en s'érigeant en loup pour les citoyens qui vivent sur son territoire à l'égard de qui il n'est parfois pas établi de culpabilité pour des infractions jugées comme actes de terrorisme.

515. Par ailleurs, les USA ne cessent de proclamer leur attachement au respect des pratiques qui écartent la torture. Or, le constat est dramatique lorsqu'on se réfère aux affirmations de personnalités diverses. La déclaration d'un ex-agent de CIA est illustratif de nos propos: « *Si on veut un sérieux interrogatoire, on envoie le prisonnier en Jordanie. Si on veut le faire torturer, on l'envoie en Syrie. Si on veut le faire disparaître-pour toujours-, on l'envoie en Egypte* ».[2003] Par la suite, un autre représentant qui a souhaité garder l'anonymat a observé que : *« Nous ne leur faisons pas cracher le morceau. Nous les envoyons dans d'autres pays, qui leur font cracher le morceau ».*[2004]

Ces déclarations époustouflantes montrent combien les procédures de transfèrement des personnes présumées terroristes dans ces conditions ne respectent pas les prescriptions en matière de protection des droits de l'homme, notamment le principe de non-refoulement des étrangers vers le risque de torture, de traitements inhumains et dégradants. Malheureusement, le secret d'État est systématiquement brandi face aux poursuites des auteurs de ces actes odieux.

[2003] ACLU, Fact sheet : Extraordinary Rendition, 6 décembre 2005, en ligne : http// www.aclu.org/national-security/fact-sheet-extraordinary-rendition (consulté le 7 juin 2007). Déclaration de M. Robert Baer, ex-agent de la CIA.
[2004] Ibid

Toutefois, cela confirme l'implication de l'administration américaine dans la prise des décisions de renvoi vers la torture.

L'implication des autorités américaines dans le renvoi aux fins de la torture à d'autres destinations loin des États-Unis a même été constaté dans les affaires Agiza c. Suède et Alzery c. Suède. En ces espèces, il a été noté que des agents américains avaient assisté, sinon pris part à des actes de torture et de mauvais traitements. Le risque de torture étant dénoncé en Egypte par les instances internationales, les intéressés avaient subi des mauvais traitements sur le sol suédois dès leur remise aux autorités américaines et égyptiennes. Un autre cas illustre la condamnation de 23 agents américains par un tribunal italien en 2009 suite à leur implication dans l'enlèvement d'Abou Omar et sa restitution à l'Egypte à partir d'une base de l'armée de l'air américaine.

Nous constatons qu'à partir du moment où l'arrestation de M. Abou Omar ne respecte pas les standards internationaux, la notion d'enlèvement prend tout son sens. Toutefois, cette infraction est doublée de la restitution de ce dernier à un pays où le risque de torture est fréquemment rappelé par les organismes de défense des droits de l'homme.

Les délégations de la torture, par le biais de restitutions extraordinaires étant devenues une pratique courante notamment à l'actif des autorités américaines, il est pertinent de constater que son ampleur fait reculer le respect du principe de non-refoulement des personnes vers les risques prohibés comme l'a si bien souligné le Conseil des Droits de l'Homme[2005]. Observons finalement que ces pratiques honteuses constituent une violation des droits fondamentaux des individus (Art 3 de la CEDH) concernés. Leur transfert dans ces conditions irrégulières les empêche de faire valoir leurs droits tels que prévu par les articles 13 CEDH (Recours effectif).

La répression du trafic illicite de migrants par mer a pour fondement des textes de portée internationale, communautaire, mais aussi interne. Ces textes régissent aussi bien la prévention que la coopération contre cette activité illicite. En dépit de la qualité de cet arsenal juridique, il reste une réelle volonté politique des autorités à différentes échelles pour venir à bout de cette menace contre le transport maritime. La criminalisation de cette menace, le recours au principe de non-refoulement, mais aussi l'invitation au respect des assurances diplomatiques sont des lueurs d'espoir pour une meilleure protection des droits des migrants, victimes du trafic illicite.

[2005] Conseil des droits de l'homme, Etudes conjointe sur les pratiques mondiales concernant le recours à la détention secrète dans le cadre de la lutte contre le terrorisme présentée par le Rapporteur spécial sur la promotion et la protection des Droits de l'Homme et des libertés fondamentales dans la lutte antiterroriste , Doc. NU A/HRC/13/42(2002), p.287. « …Pire encore, dans certains cas des personnes ont été remises à d'autres pays précisément pour contourner l'interdiction de la torture et des traitements « musclés »… »

La traite humaine n'est pas la seule activité illicite sur l'espace maritime. Des quantités importantes de stupéfiants transitent par la mer exposant ainsi le transport maritime à de réelles menaces[2006] qu'il sera nécessaire d'examiner leur répression.

CHAPITRE II : LA REPRESSION DU TRAFIC ILLICITE DE STUPEFIANTS ET D'ARMES A FEU DANS LE TRANSPORT MARITIME

Des quantités importantes de stupéfiants transitent par mer. Généralement les trafiquants se servent de moyens sophistiqués acquis à leur propre convenance ou encore des navires de commerce à bord desquels ils dissimulent des stupéfiants. De plus en plus, le commerce par mer est dominé par la conteneurisation des marchandises. Cela rend à priori difficile le contrôle de ces nombreuses « boîtes » sur des giga porte-conteneurs. Face à cette situation difficile qui implique le trafic de stupéfiants et qui met en mal le transport maritime, les États se sont organisés aussi bien au niveau international, communautaire qu'interne, en élaborant des instruments juridiques importants pour tenter d'anticiper sur la réalisation d'un tel risque. D'autres moyens d'ordre opérationnel et coopératif ont particulièrement servi à la répression. La sûreté des frontières maritimes a pris plus d'importance dans l'agenda sécuritaire des États. Une combinaison d'anciennes et de nouvelles menaces est entrée en jeu. On citera par exemple le trafic illicite des armes à feu par mer. En lien avec la piraterie et plusieurs types de contrebande par mer, on rapporte de plus en plus de trafic d'armes par le canal du transport maritime. Lors du récent Comité préparatoire pour la Conférence d'examen du Programme d'action de l'ONU de 2012, plusieurs États ont sollicité l'aide de l'UNODA pour élaborer des mesures plus vastes de contrôle des frontières et de cadres de sûreté maritime afin de lutter contre ces dangers. Les attaques perpétrées en mer et dans les ports, ainsi que les explosions imprévues, interfèrent avec la navigation, perturbent le commerce et mettent en danger la sécurité des marins et la population civile à bord des navires et à l'intérieur ou à proximité des installations portuaires. Pour une meilleure appréhension du cadre répressif de ces menaces, notre étude se focalisera dans un premier temps sur la répression du trafic illicite de stupéfiants (**SECTION I**) et dans un second temps sur les perspectives envisageables pour l'éradication du trafic illicite d'armes à feu dans le transport maritime (**SECTION II**).

[2006] **F. DE LASTIC SAINT-JAL**, « L'espace maritime Caraïbes : un enjeu sécuritaire à résonance européenne », Défense, juill.-août 2001, n°94, p.39. Cité par M. PANCRACIO, op.cit, p.470 « *Ces organisations criminelles nous lancent aujourd'hui un défi dont la mer est le terrain d'action principal* ».

SECTION I **:** La répression du trafic illicite de stupéfiants dans le transport maritime

La répression du trafic illicite de stupéfiants dans le transport maritime n'est possible que si la politique des États au niveau international, régional et interne repose d'abord sur la prévention de cette menace. Ces mesures préventives sont essentiellement juridiques et dans une certaine mesure opérationnelles. Cela dit, une phase de répression s'avère nécessaire lorsque les mesures de prévention n'ont pu dissuader les narco trafiquants en ce qui concerne le transport de leur cargaison en recourant de plus en plus aux navires de commerce. Ainsi, les États sont amenés à recourir à des instruments adaptés à la sophistication des méthodes des narcotrafiquants, mais aussi à concentrer leur politique de lutte sur la coopération, indispensable pour l'éradication de tout acte illicite qui rentre dans la catégorie de la criminalité transfrontalière organisée. A ce niveau de notre réflexion, il conviendra avant d'aborder la mise en œuvre de la répression du transport maritime de stupéfiants **(§II**), de montrer en quoi est-ce que le régime préventif du trafic illicite de stupéfiants est nécessaire **(§I**).

§I- Le régime préventif du trafic illicite de stupéfiants

Le trafic illicite de stupéfiants par mer est une infraction à caractère international. Certaines régions du monde sont réputées pour leur grande consommation de drogues. Cela ne va pas sans l'accroissement des réseaux de narcotrafiquants qui de plus en plus recourent aux navires pour dissimuler et faire transiter leurs cargaisons. Cette situation au niveau régional est parfois impulsée dans les États où existent des trafiquants de stupéfiants qui envisagent des méthodes qu'ils ne cessent de sophistiquer. Face à de telles menaces, les États ont traduit au niveau international leur volonté de les prévenir par un arsenal juridique(**A**) qui est soutenu au niveau régional et étatique par des politiques respectives(**B**).

A- Le cadre juridique international de prévention du trafic illicite de stupéfiants

516. Une quantité importante de stupéfiants transitent par mer et représente un grand risque pour la sûreté du transport maritime. C'est ainsi que pour constater ce mode de trafic de la drogue, un auteur a écrit: « *Although a wide variety of methods are utilised by drug traffickers in plying their trade, the use of private and commercial vessels has long been significant. This is*

particularly the case with drugs such as cocaine, opium and its derivatives, and cannabis,… where transportation from source to consumer country frequently involves passage over ocean areas"[2007].

Par la suite, c'est l'Office des Nations Unies sur la Drogue et le Crime qui a produit un rapport indiquant que " *For the North American market, cocaine is typically transported from Colombia to Mexico or Central America by sea and then onwards by land to the United States and Canada. Cocaine is trafficked to Europe mostly by sea, often in container shipments. Colombia remains the main source of the cocaine found in Europe, but direct shipments from Peru and the Plurinational State of Bolivia are far more common than in the United States market*"[2008].

Dans le transport maritime, la dissimulation de drogue à bord les navires est devenue chose courante. Or, la cohabitation de la drogue et les armes est toujours parfaite[2009]. Les cartels de drogue dans certains États d'Amérique Latine et parfois dans des réseaux mafieux illustrent nos propos. Généralement, lors des contrôles des navires transportant de la drogue, il arrive parfois que pour sauver les stupéfiants, les trafiquants ouvrent en premier le feu sur les agents. Parfois, ils n'hésitent pas à jeter par-dessus bord leurs cargaisons de drogues dans l'intention de faire disparaître toutes preuves à cet effet. Les risques sont très importants en la matière aussi bien pour les contrôleurs que pour les membres d'équipage qui se rendent coupables de ce trafic. Pour faciliter cette activité illicite, les narcotrafiquants ne ménagent aucun effort. L'usage d'engin sous marin n'est pas écarté et ils ne cessent de sophistiquer leurs méthodes.

517. Pour tenter de prévenir ces pratiques, un cadre juridique international est mis en place et mérite d'être rappelé pour son rôle remarquable. La prévention de la drogue a fait l'objet de multiples conventions internationales desquelles nous retiendrons quatre. La Convention Unique de 1961, l'une des plus importantes en matière de prévention du trafic de stupéfiants décrit pour la première fois des substances soumises au contrôle[2010]. Cet ordre est fonction d'une dégradation du risque qui est attaché à ces tableaux du I vers le IV. En plus, il faut souligner que cette convention comprend des dispositions administratives et répressives. Sur

---

[2007] **P. VAN DER KRUIT**, Maritime Drug Interdiction in International Law, Utrecht, Druk OBT/TDS, 2007, p. 21

[2008] The 2011 World Drug Report-Executive Summary issued by the UNODC recorded that 'since 2006 seizures have shifted towards the source areas in South America and away from the consumer market in North America and West and Central Europe. Disponible sur www.unodc.org/unodc/en/drug-trafficking/index.html.

[2009] « considérant l'interrelation qui existe entre les homicides, les armes à feu, la traite des êtres humains, la corruption et le commerce de drogue, étant donné que les drogues financent l'achat d'armes qui alimentent les guerres entre les organisations criminelles et les cartels pour le contrôle des territoires et du trafic, de même qu'elles subventionnent parfois les activités d'organisations terroristes; ». Extrait de EUROLAT – Résolution du 25 janvier 2013 – Santiago du Chili : sur Lutte contre le trafic de drogue et la criminalité organisée dans l'Union européenne et en Amérique latine, para G.

[2010] (108 plantes, substances naturelles ou synthétiques classées dans quatre tableaux (I, II, III, IV)

le plan administratif, elle institue un régime d'économie dirigée[2011] qui s'applique de la consommation, en passant par le commerce international et de distribution. L'objet de la Convention Unique est l'organisation de la prohibition mondiale des stupéfiants. Ainsi, elle doit avoir une portée universelle et une rigueur absolue pour parvenir à ce résultat. Par un Protocole du 25 mars 1972 qui renforce le rôle de l'OICS[2012], elle poursuit et intensifie les efforts entrepris pour lutter contre la production, le trafic et l'usage illicite des stupéfiants. En matière d'extradition également, la Convention peut constituer la base juridique.

Par ailleurs, il convient de rappeler que la Convention sur les substances psychotropes signée à Vienne le 21 février 1971 rejoint celle de 1961 en bien de ses points. Comme dans la Convention de 1961, celle de 1971 est applicable même aux États non parties. Ainsi, il faut souligner que cette dérogation justifiée par l'universalité nécessaire au bon fonctionnement du contrôle international, illustre sa tendance à s'étendre et à se renforcer qui va connaître son apogée dans la Convention de Vienne de 1988[2013].

La demande de stupéfiants et de substances psychotropes a explosé : ainsi, la consommation mondiale de morphine est passée de moins de 5 tonnes en 1997 à 39,5 tonnes en 2007[2014]. Des améliorations ayant été apportées aux procédures de contrôles, la Convention de 1971 a fourni aux Parties un fondement juridique pour la coopération et l'action contre les détournements.

518. Cela dit, notons que l'esprit de la Convention de Montégo Bay réside dans l'utilité d'une codification et le développement progressif du droit de la mer afin de contribuer au renforcement de la paix, de la sécurité, de la coopération et des relations amicales entre toutes les nations. Si la Convention sur la haute mer pose le principe de la liberté de cet espace maritime[2015], celle de Montégo Bay reprend également ce privilège pour les États[2016]. Il convient de noter que le droit de la mer garantit plusieurs libertés, mais dans le même temps interdit certaines activités et accorde aux États le droit d'intervenir si celles-ci sont incriminées comme le trafic illicite de stupéfiants. Ainsi, l'État du pavillon a la compétence exclusive d'exercice de pouvoirs de police.

[2011] Déformation progressive de l'économie de marché caractérisée par une intervention de plus en plus intense de l'État dans l'activité économique. Disponible sur : www.libres.org/abecedaire/Glossaire-1/E/ECONOMIE-DIRIGEE-114

[2012] Organe International de Contrôle des Stupéfiants, disponible sur : www.incb.org

[2013]**E. GALLOUET**, *Op.Cit*, p.89

[2014] Evaluation des besoins du monde pour 2009- Statistiques pour 2007 (publication de Nations Unies, numéro de vente E/F/S.09.XI.2)

[2015] Art 2 Convention sur la haute mer de 1958

[2016] Art 90 de la CMB

Aussi, la CMB est-elle explicite sur le fait que l'interception d'un navire en haute mer n'est pas justifiée sauf si des éléments permettent de suspecter que celui-ci participe au trafic de stupéfiants par exemple. Par l'article 108 de la CMB, "*Tous les États coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent (...) des navires naviguant en haute mer."* On peut déduire, une obligation de moyen des États à cet effet[2017]. Cette disposition a été proposée pour la première fois par l'État de Malte à la session de 1971 au Sea-bed Committee[2018]. Ajoutons que certes, la compétence universelle ne fait pas l'unanimité quant à son efficacité dans le traitement du risque de piraterie. Toutefois, si ce principe devait être maintenu, il devrait être applicable aux trafiquants de stupéfiants lorsqu'on sait que de nos jours les conséquences de cette activité illicite pourraient enlever aux pirates contemporains la qualité d' « ennemis du genre humain »[2019]. En outre, l'article 110 de la CMB dresse une liste d'infractions dans laquelle il serait souhaitable de faire figurer le trafic illicite de stupéfiants par mer. A notre avis, le trafic de stupéfiants présenterait plus de menace que les émissions radioélectriques non autorisées. On indiquera par la suite que le même article présente des lacunes quant à servir de base légale adéquate à l'arraisonnement de navires suspectés de trafiquer des stupéfiants en haute mer[2020].

519. Enfin, la Convention de Vienne du 20 décembre 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants et des substances psychotropes. Elle vient non seulement renforcer les instruments juridiques préexistant mais aussi durcir le cadre de la prohibition et de la répression internationale du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes. Il convient de noter que son article 17 est particulièrement important quant à la répression du trafic des stupéfiants par mer. La Convention de 1988 vise à renforcer la coopération internationale contre les crimes organisés et les trafics illicites. Elle définit de nouveaux termes comme l'État de transit, gel-saisie, livraison surveillées, stupéfiants et psychotropes. Le régime mis en place par la Convention de 1988 peut être considéré comme l'une des plus importantes réussites du XXè siècle en matière de coopération internationale. Toutefois, ce succès soulève une interrogation : si tel est que plus de 95% des États membres de l'ONU (qui représentent 99% de la population

[2017]A. **BELLAYER-ROILLE**, « La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe », 111 RGDIP (2007), 355, 365 qui a écrit ceci : « Une obligation de coopération est donc bien inscrite dans cet article, mais il ne s'agit en réalité que d'une 'obligation théorique », reposant sur la bonne volonté des États et, a fortiori, sur leur capacité réelle de réaction »

[2018] Voir A/AC183/53, Art.16, reproduced in SBC Report 1971, pp.105, 123

[2019]**A. MOROSOLI**, La répression du trafic de stupéfiants en haute mer, Actualité et droit international, Revue d'analyse juridique et d'actualité internationale, juin 1999, Disponible sur www.ridi.org/adi

[2020]**T. SCOVAZZI**, "The evolution of International Law of the Sea: New Issues and New Challenges », 286 Recueil des cours (2000), 39, p. 225/ Voir également Court of Appeal of Palermo in judgment of 30 June 1992 "*This was the reason that, for example, the boarding of the Honduran flagship Fidelio, loaded with several tones of hashish, by the Italian authorization on the high seas in 1986 was declared illegal."*

mondiale) sont parties aux trois conventions, pourquoi des difficultés persistent quant à l'arraisonnement des navires suspectés de se livrer au trafic de stupéfiants[2021].

A l'échelle internationale, l'arsenal juridique régissant la prévention du trafic illicite de stupéfiants est considérable. Certains de ces textes mettent en évidence les substances psychotropes, organisent la prohibition mondiale des stupéfiants. D'autres organisent l'universalité nécessaire au bon fonctionnement du contrôle de trafic illicite de stupéfiants. Enfin, certains visent la coopération en matière de prévention et de répression du trafic illicite de stupéfiants. Si aujourd'hui ce dispositif juridique de portée internationale permet dans une certaine mesure de freiner le trafic illicite de stupéfiants, le constat qu'on peut faire sur le terrain est qu'on est bien loin de l'éradication de cette menace qui transite de plus en plus par la mer. Faut-il placer notre espoir en la politique communautaire et nationale pour espérer atteindre cet objectif ? C'est justement ce que nous verrons maintenant.

B- La politique communautaire et interne des États en matière de prévention du trafic illicite de stupéfiants par mer

La prévention du trafic illicite de stupéfiants par mer au sein de l'Union européenne est axée sur une stratégie qui est mise à jour à certaines échéances. Cette stratégie vise la réduction de la demande et l'offre au sein de l'Union européenne. Par ailleurs, indiquons que la France est l'un des États de l'Union européenne dont l'implication en matière de prévention et de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants est remarquable. Cette politique repose entre autres sur le plan global anti drogue qui mérite d'être rappelé ici. Ce descriptif que nous faisons anticipe notre étude sur la politique européenne de prévention du trafic illicite de stupéfiants par mer(**1**) mais aussi la politique interne de la France en la matière (**2**).

1- La politique européenne de prévention du trafic illicite de stupéfiants

520. Pour mieux prévenir le trafic de drogue, l'union européenne a adopté en 2012 une stratégie sur la période 2013-2020. Mais cette stratégie était adossée à un plan d'action sur la période 2013-2016. Aussi bien le plan d'action que la stratégie européenne sont applicables au trafic illicite de stupéfiants par mer. Rappelons succinctement que le plan d'action 2013-2016

[2021] L'arrêt du 3 octobre 2002 de la Chambre d'instruction de la Cour d'Appel de Rennes, Disponible sur cabinet-ferly. Com/actu-898-1, arrêt, Medvedyev, et, autres, c., France, in, extenso.htm./ V. Cass.Crim., 15 janvier 2003, pourvoi n° 02-86.936, Bull.crim.2003, n° 12, p. 39/ CEDH, Cinquième section, Medvedyev et autres contre France, 10 juillet 2008, Req.3394/03, D.2008.Jur.3055, note Hennion-Jacquet ; RSC 2009.176, obs. Marguénaud ; n° Lexbase : A5462D98. Disponible sur : www.rtdh.eu/pdf/20080710_medvedyev_c_france.pdf.

n'est pas le premier du genre dans la mesure où d'autres tel que celui de la période 2009-2012 l'on précédé. Il est important d'indiquer que les leçons tirées des précédents plans ont contribué à l'amélioration de celui sur lequel portera notre étude dans le cadre de la prévention du trafic de drogue. Il ressort également une anticipation et une adaptation de ce plan (2013-2016) et la stratégie (2013-2020) qui sont toujours favorables aux traitements des questions qui semblent parfois difficiles comme le trafic de stupéfiants.

Notons enfin que conformément à ce que prévoit la stratégie selon laquelle les modalités de sa mise en œuvre devraient être définies dans deux plans d'action consécutifs, le présent plan d'action couvre une période de quatre ans, allant de 2013 à 2016. Un deuxième plan d'action a été élaboré pour la période 2017-2020 à l'issue de l'évaluation externe à mi-parcours de la stratégie antidrogue de l'UE jusqu'en 2016 et compte tenu de toutes les autres stratégies et évaluations pertinentes.

L'objectif assigné à cette stratégie européenne est de contribuer à réduire la demande et l'offre de drogue dans l'Union Européenne, de réduire les risques et les dommages sanitaires et sociaux résultant de la drogue, grâce une approche qui soutient et complète la politique des États membres. Elle vise également les actions concertées et constitue la base et le cadre politique de la coopération extérieure de l'Union Européenne notamment dans ce domaine. Comme nous pouvons le constater, la mise en place de cette stratégie (2013-2020), constitue un obstacle au succès du marché de la drogue illicite en réduisant considérablement la disponibilité de ces substances. Ainsi, la prévention au niveau communautaire du trafic illicite de stupéfiants prend en compte le renforcement de la coordination du plan d'action européen antidrogue et l'analyse des évolutions et des enjeux au niveau européen mais aussi international. Il y va du renforcement de la coopération entre l'UE avec les autres États tiers et les organisations internationales liées à la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants par mer, terre et air.

521. C'est donc à juste titre que le plan d'action antidrogue de l'UE sous le titre « réduction de l'offre de la drogue », notamment au point 15, fait référence à la lutte contre le trafic illicite de drogue au niveau des frontières maritimes[2022]. A cela s'ajoute que les indicateurs font état de ce que nombres d'accords ont été signés avec les compagnies maritimes en vue de la réduction de l'offre de la drogue[2023]. Nous sommes sans ignorer que l'éradication du trafic illicite

[2022] Voir plan d'action antidrogue de l'UE (2013-2016) colonne : Action, point 15 : « Lutter contre le trafic de drogue transfrontière et améliorer la sécurité des frontières, notamment aux ***points de passage frontaliers maritimes***, aéroportuaires et terrestres de l'UE, au moyen d'efforts accrus des services répressifs compétents, y compris en termes d'échange d'informations et de renseignements) »

[2023] Nombre de protocoles d'accord effectivement conclus entre les services répressifs et les organismes concernés tels que les compagnies aériennes, les services de courrier aérien rapide, les compagnies maritimes, les autorités portuaires et les sociétés chimiques

de stupéfiants établit une interaction avec la sensibilisation sur les conséquences néfastes de la consommation d'une telle substance. C'est en raison de cela que le plan antidrogue permet toujours dans le but de prévenir le trafic illicite de stupéfiants de mieux faire comprendre le phénomène de la drogue sous tous ces aspects ainsi que l'effet des interventions afin de fournir des données factuelles fiables et complètes pour l'élaboration des politiques et des actions.

522. Depuis quelques années, les États-Unis mènent une politique de plus en plus active pour lutter contre le trafic illicite de drogue en provenance de la Colombie. En conséquence, les trafiquants commencent à réorienter les « exportations » vers l'Europe, encore plus perméable via les Antilles françaises, britanniques et néerlandaises. Cette situation exige dans ces régions un engagement plus grand des trois pays européens concernés[2024].

Les ports européens reçoivent un nombre important de navires tous les jours. Les porte-conteneurs dont les tailles sont de plus en plus importantes laissent entrevoir des difficultés réelles de contrôle de ces marchandises transportées par mer dans des conteneurs plombés. Ainsi, face aux contraintes de temps évoquées par les transporteurs, les autorités chargées de la sûreté portuaire et de la surveillance du territoire ne veulent pas engager leur responsabilité par une quelconque négligence dont les conséquences peuvent être graves. En pareille circonstance, il n'y a rien de plus évident que de glisser des quantités importantes de stupéfiants dans un conteneur à l'insu de l'équipage qui devra répondre de ces actes loin des véritables trafiquants.

Pour répondre à ce phénomène, les États européens ont adopté une politique de fermeté qui passe par l'adoption d'accords définissant le cadre juridique du contrôle du trafic illicite de drogue par mer dans leur espace[2025]. Cette politique européenne est mise en œuvre par la France dans le cadre de son « plan global antidrogue ».

2- La politique interne des États en la matière : le cas de la France

523. La France est l'un des États de l'Union Européenne qui est très impliquée dans la répression du trafic illicite de stupéfiants. Pour passer à la répression, les autorités Étatiques doivent s'assurer de l'efficacité de leur mécanisme de prévention du trafic illicite de stupéfiants

[2024] **B. GERMOND**, *Op.cit*, 2006/1 (n°125)

[2025] Accord entre l'Irlande, le Royaume des Pays-Bas, le Royaume d'Espagne, La République italienne, la République portugaise, la République française, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, établissant un centre opérationnel d'analyse du renseignement maritime pour les stupéfiants, signé à Lisbonne le 30 septembre 2007 / Accord européen relatif au trafic illicite par mer, mettant en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes signé à Strasbourg, le 31 Janvier 1995

par mer. Le « plan global antidrogue », c'est ainsi que le Gouvernement a baptisé son action pour lutter contre les diverses formes de drogues[2026]. Ce plan ayant été adopté en 2009, un « comité de pilotage » se réunit régulièrement pour en assurer le suivi. L'OCRTIS[2027] est au cœur de ce dispositif ainsi que la coordination de l'action opérationnelle des différents services de l'État. Il est confié à un délégué à la lutte contre le trafic de drogue avant la modification gouvernementale de 2012. Celui-ci est chargé de coordonner les actions de lutte contre les trafics illicites de stupéfiants.

Une loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure[2028] a permis des avancées pour que les avoirs criminels saisis soient toujours et davantage réutilisés pour financer les moyens des forces de l'ordre dans la lutte contre la drogue.

524. La prévention du trafic illicite de stupéfiants est également assurée au niveau international par le biais de la France. Ainsi, sur proposition de la France, un « pacte européen pour la lutte contre le trafic international des drogues » a été adopté par le Conseil de l'UE le 3 juin 2010. Ce pacte a pour objectif de faire obstacle au trafic de la cocaïne en Afrique de l'Ouest et de l'héroïne dans les Balkans. Ce pacte est applicable au contrôle aérien, terrestre, et il l'est aussi pour les contrôles en mer. Notons que ce pacte s'articule autour de trois axes principaux[2029].

En ce qui concerne le démantèlement des routes de la cocaïne, notamment en son dernier point[2030], des opérations conjointes en milieu terrestre, maritime, fluvial et aérien ont été mises au point à compter de septembre 2010. En ce qui concerne le troisième grand engagement, (Démantèlement des routes de l'héroïne), en son point 2, il est indiqué que la coopération opérationnelle avec les pays tiers concernés par le trafic d'héroïne sur les routes des Balkans et de la mer noire est renforcée dans toute la mesure du possible, tout comme la coopération avec les pays voisins d'Europe orientale.

525. Par la suite, un nouveau plan gouvernemental de lutte contre les drogues et toxicomanie 2012-2015 a été adopté fin 2012, mais modifié dès la première année. Ce qui va permettre l'adoption d'un nouveau plan qualifié de « plan gouvernemental contre les drogues et les conduites additives 2013-2017 ». Ce plan est organisé autour de trois axes.

[2026] Rép. min. à QE n° 112034, JOAN Q 22 mai 2012, p. 4089

[2027] L'OFFICE Central pour la Répression du Trafic Illicite des Stupéfiants(OCRTIS)

[2028] La loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 (JO 15 mars)

[2029] Le démantèlement des routes de la cocaïne, le démantèlement des routes de l'héroïne et enfin la lutte contre les produits du crime.

[2030] (Compétences et les ressources disponibles en matière d'information et d'opération d'interception en mer et d'intervention dans les airs sont améliorées)

Le premier est relatif à la prévention, la prise en charge et la réduction des risques ». Précisément, il est question de « prévenir et communiquer », en valorisant les stratégies de prévention fondées sur les preuves, en agissant sur l'environnement et les comportements, en renforçant les actions de prévention, et en accroissant l'impact des campagnes de communication.

La deuxième partie de ce plan sert de base à l'intensification de la lutte contre les trafics. En pratique, il s'agit d' « agir en amont des trafics », en renforçant la coopération internationale et la mutualisation du renseignement, en renforçant les capacités de contrôle des vecteurs terrestre, aérien et maritime, en accroissant les surveillances du vecteur internet et la lutte contre l'offre de produits illicites en ligne.

En outre, le troisième axe consiste à agir en aval des trafics illicites par un renforcement de la lutte contre le blanchiment des capitaux illicites et de l'approche patrimoniale des enquêtes judiciaires.

526. La cinquième partie du plan est également très importante et mérite d'être rappelée. Elle est consacrée au « renforcement de la coordination des actions nationales et internationales ». D'une part, il s'agit de « renforcer l'efficience de la gouvernance au niveau Central », en agissant au niveau Central, au niveau territorial et en évaluant le plan gouvernemental. D'autre part, il est question de « renforcer l'action de la France au niveau européen et international » en partageant les acquis, en renforçant la sécurité intérieure, en promouvant une approche économique de prévention et de lutte contre le trafic de drogue et en développant la coopération sanitaire.

Face à toutes les menaces comme le trafic illicite de stupéfiants par mer, la prévention est une étape qui est indispensable. A l'échelle internationale, communautaire et nationale, des mesures importantes ont été adoptées pour mieux prévenir cette menace. Toutefois, cela semble ne pas décourager les trafiquants qui, de plus en plus utilisent des méthodes sophistiquées. Partant, la volonté des États de venir à bout d'une telle menace contre le transport maritime ne devrait se limiter à la prévention. Il a été donc nécessaire de prévoir un cadre de répression des contrevenants des dispositions juridiques de prévention du trafic illicite de stupéfiants par mer.

§II- La mise en œuvre de la répression du transport maritime de stupéfiants

L'intensification de la menace du trafic illicite de stupéfiants notamment par mer a amené les États à diversifier leurs institutions ainsi que leurs moyens opérationnels. Toutefois, si

cette diversification n'est pas canalisée, elle peut avoir un effet contre-productif du aux chevauchements entre elles, dans la mesure où leurs missions sont presqu'identiques. La coopération ici également est un maillon essentiel aussi bien au niveau international, européen. De manière individuel, certains États ont adopté des politiques de lutte contre le narcotrafic. Le traitement du risque de trafic illicite de stupéfiants par mer par le biais de la répression sera d'une part axé sur la présentation des diverses institutions et moyens opérationnels en la matière(**A**). D'autre part, nous mettrons en évidence la nécessité de la coopération internationale et communautaire indispensable à la répression du transport maritime de stupéfiants (**B**).

A- La diversification des institutions et des moyens opérationnels

527. Le transport maritime de stupéfiants auquel nous faisons allusion ici est celui qui est illicite. Il semble important de le préciser. Les menaces maritimes s'intensifiant, les États n'hésitent plus à multiplier les acteurs et les organismes en vue de parvenir à une répression plus efficace. Toutefois, si cette diversification des acteurs impliqués dans la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants n'est pas canalisée, elle finira par produire un effet pervers et ne favorisera pas une répression efficace du transport maritime de stupéfiants[2031]. A cela s'ajoute le fait que la réussite contre le trafic maritime de stupéfiants doit nécessairement passer par une coopération notamment au niveau international sans toutefois exclure les étapes européennes et nationales.

528. Il convient de noter que des organismes à vocation mondiale[2032] jouent un rôle important dans la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants. En observant de près ces organismes et leurs missions, il appert qu'elles sont presqu'identiques. On peut donc s'interroger sur les raisons qui justifient cette diversification tendant à aboutir au même objectif qui est de lutter contre le trafic de stupéfiants notamment par voie maritime. Il serait envisageable de repenser le système organisationnel de lutte contre les drogues et leur trafic. Ainsi, il serait également souhaitable de

[2031] **E. GALLOUET**, *op.cit*, p.165

[2032] La Commission des Stupéfiants, créée en 1946 a pour mission de mener une analyse continue sur la situation mondiale de la drogue et de développer des propositions destinées à lutter contre les problèmes liés à la drogue. A côté de la Commission des stupéfiants, il y a l'organe international de contrôle des stupéfiants, créé en 1961 par la Convention Unique sur les stupéfiants, elle a pour mission de contrôle international des drogues qui lui sont attribuées par les différentes conventions interrégionales en vigueur. L'office des Nations Unies contre les drogues et le crime, créé en 1997, cet organisme est à la tête de la lutte mondiale contre les drogues illicite et la criminalité internationale, il est également impliqué dans la lutte contre le terrorisme. Enfin, les autres organismes comme l'OMI qui sa mission depuis 1948 a adopté une quarantaine de conventions et protocoles, et plus de 800 recueils de règles, codes, recommandations ayant trait à la sûreté maritime.

mettre en place un seul organisme qui aura des compétences en matière de contrôle des drogues et de la répression de leur trafic[2033].

529. A côté des organismes à vocation mondiale, il convient d'indiquer qu'au niveau européen, des institutions sont mises en place pour la lutte contre le trafic des stupéfiants. Avant tout propos, il est utile de faire remarquer que le système mis en place au niveau européen est particulièrement efficace.

La répression du trafic illicite de stupéfiants s'inscrit dans deux cadres juridiques : Les accords de l'espace Schengen et le traité sur l'Union européenne. Pour les accords de l'espace Schengen[2034], ils prévoient la création d'un groupe de travail permanent chargé des problèmes de criminalité liée aux stupéfiants…[2035] Ils traitent également de la prévention et de la lutte contre le trafic de stupéfiants et des produits psychotropes[2036]. En somme le Chapitre 6 de la Convention d'application de l'accord de Schengen traite de la lutte contre le trafic de stupéfiants et des substances psychotropes[2037].

Le système européen de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants ne repose pas que sur les accords de Schengen, d'autres structures européennes comme le Groupe TREVI et le Comité Européen de lutte Anti Drogue (CELAD) ont cédé le pas à de nouvelles structures. Ainsi, la coordination d'ensemble est assurée par un comité des représentants permanents des États (COREPER)[2038]. En outre, il existe un comité directeur II qui est chargé de définir les priorités en matière de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants entre autres menaces[2039].

530. Des organes européens et extra européens sont impliqués dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants. Pour les organes européens, on peut noter : l'Observatoire européen des drogues et de la toxicomanie, le Groupe d'assistance mutuelle, le système d'information douanière dont le but est la lutte contre la fraude, la contrebande et le trafic de drogue, le Groupe

[2033] Cet organisme international serait composé de trois divisions : Une division d'observation (surveillance, des enquêtes et recueils des informations…, une division politique (reflet de la tendance vers laquelle s'orienterait l'ONU dans sa politique de répression du trafic des drogues) et une division opérationnelle (aspect technique et de contrôle) qui travaillera en étroite collaboration avec les différents gouvernements.

[2034] Convention d'application Schengen, JO n° L290 du 22 septembre 2000 p. 0019-0062. / Accord de Schengen, Accord du 14 juin 1985

[2035] Art 70 de la Convention d'application de l'accord de Schengen

[2036] Art 71 de la Convention d'application de l'accord de Schengen

[2037] Chapitre 6 (Art 70 à 76) de la Convention d'application de l'accord de l'accord de Schengen

[2038] Le COREPER a en charge la préparation des travaux du Conseils des ministres. Le traité de Lisbonne actualise la répartition des votes des États dans le COREPER avec une instauration qui devrait avoir lieu en 2014 : majorité qualifié=65% des États membres représentants au moins 55% de la population de l'Union.

[2039] En France par exemple, le Groupe Directeur II est chargé de la prévention et de la lutte contre le terrorisme, la coopération policière opérationnelle et technique, la drogue et la criminalité organisée, Europol, douanes.

Pompidou[2040], le Groupe de Dublin[2041], l'organisation des États américains (OEA)[2042], la commission interaméricaine pour le contrôle de l'abus des drogues (CICAD) qui joue un rôle important en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants…

La politique européenne de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants ne s'est pas faite sans la contribution importante du MAOC-N[2043] et du CeCLAD-M. Il convient de dire que ces deux centres opérationnels sont implantés respectivement en Atlantique et en Méditerranée et sont chargés de la surveillance et de l'échange d'informations pour une lutte efficace contre le trafic de drogue dans les zones précitées. Nous reviendrons sur leur contribution au plan opérationnel.

531. Disons quelques mots sur le système français, du Royaume-Uni et enfin de celui des États-Unis quant à la coordination de leurs opérations de lutte contre le transport maritime de stupéfiants. Ce choix se justifie par le fait que ces États occupent une place prépondérante dans la lutte contre le transport maritime de stupéfiants. La France, dans le cadre de sa politique d'action de l'État en mer prend en compte la lutte contre les menaces maritimes notamment le trafic illicite des stupéfiants par voie maritime. Ainsi, pour l'atteinte de l'objectif d'une efficacité dans la répression, elle s'est dotée d'organes à vocation consultative[2044] à côté d'organes à vocation décisionnelle et répressive[2045].

On a en ce qui concerne les organes décisionnels et répressifs, l'OCRTIS (Office central de la répression du trafic illicite de stupéfiants) qui est chargé de centraliser les renseignements des services de police français, étrangers et des organes de coopération institutionnelle. Sa mission est aussi nationale qu'internationale. En outre, il y a le Secrétariat général du Comité interministériel et le Secrétariat général de la mer qui ont des missions encore plus élargies qui n'excluent pas la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants. Le Comité interministériel de la mer

[2040] Créé en 1971 à l'initiative du Président Pompidou, ce groupe a pour but d'examiner sous un angle pluridisciplinaire les problèmes de l'abus de drogue et du trafic illicite de stupéfiants. Il coopère avec les autres pays d'Europe qui traitent de ces questions. Ce groupe est intégré au Conseil d'Europe.

[2041] Ce groupe a été créé en 1990 pour coordonner la politique antidrogue internationale.

[2042] En 1984, une résolution de l'OEA a convoqué pour 1986 une conférence qui a établi le Programme interaméricain de Rio de Janeiro contre la consommation, la production et le trafic illicite de substances psychotropes. C'est de cette conférence qu'est née la commission interaméricaine pour le contrôle de l'abus des drogues.

[2043] Maritime Analysis and opérations center / Centre d'analyse et d'opérations contre le trafic maritime de stupéfiants.

[2044] La Commission nationale des stupéfiants ; l'Observatoire français des drogues et toxicomanies ; le centre interministériel de formation antidrogue ; le comité interministériel de lutte contre la drogue et la toxicomanie mis en place par le Décret n° 96-350 du 24 avril 1996… Cf, **E. Gallouet**, *op.cit*, p. 181 pour la liste complète.

[2045] Décret du 6 février 2004 relatif à l'action de l'État en mer qui fixe les missions « la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites.

qu'il ne faudrait pas oublier d'indiquer pour son rôle majeur dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants[2046].

Rappelons que pour la période 2011-2012, le CIMER, a visé cinq priorités au rang desquelles il figure la lutte contre les trafics illicites par voies maritimes. A cela s'ajoute la mise en place de la fonction de garde-côte[2047] qui est incontestablement le fer de lance de cette lutte contre le trafic illicite de stupéfiants par mer. Enfin, le préfet maritime qui se situe à un niveau privilégié joue un rôle très important dans l'action de l'État en mer, donc dans la politique de répression des trafics illicites par mer[2048].

Le ministère de la défense par le biais de ses services reste engagé dans la lutte contre le transport maritime de stupéfiants. Depuis le 1er janvier 2009, la Gendarmerie est passée sous tutelle du ministère de l'intérieur sauf sa branche maritime qui est restée sous la tutelle du ministère de la défense. Cette branche de la gendarmerie assure des missions de police en mer sous l'autorité du préfet maritime[2049]. A côté de la gendarmerie nationale, il faut souligner que la marine nationale prend une part importante dans l'exercice des pouvoirs de l'État en mer, c'est sans doute ce qui explique que le QG de l'action de l'État en mer est situé dans les locaux de l'état-major de la marine à Paris. Dans le cadre de la prévention des menaces maritimes, la marine française agit souvent en amont et son intervention en haute mer sur des navires transportant illicitement des stupéfiants comme le winner en juin 2002 illustre bien ses actions déterminantes.

Quant au ministère des finances, il participe par les services de la douane à la lutte contre les menaces maritimes notamment à la répression du trafic illicite de stupéfiants. La douane prend part à l'action de l'État en mer. En plus de ses missions de police douanière, fiscale, économique, elle est parfois en première ligne de la répression des trafics illicites en mer. C'est ainsi que dans ses actions contre le transport maritime de stupéfiants, elle procède à une coordination européenne et internationale au besoin.

[2046] Au printemps 2004, le CIMER a été l'occasion de prendre des orientations fondamentales telles que le renforcement de la sécurité et sûreté maritime par le déploiement de nouveaux moyens le long des côtes françaises par l'activation de Trafic 2000, l'AIS , le système marine SPATIONAV (Protection des eaux intérieures) de mise en réseau des sémaphores français.

[2047] **E. GALLOUET**, *op.cit*, p 293. Note 553 sur la fonction de garde-côte.

[2048] Le Décret du 6 février 2004 relatif à l'action de l'État en mer dispose : « Le représentant de l'État en mer est le préfet maritime. Délégué du Gouvernement, il est le représentant direct du premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement. Son autorité s'exerce à partir de la basse mer sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer. »

[2049] Les missions de la gendarmerie maritime se décomposent en deux catégories : missions de défense nationale et missions de police générale en mer dont des missions de police judiciaire en mer et notamment des missions de lutte contre les trafics de stupéfiants.

Le code des douanes mentionne qu'en vue de la recherche de fraudes, les agents des douanes ont la faculté de procéder à la visite des marchandises et des moyens de transports (navires…) et à celle des personnes[2050]. Il convient de dire que la coopération douanière au niveau international[2051], européen[2052] et national[2053] est parfaite et présente. L'adoption des techniques de « ciblage » et des formations douanières acquises à l'étranger permettent une coopération, un ajustement mais aussi la perfection des stratégies de lutte contre les trafics de stupéfiants dont les méthodes de dissimulations ne cessent d'être sophistiquées.

532. Contrairement à la France, le Royaume-Uni n'engage pas de nombreux acteurs dans la répression du transport maritime de stupéfiants. Cela ne veut pas dire que le système mis en place n'est pas efficace, mais bien au contraire, il lui évite de faire des chevauchements dans l'accomplissement de ses missions. Dans une politique nationale appuyée d'une dimension internationale, le Royaume-Uni a l'un des systèmes les plus performants en matière de répression du trafic illicite de stupéfiants.

Au niveau national, le service des douanes et taxes de Sa Majesté est réputé pour son efficacité en matière de répression des trafics illicites notamment des drogues illicites. En plus, la Royal Navy[2054] et la Maritime and Coast Guard Agency interviennent dans la répression du trafic illicite de stupéfiants par mer. Les interventions de la Royal Navy sont souvent occasionnelles et parfois en collaboration avec les puissances étrangères[2055].

Quant à la Maritime and Coast Guard Agency, c'est une agence qui fait partie du Département du transport du Royaume-Uni et se présente comme une force d'intervention rapide en cas d'urgence, essentiellement chargée de la surveillance de trafic maritime. Par ailleurs, le

[2050] Art 60 du Code des douanes. Le droit de visite des agents des douanes est tellement étendu qu'il leur donne le droit d'aller à bord de tous les navires y compris les navires de guerre qui se trouvent dans les eaux intérieures (Art 63 du Code des Douanes). L'art 17 de la Convention de Vienne autorise la douane à contrôler un navire, (hormis ceux de plus de 1000 tonneaux) au-delà des eaux territoriales si celle-ci a des soupçons sur un éventuel sur un trafic illicite de stupéfiants.

[2051] L'OMD (Organisation Mondiale des Douanes) est un réseau d'échange et de renseignements dans le monde entier.

[2052] En 2005 en collaboration avec l'OCRTIS, la douane a fait une prise spectaculaire de 117 kgs de cocaïne dans des conteneurs en provenance du Surinam et à destination d'Anvers. Il faut ajouter qu'en considérant la sophistication de la stratégie des trafiquants pour détourner l'attention des douaniers renforce leur volonté de toujours adapter leurs méthodes d'intervention et de contrôle.

[2053] Par une parfaite collaboration avec les services français impliqués dans la lutte contre les trafics illicites par mer, la douane réalise de véritables exploits. C'est le cas de la saisie de 3510 kgs de résine de cannabis sur un voilier dans le canal Saint-Louis aux abords du Golfe de Fos en 2005. Cette saisie importante a été réalisée par la douane grâce à la collaboration de la brigade garde-côtes de Marseille, la brigade de surveillance nautique de Port Bouc et la brigade de surveillance extérieure de Port Saint-Louis du Rhône.

[2054] La Royal Navy est la branche maritime de l'armée britannique, Disponible sur www.royalnavy.mod.uk/

[2055] Dans le cadre de l'opération Atlantic Patrol Task, elle marque sa présence ostentatoire dans les Caraibes dans la répression du trafic de drogue ; elle prend part au MAOC-N, dans la lutte contre le trafic de stupéfiants en Atlantique.

Royaume-Uni travaille en coopération avec d'autres États dans la mesure où le trafic illicite des stupéfiants lui impose ce choix par son expansion à l'échelle internationale.

Le service des douanes de Sa Majesté est engagé dans la formation de douaniers étrangers, l'échange d'informations et la coordination des opérations en matière de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants avec d'autres États[2056]. Un exemple de coopération en matière de répression des stupéfiants aux Caraïbes s'est traduit par la signature d'un accord avec les États-Unis le 13 juillet 1998 concernant les opérations maritimes pour éradiquer le trafic maritime, notamment dans les eaux des Caraïbes et des Bermudes.

533. Comme les Britanniques, les États-Unis n'ont pas tellement diversifié leurs organes de lutte contre le trafic maritime de stupéfiants. Ainsi, ils peuvent compter sur le service des douanes, les gardes-côtes et la Joint Inter Agency Task Force pour éradiquer les menaces maritimes notamment le trafic de stupéfiants par mer.

Le service des douanes opère dans les ports d'entrée en examinant les cargaisons…Toutefois, sa zone d'intervention est limitée aux eaux des États-Unis ou à 12 milles nautiques. Or, les gardes-côtes ont des pouvoirs d'intervention plus étendus. Ils peuvent en plus d'aborder les navires américains, aborder tout navire suspect dans les eaux internationales, bien entendu en vertu d'accords internationaux.

En haute mer, les gardes-côtes peuvent procéder à des arraisonnements selon deux modes : accord avec le capitaine ou accord donné par l'État du pavillon. On peut donc observer cette exception qui tient en la faculté dont dispose le capitaine d'accepter une requête d'un commandant de patrouilleur de venir à bord. C'est en cela que se définit l'arraisonnement consensuel. Dans l'autre cas d'arraisonnement non consensuel, c'est-à-dire avec le seul consentement de l'État du pavillon, si la visite du navire permet de découvrir de la drogue à bord, le navire est saisi et son équipage sera sujet à un procès devant les tribunaux américains.

A ce niveau, il est intéressant de rappeler que l'autorisation d'arraisonner un navire battant pavillon étranger peut se limiter à cette seule compétence sous réserve de la conservation par l'État du pavillon des compétences judiciaires[2057]. Cela dit, signalons que les gardes-côtes américains opèrent parfois très proche des littoraux d'autres États comme dans les Antilles fortement impliqués dans le trafic illicite de stupéfiants.

Enfin, la Joint Inter Agency Task Force, est une force opérationnelle de l'armée américaine qui engage différents ministères (Défense, économie et transport). Ainsi, il existe aux

[2056] C'est le cas de l'opération « Green Ice » qui a impliqué 10 pays et a abouti à la saisie d'un montant de 50 millions de dollars de drogue, l'équivalent de 650 kgs de cocaïne et 200 arrestations.

[2057] Dans l'affaire du Winner, une compétence totale (arraisonnement et poursuite judiciaire) semble avoir été accordée aux autorités françaises.

États-Unis la JIATF-South qui est chargée des opérations de surveillance et de répression du trafic de stupéfiants telle que la cocaïne et est sous commandement des officiers de la US Coast Guard. Sa zone d'opération est l'Océan Pacifique oriental à l'Est de 120°W.

L'une de ses tâches, sinon la majeure est d'établir la situation de référence du narcotrafic, c'est-à-dire les mouvements illicites de drogue en cours et futurs par les moyens maritimes et aériens[2058]. Il convient de dire que la JIAT-South fait un travail qui présente un bilan remarquable[2059]. La JIAT-South étant chargée de la lutte contre le trafic de drogue dans l'océan pacifique oriental, la JIAT-West, elle est chargée de la lutte contre la drogue et la criminalité transfrontalière organisée dans la région d'Asie-Pacifique afin de protéger les intérêts des États-Unis et de promouvoir la stabilité régionale.

La criminalité organisée devenant de plus en plus transnationale, il convient de lui apporter une réponse à l'échelle internationale, d'où l'importance de la coopération en matière de répression du trafic illicite de stupéfiants par mer. Toutefois, une multiplication démesurée des acteurs et des organismes pour l'atteinte de cet objectif peut s'avérer compromettante dans la mesure où le risque de chevauchement des missions n'est pas exclu. Cette fragmentation des systèmes mis en place pour éradiquer le trafic illicite de stupéfiants peut constituer un plomb dans l'aile du bon fonctionnement attendu de la coopération. C'est en raison de cela qu'il s'impose d'envisager une coopération opérationnelle, policière mais aussi judiciaire.

B- Une coopération internationale et communautaire indispensables à la répression du transport maritime de stupéfiants

Nombreux sont les textes de portée internationale qui servent de bases légales à la coopération internationale contre le trafic illicite de stupéfiants. Cette coopération est indispensable au plan opérationnel (**1**) mais aussi au plan administratif et judiciaire (**2**).

1- Au plan opérationnel

534. « Tout État coopère à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auxquels se livrent en violation des conventions internationales, des navires

[2058] **E.GALLOUET**, *op.cit*, p. 205

[2059] Chaque année la mission de la JIAT-South permet d'éviter le transport de plus de 200 tonnes de cocaïne, ce qui correspondrait à une économie de 4,3 milliards de dollars.

naviguant en haute mer. Tout État qui a des sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres États pour mettre fin à ce trafic. »[2060] Tel est le fondement juridique de la coopération internationale admise par la Convention de Montégo Bay sur le droit de mer.

Un auteur, en essayant de rappeler les raisons qui justifient cette nécessité de coopérer affirme ce qui suit : « Les menaces graves que fait aujourd'hui peser sur la communauté internationale l'expansion du trafic maritime de stupéfiants liée au développement des échanges commerciaux, à la montée en puissance des réseaux mafieux qui ont profité des crises et des conflits, des déséquilibres économiques mondiaux et de la défaillance de certains États, ont conduit les nations maritimes à renforcer leur lutte et à construire une coopération plus étroite et mieux coordonnée. La coopération internationale revêt une dimension essentielle dans la lutte contre le trafic de stupéfiants »[2061]. Quant à la coopération opérationnelle, elle serait nécessaire à deux niveaux : international et européen.

535. La région des Caraïbes qui couvre une superficie de 3 millions de Km² et constitue une zone favorable au trafic maritime de stupéfiants[2062]. La solidarité internationale pour éradiquer cette menace s'est traduite par l'accord de San José de 2003[2063] qui est un exemple de coopération opérationnelle réussie en plus d'être le premier accord régional[2064]. La coopération opérationnelle visée par l'Accord de San Jose est mise en place par les États-Unis, le Royaume-Uni et les Pays-Bas qui participent activement à la répression du trafic illicite de stupéfiants sur ce fondement en fournissant également de l'assistance de tout ordre aux États de la région[2065]. Quant à la France, elle coopère avec ces membres en offrant les services de sa douane[2066].

Par ailleurs, ce qui est intéressant et qui mérite d'être souligné est que l'Accord de San José, en organisant la coopération en matière de lutte contre le trafic illicite des stupéfiants par mer ne perd pas de vue l'institution capitale qu'est la souveraineté des États parties. Il serait

---

[2060] Art 108 para 1 et 2 de la CMB

[2061] **E. GALLOUET**, *op.cit*, p.209

[2062] Chaque année près de 250 tonnes de cocaïne transitent par les Caraïbes pour l'Europe et 750 tonnes partent vers les États-Unis. Cités par E. GALLOUET. p.211

[2063] Accord de coopération international signé le 10 avril 2003 à San José, au Costa Rica entre neuf États de la région en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes. Il faut rappeler que cet accord a été signé sur la base de l'article 17 de la Convention de Vienne contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes le 19 décembre 1988.

[2064] **A. WILLER**, Les aspects maritimes de la lutte contre le narcotrafic, le terrorisme et le trafic de migrants. L'exemple Français, Mémoire, BEM n°30, 2004. Disponible sur http://fr.calameo.com/read/0001514997dc52046568d

[2065] Assistance en matière logistique, en matière d'équipement, de formation et financièrement.

[2066] **Décret n° 2008-1047 du 10 octobre 2008 portant publication de l'accord concernant la coopération en vue de la répression du trafic illicite maritime et aérien de stupéfiants et de substances psychotropes dans la région des Caraïbes, fait à San José le 10 avril 2003**

important d'ajouter que l'accord de San José met l'accent sur les échanges d'informations, sur l'identification des navires et aéronefs suspects tels que doivent le comprendre ses membres.

La signature de l'Accord de San José facilite les procédures d'arraisonnement et de visite des navires qui revendiquent la nationalité d'un État partie. Pour se prémunir contre la fuite éventuelle du navire suspect, la partie demanderesse peut engager la visite du navire avant même d'obtenir le consentement exprès. Or, la Convention sur le droit de la mer est bien plus précise en ce qui concerne les cas ouvrant droit à tous les navires de guerre en haute mer pour arraisonnement d'un navire suspecté[2067].

536 Il respecte aussi bien la souveraineté des États dans les eaux sous juridiction nationale qu'internationale. Toutefois, elle demeure sensible quant aux aspects qui touchent à la procédure pénale. Il convient de rappeler qu'en vertu de l'accord de San José, l'habilitation des agents des États parties engagés dans la répression du trafic illicite de stupéfiants doit être bien encadrée ainsi que l'emploi de la force[2068]. En outre, il s'écarte d'un principe de souveraineté fondamentale en permettant la répression du trafic maritime de stupéfiants au-delà des eaux territoriales, intérieures et l'espace aérien d'une autre partie afin de patrouiller ou réprimer ; d'arraisonner et fouiller dans la mer territoriale d'une autre partie un navire revendiquant licitement ou illicitement le pavillon d'une troisième partie à l'Accord[2069]. Ici, le législateur veut faire primer l'intérêt de la répression du trafic illicite de stupéfiants dans ces zones sur les implications de la loi du pavillon. On tend délibérément vers un consentement tacite donné par l'État du pavillon. Enfin, l'Accord autorise l'embarquement sur les bâtiments des États parties, des officiers étrangers qui pourront prendre part aux opérations de détection et répression d'un trafic illicite à partir de ces bâtiments[2070].

537. La coopération opérationnelle en vertu de l'Accord de San José implique la coordination et la mobilisation des moyens aussi bien nationaux qu'internationaux. Le transport maritime de stupéfiants est une menace transnationale de sorte que se justifie la coopération opérationnelle en vue de son éradication. Hormis les Caraïbes, le trafic illicite de stupéfiants dans l'Atlantique et la Méditerranée est aujourd'hui préoccupant. En réponse à cette nouvelle menace dans les zones maritimes désormais convoitée par les narcotrafiquants, il a été mis en place le MAOC-N et le CeCLAD-M par l'Union européenne comme indiqué en amont brièvement. Le Maritime Analysis and Operations Center- Narcotics a été mis en place par l'UE

[2067] Art 110 de la CMB
[2068] Art 8 et 22 de l'accord de San José
[2069] Art 16. 1 de San José
[2070] Art 21 de l'accord de San José

pour réprimer le trafic de stupéfiants dans l'Atlantique[2071]. Ce centre répond clairement aux difficultés des États à réprimer le trafic illicite de stupéfiants, comme indiqué dans son préambule[2072]. Cela dit, le champ d'application de l'accord créant le MAOC-N est fixé par l'article 2[2073]. En ce qui concerne ses objectifs : il permet de favoriser l'échange de renseignements entre les sept États membres relativement à la répression du trafic illicite de stupéfiants par la mer du côté de l'Atlantique. Favoriser également la mobilisation des moyens navals ou aériens de ses membres en vue d'une intervention rapide et efficace contre les trafiquants en haute mer fait partie de ses objectifs.

Le MAOC-N fait un travail remarquable dans l'Atlantique et a permis de saisir des quantités importantes de stupéfiants dont quarante tonnes de cocaïne sur 18 mois, rappelle E. GALLOUET dans sa thèse sur le transport maritime de stupéfiants. Toutefois, pour espérer plus d'efficacité du MAOC-N, il faudrait lui conférer des prérogatives propres rendant la transmission des renseignements à ce centre obligatoire. Il faudrait également doter le centre de moyens et de capacités propres lui permettant de conduire ses investigations même s'il est incontestablement nécessaire de travailler en étroite collaboration avec les États membres.

Pour renforcer la lutte contre le trafic de stupéfiants par mer en direction de l'Europe, la France a pris l'initiative de mettre en place le CeCLAD-M[2074] sur la base navale de Toulon. Sa mise en place a permis d'intercepter des embarcations de trafiquants et atteste clairement de la réussite de sa mission[2075]. Ses objectifs rejoignent ceux du MAOC-N sauf que son champ d'action est la Méditerranée et implique essentiellement la police française et les forces étrangères. Il vise l'objectif de la création d'une plate forme police/marine impliquant certains pays de la Méditerranée par lesquels transite la cocaïne en provenance du Golfe de Guinée. Il est toutefois important de souligner que malgré l'efficacité du CeCLAD, aucune saisie n'a été enregistrée à son actif jusqu'à maintenant.

Le trafic illicite de stupéfiants par mer fait partie de la criminalité transfrontalière organisée. On y voit des réseaux de criminels qui coordonnent cette activité illicite depuis

---

[2071] Il a été signé le 30 septembre 2007 et est basé à Lisbonne avec comme États participants l'Irlande, la France, l'Espagne, l'Italie, les Pays-bas, le Royaume-Uni et le Portugal.

[2072] De nombreux pays ne disposent pas de moyens de surveillance aérienne, maritime et de répression suffisants pour appliquer seuls l'interdiction du trafic illicite de stupéfiants par voie maritime et il existe des difficultés techniques et juridiques concernant les interceptions maritimes »

[2073] Art 2 : Le champ d'application couvre la répression du trafic illicite de stupéfiants par voie maritime et aérienne dans l'Atlantique à destination de l'Europe et des côtes de l'Afrique de l'Ouest.

[2074] Centre de coordination pour la lutte contre le trafic de drogue en Méditerranée est opérationnel depuis le 31 décembre 2008.JO du 29 janvier 2009, texte 5

[2075] **M. BESTARD**, Procureur près la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence affirmait à propos de CeCLAD ce qui suit : « après avoir réussi à créer l'insécurité sur la route, il fallait aussi trouver un moyen de créer une insécurité en mer pour les trafiquants ». Cité par E. GALLOUET, *op.cit.*p 226

certains États, pour les écouler dans d'autres. Comme nous venons de l'illustrer, la répression du trafic illicite de stupéfiants, peu importe la voie empruntée ne peut avoir du succès si elle occulte l'étape indispensable de la coopération opérationnelle. Toutefois, cette mise en œuvre de la coopération opérationnelle ne peut à elle-seule apporter les résultats escomptés, c'est-à-dire, qu'il faudrait qu'elle soit accompagnée d'une coopération au plan administratif et judiciaire.

2- Au plan administratif et judiciaire

538. La coopération administrative et judiciaire entre États reste la pierre angulaire en matière de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants par mer. Sans cette coopération, il est vrai que l'application des textes internationaux et internes afférents ne pourra se faire. Ainsi, la nécessité de cette coopération doit se présenter d'abord à l'échelle mondiale mais aussi à une échelle plus restreinte, c'est-à-dire au niveau de l'Union européenne.

539. La Commission des stupéfiants (CS) et l'organe international de contrôle des stupéfiants(OICS) recommandent des moyens pour améliorer le fonctionnement des systèmes judiciaires dans le but de rendre plus efficace la lutte contre le trafic des drogues illicites par mer[2076]. Il convient de dire que le trafic des stupéfiants prenant des proportions inquiétantes quant à la mise en mal de la sûreté internationale, il y a lieu d'envisager un cadre contraignant comme réponse à ce niveau. Ainsi, la coopération policière internationale a lieu au stade des enquêtes et des poursuites mais aussi dans le cadre des livraisons surveillées.

La Convention de 1988 sert de base juridique à la coopération en matière de témoignage, de signification des actes judiciaires, de perquisitions et saisies, à l'examen des objets et visite des lieux, à la fourniture des informations et des pièces à conviction et à l'identification des produits et biens liés au trafic des drogues[2077]. Aux termes de son article 17, spécifique au trafic illicite de stupéfiants : *« Les Parties coopèrent dans toute la mesure possible en vue de mettre fin au trafic illicite par mer, en conformité avec le droit international de la mer…. »*[2078] . On peut observer que cet alinéa de l'article 17 fixe le cadre général de la coopération (toute la mesure= policière et judiciaire) mais également spécifique dans la mesure où cette disposition n'a de

[2076] L'Organe International de Contrôle des Stupéfiants (OICS) est l'organe de contrôle « indépendant et quasi-judiciaire » chargé de mettre en œuvre les traités de contrôle des drogues. Elle veille à la bonne exécution des dispositions des traités sur les drogues…
[2077] Art 7 de la Convention de Vienne contre le trafic de stupéfiants et des substances psychotropes de 1988.
[2078] Art 17 al 1er de la Convention de Vienne contre le trafic illicite de stupéfiants et de substance psychotropes.

champ d'application qu'en ce qui concerne le trafic illicite de stupéfiants par mer. Finalement, il convient de dire que l'article 17 de la Convention de Vienne qui sert de base juridique à la répression du trafic illicite de stupéfiants par mer repose essentiellement sur la coopération policière, judiciaire mais également législative.

Le succès des livraisons surveillées est tributaire d'une coopération policière et judiciaire des parties comme le souligne également la Convention de 1988 contre le trafic illicite des stupéfiants et de substances psychotropes[2079]. Il faut souligner que la technique de livraisons surveillées consiste à autoriser le transit de stupéfiants illicites mais qui est sous le contrôle concerté des États intéressés afin de pouvoir mieux cerner les contours du réseau des trafiquants.

540. Au sein de l'Union européenne, la coopération administrative et judiciaire en matière de lutte contre le trafic illicite de stupéfiants par mer est remarquable. La coopération policière et judiciaire en matière pénale vise à ce qu'une conduite criminelle grave comme le trafic de drogue reçoive une réponse équivalente dans tous les pays de l'Union européenne[2080]. La coopération européenne en matière policière et judiciaire pénale connaît un succès qu'elle doit à EUROPOL[2081], au CEPOL[2082] et à EUROJUST[2083]. Le rôle d'Europol consiste en l'échange et l'analyse d'informations sur les organismes criminels concernant entre autres le trafic illicite de stupéfiants. Par son rôle, Europol constitue une valeur ajoutée dans le domaine de la coopération maritime dans la répression du trafic de stupéfiants en considérant les enquêtes opérationnelles entre États membres de l'Union européenne et les pays tiers sur la base d'accord de collaboration.[2084]Quant au CEPOL, il a pour rôle de contribuer à la formation des officiers supérieurs de la police des États de l'UE.

Enfin, la création de l'Eurojust se justifie par le besoin d'améliorer la coordination des enquêtes et des poursuites judiciaires entre les autorités compétentes des États membres chargées de traiter les affaires de criminalité transfrontalière comme le terrorisme et le trafic de drogues. Ainsi, l'entraide judiciaire internationale notamment européenne est facilitée dans la mesure où les mandats d'arrêt européens, les enquêtes et les poursuites y trouvent leur fondement. C'est un organe qui contribue véritablement à la célérité des poursuites contre les auteurs d'infractions en

---

[2079] Art 11 de la Convention de Vienne contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

[2080] **N. MOUSSI**, « Accès à l'Union européenne : droit, économie, politiques », Ed. European Studies service, 13 è éd, 2008.

[2081] La Convention EUROPOL a été signée à Bruxelles le 26 juillet 1995, JO C 316 du 27 novembre 1995 et est entré en vigueur le 1er Juillet 1999.

[2082]

[2083] EUROJUST a été mis en place par la Décision du Conseil du 28 février 2002.

[2084] Extrait des conclusions sur la conférence européenne sur les stratégies intégrées dans la lutte contre le trafic illicite de cocaïne à Saint-Jacques-de-Compostelle, du 30 juin au 3 juillet 2003

renforçant l'action des autorités nationales dans la conduite des enquêtes sur les différents champs de criminalité dont le trafic illicite de stupéfiants.

541. Par ailleurs, le Traité de Lisbonne[2085] est d'un apport exceptionnel dans la mise en œuvre de la coopération policière et judiciaire au niveau européen. Le premier avantage c'est qu'il permet depuis le 1er novembre 2014 de prendre les décisions à la majorité qualifiée et non plus à l'unanimité comme c'était le cas par le passé. La coopération judiciaire et pénale prend en compte l'adoption des mesures instituant des règles minimales relatives aux domaines consécutifs des infractions pénales et aux sanctions applicables au trafic des stupéfiants[2086]. L'incrimination d'infractions liées au trafic de drogue est régie au sein de l'Union européenne par un texte[2087] qui définit notamment l'infraction de « livraison à quelque condition que ce soit, le courtage, l'expédition, l'expédition en transit, le transport, l'importation de drogues », y compris par voie maritime.

En ce qui concerne les compétences pour décider desdites règles à la majorité qualifiée (définition), elles reviennent aux Parlement européen et au Conseil des Ministres. En outre, il est possible sur la base du Traité de Lisbonne de créer un Parquet européen et il est également possible pour le Conseil européen d'étendre les attributions du Parquet européen à la lutte contre la criminalité transfrontalière organisée dont le trafic de stupéfiants. Cela dit, le Conseil Européen permet à Europol de coordonner les actions et mettre en œuvre la répression de la criminalité transfrontalière organisée[2088].

Il convient de dire que la répression du transport maritime de stupéfiants ne peut avoir de succès qu'en prenant également appui sur une coopération policière et judiciaire bien ficelée[2089]. Cependant, nous devons être prudents quant à l'efficacité réelle et durable de la répression du transport maritime de stupéfiants. Cette prudence tient au fait que le succès de la coopération policière et judiciaire dépend des solutions au manque d'organisation des organes, instruments, moyens et de l'absence d'harmonisation des législations des États parties mais aussi de la transposition des Conventions internationales et particulièrement celle de 1988 contre le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes. Il est donc envisageable comme le souligne un auteur

[2085]Le Traité de Lisbonne a été signé le 13 décembre 2007 et modifie le Traité sur l'EU et le Traité sur le fonctionnement de l'UE.
[2086] Art 31 du Traité sur l'Union européenne
[2087] La Décision-cadre 2004/757/JAI du Conseil du 25 octobre 2004 « concernant l'établissement des dispositions minimales relatives aux éléments consécutifs des infractions pénales et des sanctions applicables dans le domaine du trafic de drogue »
[2088] Art 30 du Traité sur l'Union européenne
[2089]**R. YANS**, Président de l'OICS a souligné à l'occasion de la présentation de l'un des rapports annuels de l'organe que « le succès du régime international de contrôle des drogues dépend de l'universalité de l'adhésion aux traités et de leur application »

de penser désormais à un « rapprochement », puis à une « coopération » pour enfin aboutir à « l'harmonisation » de la démarche à adopter pour une répression efficace du transport maritime de stupéfiants[2090].

Au niveau international, communautaire et même Étatique, des mécanismes juridiques et opérationnels sont élaborés pour faciliter la prévention et la répression du trafic illicite de stupéfiants par mer. Ce trafic qui de plus en plus se sert des navires marchands pour son accomplissement représente un réel danger pour le transport maritime. On indiquera qu'en dépit des efforts non moins importants des États, cette menace continue de gangréner aussi bien la société que la sûreté maritime. Toutefois, l'on ne saurait parler de fatalité dans la mesure où une parfaite coopération des États dans la surveillance de leurs frontières maritimes devrait contribuer à endiguer ce fléau. Des moyens de contrôle et de surveillance conséquents en dépendent.

Par ailleurs, il convient d'indiquer que les conséquences néfastes du trafic de stupéfiants sont aggravées par le trafic d'armes à feu. Il n'est pas rare de voir que les cartels de drogue font couramment recours à des armes à feu illégalement acquises dans des filières non officielles. Aujourd'hui, il est difficile de contester le lien étroit entre trafic de stupéfiants et trafic d'armes à feu. Pour ce dernier type de trafic, la voie maritime, mais aussi les navires de commerce, notamment les porte- conteneurs sont de plus en plus prisés eu égard aux difficultés de contrôle de ces géants de mer.

SECTION II : Les perspectives envisageables pour l'éradication du trafic illicite d'armes à feu dans le transport maritime

Le fait que les armes à feu soient commercialisées légalement et expédiées fréquemment en tant que marchandises transitant par mer à bord de navires commerciaux, présente un risque de vol ou de détournement pour des activités illicites. À partir du moment où une cargaison d'armes légale met les voiles jusqu'au moment où il accoste au port de destination finale, elle est exposée à nombre de dangers du domaine de la sécurité et de la sûreté qui peuvent se réaliser à n'importe quelle étape du transfert[2091]. Comme dans le cadre du trafic illicite de stupéfiants, les

[2090] **E.GALLOUET**, *op.cit*, p. 243

[2091] (Vol de cargaison aux ports d'origine ; Stockage dangereux ou inadéquat, pouvant entraîner le vol et des accidents dans les installations portuaires et en mer ; Détournement ou interférence durant la navigation, pouvant entraîner le vol ou l'enlèvement de l'équipage et de la cargaison ; et Détournement ou vol aux ports de transit ou au port de destination finale.)

trafiquants peuvent dissimuler des armes à feu à bord des portes conteneurs. Ainsi, la facilité que le transport maritime par conteneurs offre a aussi ces inconvénients. Cela dit, des embarcations aménagées par eux ou encore les cales de tous les navires peuvent faciliter la dissimulation et le transport illicite d'importantes quantités d'armes à feu. Face à une telle menace, la volonté des États est manifeste quant à une réponse efficace. Ils ont donc axé leurs efforts sur un cadre juridique qui organise la prévention de cette menace **(§I**). Dans le même temps, ils ont envisagé des mécanismes de répression de cette activité illicite contre le transport par mer au cas où la prévention n'aura pas permis de dissuader les trafiquants **(§II**).

§I - Le cadre juridique de la prévention du trafic illicite d'armes à feu dans le transport maritime

La prévention du trafic illicite d'armes à feu par mer intéresse les organisations internationales. Des textes importants régissent l'intervention de ces organisations internationales dans la prévention de cette menace par mer. Sur la base d'autres textes, les États Parties s'engagent à la prise de mesures nécessaires pour prévenir le trafic illicite d'armes à feu par mer. Au niveau Européen également, les États sont engagés pour le même objectif sur la base d'une stratégie qui repose sur deux périodes que nous rappellerons. Au plan interne, l'intensification de cette menace qui facilite la réalisation d'autres crimes transnationaux organisés a justifié l'implication de certains États comme la France à l'adaptation de sa politique de prévention. Le traitement du risque du trafic illicite d'armes à feu dans le transport maritime appelle pour sa prévention un examen de son cadre juridique international (**A**) ainsi que des dispositions communautaires et nationales afférentes (**B**).

A- Le cadre juridique international

Nombreux sont les Organisations internationales qui apportent une contribution essentielle dans la prévention du trafic illicite d'armes à feu sur la base de textes importants (**1**). A côté de cette contribution des organisations internationales, les États par le biais des conventions internationales qu'ils ratifient occupent une place importante en matière de prévention du trafic illicite d'armes à feu (**2**).

1- La contribution des Organisations Internationales

542. [L'expression «arme à feu» désigne toute arme à canon portative qui propulse des plombs, une balle ou un projectile par l'action d'un explosif, ou qui est conçue pour ce faire ou peut être aisément transformée à cette fin, à l'exclusion des armes à feu anciennes ou de leurs répliques. Les armes à feu anciennes et leurs répliques sont définies conformément au droit interne. Cependant, les armes à feu anciennes n'incluent en aucun cas les armes à feu fabriquées après 1899][2092]. Ce qui le distingue des armes de destruction massive que nous avons semble-t-il déjà étudiées. Quant au trafic illicite, le Protocole le définit comme « l'importation, l'exportation, l'acquisition, la vente, la livraison, le transport ou le transfert d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions à partir du territoire d'un État Partie ou à travers ce dernier vers le territoire d'un autre État Partie si l'un des États Parties concernés ne l'autorise pas conformément aux dispositions du présent Protocole ou si les armes à feu ne sont pas marquées conformément à l'art. 8 du présent Protocole »[2093].

Que ce fût en Europe **à partir de la décennie 1990 ou du territoire africain depuis les débuts de la décennie 2010, l'absence de frontières mêlée à une corruption active ou passive latente, a pour conséquence d'empêcher les contrôles systématiques sur les grands axes routiers** alors que la voie routière est toujours celle privilégiée pour les transferts illicites d'armes de moyenne envergure.

Pour les transferts importants d'armement par voie maritime ou aérienne, les conséquences de l'effacement des frontières au profit de la liberté de circulation des marchandises et des personnes sur les océans ou dans les airs a enfin eu la même conséquence, tant le commerce mondialisé a connu une croissance exponentielle depuis deux décennies[2094]. Il a quintuplé depuis trente ans et selon Florent Detroy, consultant spécialiste des matières premières et des pays émergents, d'ici 2020 il augmentera encore pour atteindre probablement 15 milliards de tonnes par an.

[2092] Art 3 a) du Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée du 31 mai 2001

[2093] Art 3 e) du Protocole contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée du 31 mai 2001

[2094] **J-C ANTOINE**, Op .cit (Le commerce maritime mondial de marchandises transportées annuellement a doublé depuis 1990, passant de 4 milliards de tonnes à 8,4 milliards de tonnes en 2010 et 9,1 milliards de tonnes en 2014 selon le *United Nations Conference on Trade and Development*.)

543. Dans la sous région centrafricaine par exemple, la lutte contre le trafic illicite d'armes à feu à fait intervenir les organisations internationales. C'est le cas du Programme d'Action des Nations Unies en vue de prévenir, combattre et éliminer le commerce illicite des armes légères sous tous ces aspects. En outre, l'ITI[2095] est également intervenu pour permettre aux États de procéder à l'identification et au traçage rapide et fiable des armes légères et de petits calibres illicites.

On entend par « traçage d'une arme à feu » la reconstitution systématique du parcours d'une arme découverte ou saisie par les autorités, depuis son lieu de fabrication ou d'importation dans un pays jusqu'à l'endroit où elle est devenue illicite, en passant par les filières d'approvisionnement empruntées et ses différents détenteurs. Ainsi, le traçage d'une arme à feu nécessite une étroite coopération au niveau international entre la police, les douanes et les services de surveillance des frontières.

544. L'adoption du protocole contre le trafic illicite d'armes à feu fut une étape importante. Toutefois, la communauté internationale a voulu poser les bases des règles d'engagement et de mise en œuvre des accords en matière de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu. Cette politique a été axée sur la création de mécanismes d'échange d'informations et de renseignements régionaux et sous-régionaux afin d'augmenter la coopération à la fois dans le domaine de la sûreté maritime et le contrôle des armes à feu. Quant au système des Nations Unies, il n'a pas été en marge de ces initiatives. Sa participation a été remarquée dans la mise au point d'outils et de ressources ayant pour objectif d'éradiquer la prolifération illicite des ALPC[2096], de munitions et d'explosifs qui transitent par mer et par les autres voies de communication.

Pour mieux prévenir le trafic illicite d'armes à feu, il a été recouru à des formations qui peuvent servir de modèle. Les cours de formation de l'UNREC[2097] sur la lutte contre le trafic illicite des ALPC sont conçus pour accompagner les États africains dans l'exécution du programme de l'ONU de 2001 ainsi que certains accords africains sous-régionaux. La lutte contre le trafic illicite d'armes à feu sur le continent africain a fait l'objet d'attention par l'UA et

[2095] L'Instrument international permettant aux États d'identifier et de tracer, de façon rapide et fiable, les armes légères et de petit calibre illicites (ITI), adopté par l'Assemblée générale des Nations unies en 2005.
[2096] Armes légères et de petit calibre
[2097] L'assistance et les outils offerts par l'UNREC (Centre Régional des Nations Unies pour la paix et le Désarmement en Afrique) sont : les cours de formation ; l'assistance à la gestion des armes et à la destruction des ALPC ; l'expertise légale sur le contrôle des ALPC et une recherche innovante sur les ALPC.

a été concrétisée par le 'plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie de l'union africaine sur le contrôle de la prolifération, de la circulation et du trafic illicites des armes'[2098].

545. Cela dit, l'UNODC a créé le programme de contrôle des conteneurs pour que les structures d'exécution dans les ports maritimes sélectionnés puissent minimiser le risque que des conteneurs soient utilisés pour le trafic illicite de drogues, la criminalité transfrontalière organisée et d'autres activités sur le marché noir y compris le trafic d'armes à feu. Il y a également le comité contre le terrorisme de l'ONU qui a publié un répertoire des bonnes pratiques, des codes et des normes internationaux pour aider les États membres dans leur mise en œuvre de la résolution 1373(2001) du Conseil de Sécurité sur les menaces à la paix et la sécurité internationales résultant d'actes de terrorisme[2099]. Rappelons que certaines initiatives ont visé le renforcement des capacités des États à détecter des biens illégaux dans les ports. L'apport de ces initiatives s'avère donc essentiel dans la régulation de la menace du trafic illicite d'armes à feu, de munitions et d'explosifs par mer[2100].

546. La coopération au plan international est une phase indispensable dans la lutte contre le trafic illicite d'arme à feu. C'est en raison de cela que nous ne saurions l'occulter dans cette recherche. Plusieurs organisations internationales travaillent déjà en ce sens. C'est le cas de United Nations Department for Disarmament Affairs (DDA) à New York qui a évalué la politique internationale en matière de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu, les implications de ses activités dans le maintien de la paix. En outre, le DDA a contribué à l'évaluation de la situation du trafic illicite des armes à feu suite aux recommandations du Secrétaire Général des Nations Unies à l'Assemblée Général. Le DDA a également mis en place un centre d'appel et de coordination des actions sur les armes légères[2101]. Sa mission est de délinéer (tracer les contours)

[2098] L'objectif de ce Plan d'action de mise en œuvre de la Stratégie est de définir les voies et moyens de réaliser les résultats fixés par la stratégie. La structure et les lignes directrices énoncées dans le Plan d'action reposent sur les indications fournies par la Stratégie. La mise en œuvre de cette stratégie se fera aussi bien au plan continental par (l'UA), régional par les (Communautés économiques et Régionales) et national par (les États membres de l'UA).

[2099] « La résolution exhorte par ailleurs tous les États à prendre les mesures voulues pour empêcher que des actes de terrorisme soient commis; à intensifier et accélérer l'échange d'informations opérationnelles; *à coopérer aux fins de prévenir le trafic d'armes, d'explosifs et de matières sensibles*; et à veiller à ce que les procédures d'octroi de l'asile et du statut de réfugié ne soient pas détournées à leur profit par des personnes impliquées dans des actes terroristes. » Extrait du guide technique pour la mise en œuvre de la Résolution 3173(2001) du Conseil de Sécurité. P.4

[2100] Au rang de ces initiatives, on peut citer l'initiative conjointe sur la sécurité des conteneurs entre les USA et l'Organisation mondiale des Douanes (OMD) ; l'initiative Mégaport sur la protection du réseau de transport maritime contre les marchandises dangereuses et les matériels nucléaires ; le Programme sur la sûreté des installations portuaires ; les recommandations pratiques pour la protection dans les ports de l'OIT/OMI et enfin, le système de gestion des données sur les armes à feu illicites et du traçage des armes d'interpol (iARMS).

[2101] Coordinating Action on Small Arms (CASA).

de la portée de l'action des Nations Unies dans ce domaine et mettre en œuvre les directives pour la coopération entre les différentes agences et départements[2102].

L'UNIDIR, et le Programme des Nations Unies pour le Développement ont mis en place un bureau au Mali pour lutter contre le trafic illicite d'armes à feu en soutenant l'action internationale sur le moratoire en Afrique de l'ouest sur l'importation des armes à feu dans la région[2103]. Il y a également le Centre International des Nations Unies pour la Prévention des Crimes qui joue un rôle remarquable en matière de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu. C'est en sens qu'il a mené des recherches sur certains aspects de la sécurité publique en rapport avec les armes à feu.

547. Quant au Conseil de Sécurité et son Assemblée Générale, ils ont contribué par des Résolutions[2104] essentiellement aux efforts des Nations Unies dans l'éradication du trafic illicite des armes légères et ont aussi permis au Secrétaire Général de conduire un certain nombre d'études et de consultations sur la question. Entre autres appui apporté par ces instances des Nations, on peut noter l'encouragement du Secrétaire général à l'exploration des moyens, à la collecte et au partage des informations sur la circulation illicite des flux d'armes à feu et leurs effets déstabilisateurs dans le but d'améliorer l'habilité de la communauté internationale à lutter et à prévenir cette menace. L'intervention des Nations Unies sur les questions de désarmement a été à juste titre résumée par le Secrétaire Général des Nations Unies d'alors, M. KOFFI ANNAN, comme un besoin pour l'organisation de mettre en place des initiatives concrètes qui bien sûr pourraient être appliquées à la menace que constituent les armes à feu[2105]. ''

La prévention du trafic illicite d'armes à feu par mer nécessite l'implication de certaines organisations internationales qui jouent un rôle très important. Dans bien des cas, leur intervention en la matière a pour fondement juridique des textes de portée internationale.

2- Le cadre fixé par les conventions internationales

[2102] Coordinating Action on Small Arms (CASA) : The United Nations Policy'', Department for Disarmament Affairs, 19 June 1998.

[2103] Voir le projet de Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, ses munitions et d'autres matériels afférents annexés à la Conventions des Nations Unies sur la Criminalité Transfrontalière organisée, A/AC.254/4/Add.2, 15 Décembre 1998.

[2104]Résolution 1373 du Conseil de sécurité des Nations Unies (2001) –Résolution de vaste portée, très complète, adoptée à l'unanimité, qui comprend des mesures et des stratégies en matière de lutte contre le terrorisme international, notamment des mesures visant à mettre fin à l'approvisionnement en armes de terroristes (voir paragraphes 2a et 3a)

[2105] Statement to the 30th Session of the Advisory Board on Disarmament Matters', the Secretary-General, Geneva, 17 March 1998. *''Let us, in this light, examine the effectiveness of international disarmament machinery not as an intellectual exercise, but rather as an exercise in defining how best to ensure that the Organization has, and is seen to have, an immediate impact in preventing war, minimizing its effects and rebuilding and sustaining peaceful and prosperous societies after conflicts has ended. That is the essence of disarmament. So let us redouble our efforts and do all we can to make the world a safer, and more secure place*

548. La Convention de Montégo Bay sur le Droit de la mer est l'un des textes fondamentaux qui régissent l'exploitation de la mer. Ainsi, cette exploitation qui se veut pacifique a été expressément marquée dans le Préambule de ce texte. Le Préambule de la CMB mentionne que les États parties à la Convention qu'il est souhaitable d'établir, au moyen de la Convention, compte dûment tenu de la souveraineté de tous les États, un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite les communications internationales et favorise les utilisations pacifiques des mers et des océans...

Malgré l'existence de ce texte, l'utilisation de la mer ne se fait pas toujours dans un contexte de paix. Il n'est par rare de voir que le transport maritime serve parfois de canal pour acheminer illicitement des armes à feu mettant en péril la sûreté aussi bien des navires, leurs équipages que des États.

549. A ce niveau de notre recherche, il est question de démonter que la CMB peut servir de base légale à la lutte contre le trafic illicite d'armes à feu par mer. Observons dans ce cadre que la CMB a procédé à la séparation des espaces maritimes auxquels il convient d'ajouter les ports. La Convention de Montégo Bay stipule que les ports font partie de la Côte[2106]. Ainsi, le Programme d'action des Nations Unies ; le Protocole sur les armes à feu et l'ITI font mention de ce que les États doivent mettre en place et appliquer les lois , règlements et procédures adéquates pour assurer un contrôle efficace sur l'importation, l'exportation et le transit des armes à feu, des munitions et des explosifs. Par conséquent, les États peuvent appliquer toutes ces dispositions aussi bien dans leurs eaux territoriales que dans leurs ports.

Concernant les eaux territoriales, si les États exercent une souveraineté totale[2107], les navires qui ne battent pas pavillon de l'État côtier profitent du droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales aussi longtemps que leur passage ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier[2108].Toutefois, l'État côtier peut adopter des lois et règlements relatifs au passage inoffensif à travers la mer territoriale pour prévenir les infractions à ces lois et règlements[2109].

550. En haute mer, la CMB a également prévu de réguler les activités maritimes. La définition de la haute mer comme les parties de la mer qui ne sont pas comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures…[2110] créé certains privilèges

[2106] Art 11 de la CMB
[2107] Arts 2 et 3 de la CMB
[2108] Art 17, 18, 19 de la CMB
[2109] Art 21(1) h et 33 de la CMB. Il s'agit des lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration
[2110] Art 86 de la CMB

pour les États qui bénéficient de la « liberté de la haute mer » englobant ainsi une série de libertés. Aussi bien l'article 87 que l'article 110 de la CMB ne prennent pas en compte l'infraction de trafic illicite d'armes à feu par mer qui autorisent les navires de guerre à arraisonner les navires qui se livrent à de telles activités. En dehors des cas pris en compte par les articles 87 et 110 de la CMB, toute action entreprise sans le consentement de l'État du pavillon peut être considérée comme un acte de guerre.

551. Néanmoins, les États peuvent consentir au moyen d'un traité ou d'un autre accord, à ce que des navires de guerre étrangers approchent et que leurs équipages montent à bord des navires battant leur pavillon s'ils ont des motifs raisonnables de croire que ces navires se livrent à des activités illicites dont le trafic illicite d'armes à feu. A ce propos, le régime applicable aux stupéfiants peut être étendu dans n'importe quel cadre de coopération future qui traite spécifiquement du trafic illicite d'armes à feu, des munitions et des explosifs en haute mer. Ce régime, bien qu'il ne prenne pas expressément en compte le trafic illicite des armes à feu, comporte tout de même des dispositions sur le consentement à l'arraisonnement des navires soupçonnés de transporter des biens illicitement.

C'est en ce sens que l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes donne des précisions sur la possibilité de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux pour autoriser un État requérant à arraisonner, fouiller et éventuellement prendre des mesures appropriées à l'égard des navires battant son pavillon. L'article 17 de cette Convention est lui-même intitulé : *trafic illicite en mer.* Ce titre présente un caractère général, donc éventuellement applicable au trafic illicite d'armes à feu par mer. On comprend aisément que les États parties à la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes peuvent se prévaloir de ce texte notamment en sa disposition sur le trafic illicite par mer pour renforcer la répression du trafic illicite d'armes à feu par mer.

552. A ces textes internationaux, il convient d'ajouter la Convention des Nations Unies contre la criminalité transfrontalière organisée[2111] qui vise à promouvoir la coopération internationale afin de prévenir et de combattre plus efficacement la criminalité transfrontalière organisée y compris le trafic illicite d'armes à feu par mer. Étant le premier instrument juridique international à caractère général visant à lutter contre la criminalité organisée, cette convention et ses protocoles donnes aux services de répression et aux autorités judiciaires des moyens juridiques et uniques de mener ce combat. A la CNUCTO, il est annexé des Protocoles dont l'un

[2111] Résolution 55/25 de l'Assemblée Générale du 15 novembre 2000

présente un intérêt capital à ce niveau de notre étude. Il s'agit du Protocole contre la fabrication et le trafic d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transfrontalière organisée ouvert à la signature le 2 juillet 2001[2112].Ce protocole vise à harmoniser et renforcer la coopération internationale, mais aussi à mettre en place des mécanismes cohérents pour prévenir, combattre et éliminer la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions.

Rappelons succinctement que le Protocole définit les armes à feu qui rentrent dans son champ d'application[2113] ainsi que ce qu'il fallait entendre par fabrication et trafic illicites[2114]. La prévention et la lutte contre le trafic illicite d'armes à feu a pris en compte leur marquage suite à des négociations intenses dans la mesure où cette exigence devait concerner toutes les armes. Par la suite, un compromis a été trouvé et traduit dans l'article 8 du Protocole. Cet article institue un marquage unique des armes tel que défini dans la première partie de cette disposition mais il autorise également le maintien pour les États qui emploient actuellement un marquage par symbole géométrique permettant une identification facile de l'arme et du fabriquant.

A cela s'ajoute le fait que des dispositions relatives à la confiscation et la saisie des armes[2115], au rôle des courtiers[2116], à l'établissement et à la tenue de registres officiels pour une période au moins égale à dix ans sur laquelle les armes soumises aux dispositions du présent protocole doivent être inscrites, aux mécanismes de coopération[2117] et de prévention, aux dispositions concernant l'exportation et l'importation des armes, et à leur désactivation, aux mesures de prévention et de sécurité ainsi que l'échange d'informations, à la formation et la coopération technique[2118].

553. Par ailleurs, notons que des difficultés à définir le champ d'application du protocole ont été constatées. Celui-ci ne couvre pas les transactions d'États à États dans les cas où son application pourrait porter préjudice aux droits d'un État Partie d'agir dans l'intérêt de sa sécurité nationale. Cette disposition vient rappeler très précisément que ce nouvel instrument international n'est pas un texte international sur le désarmement mais qu'il est bien un protocole

[2112]A la suite de négociations difficiles, le Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feux a finalement été adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies le 31 mai 2001 (résolution). Il faut noter que le Comité intergouvernemental spécial pour l'élaboration de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée était aussi chargé de l'élaboration de ce protocole, comme d'ailleurs des deux autres protocoles contre la traite des personnes et le trafic de migrants.

[2113] Art 3 a), b) et c) du Protocole contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu…

[2114] Art 3 d) et e) du protocole précité

[2115] Art 6 du protocole du 31 mai 2001

[2116] Art 13.3 et 15 du Protocole précité « En vue de prévenir et de combattre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, les États Parties qui ne l'ont pas encore fait envisagent d'établir un système de réglementation des activités de ceux qui pratiquent le courtage… »

[2117] Art 13 du protocole du 31 mai 2001

[2118] Art 14 du protocole du 31 mai 2001

additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et qu'à ce titre, il vient simplement compléter la panoplie des trois instruments déjà adoptés par l'Assemblée générale le 15 novembre 2000. Cela représente un atout supplémentaire non négligeable pour la Convention, quand on sait la réputation péjorative de premier rang qu' a le trafic d'armes dans les activités de la criminalité transnationale organisée[2119].

En outre, les États doivent veiller à l'application du traité sur le commerce d'armes (TCA)[2120] entré en vigueur en 2014. Ce traité contribue au renforcement de la lutte contre le trafic d'armes notamment par voie maritime à mesure que les États parties mettront en œuvre les mesures de contrôle prévues par le Traité.

Les réseaux criminels spécialisés dans le trafic d'armes à feu ne font que changer en permanence leurs méthodes de transports. Toutefois, la voie maritime est beaucoup convoitée surtout celle des États qui n'ont pas des moyens adéquats pour contrôler leur frontières maritimes. Pour faire face à cette éventualité, certaines régions se sont organisées en élaborant des mesures préventives afin de dissuader les trafiquants. La réussite d'une telle politique régionale de prévention du trafic illicite d'armes à feu n'a de succès que lorsqu'elle est bien appliquée dans et par les États.

B- Le cadre juridique régional et étatique

En appui à l'apport des États au niveau international, une certaine coopération en matière de prévention du trafic illicite d'armes à feu est organisée à un niveau régional. L'exemple européen une fois de plus nous semble illustratif (**1**) en plus de la contribution non moins essentielle du droit interne qui mérite d'être rappelée(**2**). La prévention du trafic illicite d'armes à feu fera appel en certains de ces points du numérique. La notion de cyber patrouille a déjà été évoquée. Ce recours au numérique qui présente bien des atouts renferme de plus en plus des inconvénients pour la marétique auxquels il faudrait envisager des solutions (**3**).

[2119] **J-P LABORDE**, « Note introductive au protocole contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée », *Revue internationale de droit pénal* 3/2001 (Vol. 72), p. 946-947

[2120] Traité adopté par l'Assemblée générale des nations unies le 2 avril 2013 et entré en vigueur le 24 décembre 2014

1- Le cadre juridique régional

554. Les initiatives européennes en matière de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu ont été mises en œuvre en deux périodes. D'abord, la période qui court jusqu'à 2015 et celle qui la succède jusqu'au moment où nous rédigeons cette thèse. Les initiatives européennes ont été bâties sur un cadre juridique présentant un caractère général qu'il convient de rappeler[2121]. En ce qui concerne la régulation du contrôle de l'acquisition et de la détention des armes à feu, un texte important[2122] permet le renforcement des aspects liés à la sécurité. Il permet également l'alignement de la directive sur le Protocole contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions annexé à la CNUCTO.

555. L'observation que nous pouvons faire aussi bien dans le droit communautaire que dans le droit international, est qu'il semble ne pas avoir de nombreux textes spécifiques au trafic illicite d'arme à feu par mer. C'est en raison de cela qu'il ne sera pas rare comme le lecteur a du le constater, de voir la présentation dans un ordre général de la lutte contre le trafic d'armes à feu. Cela dit, notons que ces textes du droit communautaire européen permettent la règlementation de la circulation des armes à feu par tous les modes de transport dans l'espace européen. Par Décision 2001/748/CE du Conseil du 16 octobre 2001, le Conseil a permis l'intégration du Protocole sur le trafic illicite des armes à feu matérialisée par la signature du 16 janvier 2002.

Toutefois, il convient de rappeler que si le Protocole se borne à mettre en place une obligation directe de marquage des armes lors de leur fabrication, et lors des transferts de stock, la Directive 91/477/CEE ne fait qu'une allusion indirecte à l'obligation de marquage. L'autre observation qu'on peut faire c'est que la Directive définit le trafic illicite d'arme à feu en fonction de leur fabrication illicite[2123]. Pour faciliter le traçage des armes, il est admis des codes alphanumériques et à l'inscription de l'année de la fabrication de l'arme dans le marquage.

L'objectif visé par cette procédure est de pouvoir repérer l'arme, même sortie du champ de son affectation légale, mais également garantir son suivi lors de ses mouvements par

---

[2121] Voir art 83 TFUE ; art 95 TFUE ; art 114 TFUE ; art 346.1b) TFUE et l'art 290 TFUE concernant le système d'échange d'informations.

[2122] Directive 91/477/CEE du Conseil relative au contrôle de l'acquisition et de la détention d'armes, modifiée par la Directive 2008/51/CE.

[2123] Art 1er 2 ter de la Directive 91/ 477/CEE « *Aux fins de la présente Directive, on entend par trafic illicite, l'acquisition, la vente, la livraison, le transport ou le transfert d'armes à feu, de leurs pièces ou de leurs munitions à partir ou au travers du territoire d'un État membre vers le territoire d'un autre État membre si l'un des États membres concernés ne l'autorise pas conformément aux dispositions de la présente Directive ou si les armes à feu assemblées ne sont pas marquées conformément à l'article 4 para 1* ».

importation, exportation, transit et finalement en cas d'usage illégale pour reconnaître l'auteur de l'acte infractionnel. En outre, la Directive a relevé la période de conservation des registres d'information sur les armes qui de 10 ans pour le Protocole à 20 ans afin de permettre un traçage adéquat, mais aussi faciliter la conduite des enquêtes criminelles qui durent dans le temps.

556. Lors d'une interview dans le cadre de la préparation de cette thèse, un spécialiste en géopolitique et trafic d'armes à feu a observé qu'une quantité importante d'armes à feu ne peut pas être à bord d'un navire sans que l'équipage n'ait connaissance alors qu'une telle quantité de stupéfiants peut être à bord à la seule connaissance d'un ou certains membres d'équipage[2124]. A notre avis, ce n'est pas le type d'activité illicite qui détermine le nombre des membres d'équipage qui s'associent à un tel projet répréhensible. Le plus important, c'est que dans l'un ou dans l'autre cas le(s) membre(s) d'équipage ait agi en connaissance de cause.

La difficulté se posera davantage dans le cas du transport par mer dans les conteneurs. Ainsi, des armes à feu, même en quantité importante dissimulées dans des conteneurs respectifs sur un navire peuvent ne pas être décelées. Encore qu'il faudrait prendre en compte que très peu de conteneurs font l'objet de contrôle pendant le voyage. Le chiffre de 2% seulement de contrôle aurait été avancé. Même lorsque les agents ont parfois la volonté de contrôler, l'honnêteté intellectuelle nous impose de dire que la corruption dans ce domaine enfonce le clou[2125].

557. C'est pour parer à ces difficultés éventuelles que le législateur communautaire essaie d'adapter le cadre juridique aux méthodes de plus en plus sophistiquées du trafic illicite d'armes à feu. Le Règlement UE n°258/2012, du 14 mars 2102[2126] portant application de l'article 10 du Protocole contre le trafic la fabrication… et le trafic illicite d'armes à feu est aussi l'illustration de cette volonté de venir à bout de cette menace dans le transport maritime particulièrement et généralement par les autres moyens. L'on a pu constater dans la communication du 18 juillet 2005 relative aux mesures visant une plus grande sécurité en matière d'explosifs, de détonateur, de matériel servant à fabriquer les bombes et armes à feu, que la commission a annoncé son intention de mettre en œuvre l'article 10 du Protocole.

Pour assurer le respect du Protocole, il est également important de conférer le caractère d'infraction pénale à la fabrication ou au trafic illicite d'armes à feu, de leurs pièces, parties essentielles et munitions et de prendre les mesures nécessaires pour permettre la confiscation des biens ainsi fabriqués ou objet de trafic. Les mesures destinées à satisfaire aux dispositions de

[2124] **J-C ANTOINE**, interview téléphonique le samedi 28 janvier 2017.

[2125] En 2008, au Port de San Pedro, en Côte d'Ivoire, en complicité avec la gendarmerie du port, 60 conteneurs ont été détournés

[2126] Le Règlement n°258/2012 du 14 mars 2012 portant application de l'article 10 du Protocole de la CNUCTO sur les armes à feu entrée en vigueur le 30 septembre 2013. Les modalités d'application de ce règlement sont fixées par le Décret n°2014-62 du 28 janvier 2014 relatif aux exportations d'armes à feu, munitions et leurs éléments.

l'article 10 du Protocole relatif aux armes à feu devraient prévoir des procédures simplifiées pour les armes à feu à usage civil. Il convient donc de veiller à faciliter l'autorisation d'envois multiples, les mesures pour le transit et les exportations temporaires à des fins légales. A cela s'ajoute le fait que les États devraient déterminer le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et assurer la mise en œuvre de celle-ci. Ces sanctions devraient être effectivement proportionnées et dissuasives.

L'acquisition d'armes à feu par des particuliers au moyen d'une technique de communication à distance, par exemple internet, devrait, lorsqu'elle est autorisée, être soumise aux règles prévues par la Directive 91/477/CEE et l'acquisition d'armes à feu devrait, en principe, être interdite aux personnes condamnées en vertu d'un jugement ayant acquis force de chose jugée pour certaines infractions pénales graves.

558. Par ailleurs, l'échange d'informations entre les États membres est nécessaire pour une coordination de la lutte contre le trafic illicite d'armes à feu dans l'espace européen. Sur la question spécifique des armes à feu, un pré-requis est nécessaire sur le plan des échanges d'informations sur l'achat et la vente des armes à feu, munitions et explosives à l'intérieur de l'espace communautaire. La mise à niveau des équipements de communication reste une priorité notamment les systèmes d'ordinateur qui aident à mettre en place des mesures préventives et répressives du trafic illicite d'armes à feu. La lutte contre le trafic illicite des armes à feu doit imposer une interaction entre les initiatives à terre qui inévitablement auront des influences sur ces activités en mer. La facilité d'écoulement des armes par les trafiquants favorise également l'intensification de cette menace. Les attentats perpétrés à Paris, à Copenhague et à bord du train Thalys ont mis en évidence le caractère organisé du terrorisme, notamment sur le plan de l'approvisionnement en armes à feu.

La menace du trafic illicite d'armes à feu a été saisie de manière décisive par les autorités européennes notamment par le Parlement européenne et le Conseil grâce à la Directive du 18 novembre 2015, c'est-à-dire cinq jours après les attentats sur Paris ayant causé la mort de plus de cent-vingt personnes. Au plan européen, il est important de mettre en place un champ de coopération en matière de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu. C'est cet exemple que le Brésil a suivi en se rapprochant de ses voisins comme l'Argentine, le Paraguay et bien d'autres États de la région par un accord. Ce que rappellent justement certains auteurs[2127]. Il serait

[2127]**S. CUCOVAZ**, ''Inter-relationship between the Illicit Trafficking in Small Arms, Drug Trafficking, and Terrorist Groups in South America''/ **P. GASPARINI ALVES** and **D. BELINDA CIPOLLONE** (eds), Curbing Illicit Trafficking in Small Arms and Sensitive Technologies: An Action-Oriented Agenda, New York and Geneva: United Nations, 1998.

important qu'un tel accord contienne des mesures de sûreté, des mesures pour développer la stratégie et des actions concrètes sur les problèmes de sûreté à l'intérieur des frontières.

559. En Amérique Latin, la possibilité d'une action rapide, régionale et sous régionale contre le trafic illicite d'armes à feu serait possible sous les auspices des organisations telles MERCOSUR[2128] et OAS. La Convention inter-américaine de 1997 constitue déjà la base juridique de la bonne marche de la coopération visant l'éradication du trafic illicite des armes dans la région.

Comme cela a été déjà le cas au Brésil sous les auspices des ministres de l'intérieur des États membres du MERCOSUR, un accord doit être signé par les États de la région d'Europe ou encore de l'Union européenne pour développer un mécanisme concerté de rapport sur les armes à feu, munitions, explosifs et d'autres matériels afférents incluant la liste des acheteurs et des vendeurs. Il convient de rappeler que cette initiative a reçu une attention particulière des Présidents des États membres du MERCOSUR qui ont constaté leur adhésion par une déclaration présidentielle[2129]. Au mois de juillet de l'année 1998, un accord a été signé à la rencontre de Buenos Aires MERCOSUR créant un tel mécanisme de rapport[2130]. Il serait donc intéressant de s'en inspirer dans l'espace Schengen pour améliorer le système d'enregistrement, d'acquisition, de détention et de transfert dans armes au sein de l'union européenne.

L'appui des Nations Unies aux régions en proie au trafic illicite d'armes à feu est aussi essentiel. C'est le cas de l'Amérique Latine qui a reçu l'appui des Nations Unies dans le cadre du UN-LiRED[2131]. Ce projet était axé sur la sensibilisation à propos de la régulation de la circulation des armes à feu et du désarmement dans la région[2132]. Il regroupe les policiers et leurs officiers, ainsi que les diplomates et les officiels militaires travaillant sur la question du trafic illicite d'armes à feu dans la région.

560. Il est important de noter qu'en Afrique, certaines initiatives ont été lancées à partir d'accords en vue de la mise en place de nouvelles organisations. Elles sont axées sur la lutte

[2128] Marché commun du Sud (Mercado comun del sur)

[2129] Presidential Declaration on « Combat and the Manufacturing and the Illicit Trafficking of Firearms, Ammunition, Explosives and Related Material' in Santiago de Chile on 18 avril April 1998.

[2130] Security Information Exchange System', MERCOSUR/RMI/Acuerdo N° 4/98, Buenos Aires, 27 March 1998.

[2131] The United Nations Regional Center for peace, Disarmament and Development in Latin America and Caribbean Trafficking in Firearms, Ammunition and Explosives' where a number of workshops have been scheduled in cooperation with the Inter-American Drug Abuse Control Commission (CICAD) of OAS.

[2132] In the course of 1999, the United Nation Regional Center for Peace, Disarmament and Development in Latin America and the Caribbean(UN-LiREC) initiated a projet entitled " Regional Clearing House on Illicit Trafficking in firearms, Ammunition and Explosives"

contre diverses menaces[2133] dont le trafic illicite d'armes à feu par mer. C'est le cas de l'Accord technique entre la CEEAC et les États de la Zone D[2134] ayant pour objectif la mise sur pied d'un plan de surveillance du Golfe de Guinée. Le CRESMAC[2135] et L'OMAOC[2136] sont d'un grand apport dans la lutte contre le trafic illicite d'armes à feu par mer dans ces deux régions à côté des autres missions qui leurs sont assignées.

Les dispositions prises à l'échelle régionale influence la politique nationale des États pour la prévention du trafic illicites d'armes à feu y compris dans le domaine maritime. Ainsi, les États, dans leur politique de prévention de cette menace ne sauraient se soustraire à cette règle, en dépit de la nécessité qu'il y a en la matière à s'inspirer de certains mécanismes qui ont réussi ailleurs.

2- Le régime préventif du trafic illicite d'armes à feu en droit interne

561. L'évolution de la législation depuis 1995 et le durcissement des conditions d'accès aux armes à feu, dont un certain nombre était jusqu'alors librement accessible, a entrainé une modification de l'approvisionnement en armes chez les criminels. Le rapport Cances en 1997, s'appuyant sur l'expertise, par le laboratoire de police scientifique de Paris en 1996 et 1997, de 2000 armes saisies, rapportait que 45 % étaient des pistolets semi-automatiques, 22 % des fusils à pompe, 13 % des carabines 22 LR, 3,1 % de pistolets-mitrailleurs et 1,6 % des revolvers. Les laboratoires interrégionaux de police scientifique de Lille, Lyon, Toulouse et Marseille ont examiné, en 1997, 1 339 armes, parmi lesquelles 431 étaient en vente libre, soit 32 % du total des armes saisies. Ce rapport a eu un rôle direct dans le décret de 1998 qui a soumis au régime de

[2133] Il s'agit de la mise en place d'un plan de sécurité et sûreté maritimes qui passe par la lutte contre la piraterie maritime, le terrorisme maritime, les vols à main armée en mer, le trafic de drogue, le trafic d'êtres humains et de migrants, en un mot la criminalité transfrontalière organisée.

[2134] Cameroun, Gabon, Guinée équatoriale et Sao Tomé

[2135] Centre Régional de la Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC). Pour le secrétaire général de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, Ahmad ALLAM-MI l'inauguration du siège du CRESMAC constitue une réponse des chefs d'États et gouvernements des pays de l'Afrique centrale aux nombreux et violents actes de pirateries et vols à mains armées constatés dans l'espace maritime de la CEEAC. *« La mise en place du CRESMAC répond à la volonté des chefs d'États et des gouvernements de la CEEAC à garantir en mer et sur les côtes à tous les usagers, la sûreté dans le Golf de Guinée »* a-t-il déclaré. Disponible sur www.adiac-congo.com

[2136] Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) Au plan de la sûreté maritime, de la sécurité et de la protection de l'environnement, elle vise quatre objectif dont la mise en place d'un réseau sous-régional intégré de Garde-côtes : l'objectif du projet est de mettre en œuvre les conventions adéquates de l'OMI visant à assurer la sécurité des navires, des passagers et des marchandises dans les eaux territoriales de la sous-région contre la piraterie, ***les vols à main armée et autres actes illicites***/terroristes à l'encontre du commerce maritime (application de la Convention SUA)...

l'autorisation ou de la déclaration, voire de l'interdiction totale, des armes qui étaient jusqu'alors en vente libre, donc librement accessibles aux criminels.

Ces derniers se sont alors tournés vers les pays étrangers, notamment les pays de l'Est, pour acquérir des armes, comme l'établit la mission parlementaire sur la violence par les armes à feu : « l'existence de nouvelles sources de trafics clandestins en armes à feu provenant des pays de l'Europe de l'Est et, en particulier, des Balkans ». Les restrictions ont permis de priver la petite délinquance d'armes facilement accessibles, mais elles n'ont pas empêché le grand banditisme de s'approvisionner en armes de guerre telles que les fusils d'assaut, les armes antichar ou les explosifs dont l'usage lors de braquages de transports de fonds a augmenté depuis le rapport Cances de 1997.

Prise globalement néanmoins, aucune tendance notable à l'explosion ni du trafic ni du nombre d'armes utilisées pour commettre des crimes ne semble avérée, si ce n'est l'usage d'armes factices dont l'usage a logiquement augmenté avec la disponibilité à bas prix depuis la fin des années 1990 et le développement de l'ère soft gun.

562. La législation française[2137] permet dans certains de ses textes d'assurer la sûreté des expéditions et des transports d'armes par mer. Ainsi, elle a fait mention d'une certaine catégorie d'armes auxquelles les dispositions de la section portant sur la « sécurité des expéditions et des transports des armes » sont applicables[2138]. Par ailleurs, elle fixe un régime d'acheminement permettant de satisfaire aux conditions des armes et leurs éléments[2139]. Dans ces conditions, il est pris en compte le délai que doivent mettre des armes en transit dans un port…Ce délai qui ne peut excéder 24 h dans les aéroports et gares est étendu jusqu'à 72h dans les ports. Le législateur ne nous dit pas pourquoi il fait ces spécifications. Les ports seraient-ils plus sûrs que les gares et aéroports ? Les procédures de contrôle et de vérification dans les aéroports et les gares seraient-elles plus efficaces ou plus rapides que celles admises dans les ports ?

A notre avis, les ports ne sont pas moins vulnérables aux attaques des terroristes, au détournement des armes de sorte que la durée du séjour devait être également réduite sauf cas d'une difficulté particulière qui pourrait imposer un délai plus long[2140]. Ce qui nous intrigue dans

[2137]Décret no 2013-700 du 30 juillet 2013 portant application de la loi no 2012-304 du 6 mars 2012 relative à l'établissement d'un contrôle des armes moderne, simplifié et préventif

[2138] Art 126 du texte sus-indiqué

[2139]Les expéditions par la voie ferrée, aérienne ou maritime d'armes à feu et d'éléments de ces armes des catégories A, B, C, du 1 ◦ et des *g* et *h* du 2◦ de la catégorie D···doivent être effectuées par un régime d'acheminement permettant de satisfaire aux conditions de délai prévues à l'article 132.

[2140] L'attaque sur le US COLE dans le Golfe d'Aden est illustratif / Le cargo ukrainien Faina avait été arraisonné, le 25 septembre 2008 par des pirates somaliens (Certainement pas dans un port). Le bateau transportait 33 chars d'assaut T-72, une cargaison dont *la destination est encore incertaine*. Le Kenya assure qu'il s'agit d'une commande

le détournement du navire Faina, est que la destination de la cargaison d'armes qu'il transportait était jusqu'à ce qu'il tombe aux mains des pirates inconnue. Or, ce transport d'armes fait par l'armateur du Faina serait contraire au Protocole contre la fabrication et le trafic d'armes à feu[2141] dans la mesure où le pays importateur semble ne pas être connu.

Pour mieux suivre l'acheminement des armes, aussi bien dans les ports de départ, de transit que de destination, certaines autorités ont la charge de fixer les conditions de sécurité auxquelles doivent satisfaire les opérations de déchargement, de chargement et de transit dans les ports et autres voies de communication[2142].

563. Notons que suite aux attentats terroristes du 13 novembre 2015 sur la Ville de Paris, l'État français, en la personne de son Ministre de l'intérieur a adopté des mesures d'urgence qui vont une semaine après l'incident faire l'objet d'un débat au Conseil européen et être à l'origine de modifications des textes existants en matière de transport d'armes au sein de l'Europe mais aussi entre l'Europe et les États hors UE.

Il faudrait souligner que ces mesures d'urgence prennent en compte la lutte contre les armes détenues illégalement[2143]. Cela passera par le développement des cyber-patrouilles. Cet axe nécessitera de donner des moyens juridiques aux enquêteurs, des effectifs conséquents et protéger les fonctionnaires qui seront en charge de ces missions. A cela, il faudrait ajouter le renforcement du contrôle des points d'entrée des armes (port, aéroport, armurerie et club de tirs). La coopération en matière de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu demeure une priorité. Cette coopération doit être axée sur la fiabilité du renseignement au niveau international, communautaire et national notamment avec les pays des Balkans, principales sources d'approvisionnement des trafiquants. Par ailleurs, l'idée de la création d'un fichier national d'identification balistique qui aura pour but de recouper les affaires judiciaires est à encourager. Cela doit se traduire par l'amélioration de la traçabilité des trafiquants. La démarche citoyenne

---

pour son armée. Mais d'autres sources soupçonnent une livraison secrète pour le Sud-Soudan, où un embargo sur les armes est en vigueur.

[2141] Art 10 par 3 du Protocole contre la fabrication et sur le trafic illicite d'armes à feu : « *La licence ou l'autorisation d'exportation et d'importation et la documentation qui l'accompagne contiennent des informations qui, **au minimum, incluent le lieu** et la date de délivrance, la date d'expiration, le pays d'exportation, le pays d'importation, le destinataire final, la désignation des armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions et leur quantité et, en cas de transit, les pays de transit. Les informations figurant dans la licence d'importation doivent être fournies à l'avance aux États de transit.* »

[2142] Art 132 al 2 Décret no 2013-700 du 30 juillet 2013 portant application de la loi no 2012-304 du 6 mars 2012 relative à l'établissement d'un contrôle des armes moderne, simplifié et préventif dispose : *« Les conditions de sécurité auxquelles doivent satisfaire les opérations de chargement, de déchargement et de transit dans les gares routières, ferroviaires, les ports et les aéroports des armes et éléments des armes classés dans ces catégories sont fixées par arrêté conjoint des ministres de l'intérieur et de la défense et des ministres chargés de l'industrie, des transports et des douanes. »*

[2143] Voir le Plan national de lutte contre les armes détenues illégalement en France, 13 novembre 2015

dont nous ne parlons pas assez reste pourtant un moyen efficace pour le dépôt volontaire d'armes à feu.

L'enregistrement et la traçabilité des armes à feu permettent de lutter contre leur trafic. C'est ainsi que pour une meilleure traçabilité et un enregistrement parfait des armes à feu, il est évidemment besoin d'une base de données nationale sur les armes à feu qui sera accessible à la police et certaines unités. La mise en place d'une brigade spéciale de lutte contre le trafic d'armes à feu doit être envisagée. Ce système pourra accélérer l'enregistrement des armes à feu et tracer les armes et leurs trafiquants sur l'ensemble du territoire français. Naturellement, cette base de données pourra prendre en compte les armes en transit, en import et export.

564. Il convient d'indiquer qu'on peut mieux attendre de la politique française de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu. Le modèle brésilien serait un exemple à suivre dans certains cas. Mais pourquoi se servir du modèle brésilien pour éradiquer une telle menace qui mine un domaine comme le transport maritime ? Au Brésil, précisément la situation qui prévaut à Rio de Janeiro, où l'usage criminel des armes à feu et l'accès aux armes de gros calibres est un réel problème. Le Brésil, pays où le nombre d'armes saisies est significatif et enfin pays où les armes de fabrication étrangère représente 1/3 de toutes les saisies[2144]. Il est donc important de noter que la nouvelle politique brésilienne de lutte contre le trafic illicite d'arme à feu présente certains points intéressants dont pourraient s'inspirer les autorités françaises en charge de la lutte contre le trafic illicite d'armes à feu. Elle se décline en quatre points.

565. Ainsi, l'accent devra être mis sur une politique nouvelle de prévention et de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu. Ce point nécessite des efforts conjoints qui pourront débouchés sur des moyens efficaces de prévention et de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu. C'est en ce sens que le SEMINARM fournit une plateforme utile pour la 'collective Brainstorm'. Il fournit également le cadre de discussion des idées en détails et pour l'analyse de la situation du trafic illicite et du rôle spécifique que chaque agence pourrait jouer dans la lutte contre cette menace.

A côté du SEMINARM, existe le 'nationwide federal police program' sur les armes à feu qui maintenant fournit des informations importantes sur l'acquisition légale et les armes volées à travers le pays.

Pour atteindre certaines améliorations de sa politique en matière de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu, le Brésil a mis sur pied un mécanisme de coopération avec l'ensemble des institutions telles qu'INTERPOL et les Nations Unies dans leur lutte contre le trafic illicite

[2144] **P. GASPARINI ALVES**, *Illicit Trafficking in Firearms: prevention and combat in Rio de Janeiro, Brazil. A national, Regional and Global Issue*, UN- UNIDIR, 2001, p.2

d'armes à feu[2145]. C'est d'ailleurs ce qui donne une dimension internationale à la politique brésilienne. Le réseau d'INTERPOL impressionnant d'officiers dans le monde entier et son système de communication est certainement une contribution substantielle au travail des autorités de Rio de Janeiro notamment en matière de traçage des armes et des trafiquants.

Notons ensuite que l'institut des Nations Unies pour le désarmement pourrait jouer un rôle important en vulgarisant une série d'initiatives prises aux niveaux sous-régional et régional conformément aux champs d'opérations et d'accords internationaux[2146]. D'autres accords qui pourraient avoir un impact positif sur la lutte contre le trafic illicite d'armes à feu sont développés dans le cadre du MERCOSUR qui prend en compte l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay aussi bien que leurs États associés comme la Bolivie et le Chili. Il est intéressant de faire remarquer que ces accords prennent en compte 'le Système d'échange d'information en matière de sûreté' ; le protocole d'assistance juridique en matière pénale ; le plan régional de la sûreté des citoyens ; le plan général de sûreté pour la zone des trois frontières (Argentine, Brésil et Paraguay).

566. L'autre point qui fonde la politique brésilienne de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu est l'adoption de nouvelles lois et règlements en la matière. Le Brésil est partie à plus de huit textes internationaux impliquant les armes à feu[2147]. Ajoutons que le contrôle de l'ensemble des matériels de guerre est prévu par la Constitution fédérale du Brésil[2148]. Cet article donne autorité au gouvernement de superviser la production et le commerce du matériel de guerre qui prend en compte son importation et son exportation.

Par le Décret Présidentiel du 6 juin 1934, le Ministre de l'armée, disons de la défense est responsable de la supervision de la fabrication, l'exportation et l'importation des armes à feu[2149]. Un autre décret traite de la supervision des produits contrôlés[2150]. Ainsi, chaque compagnie qui souhaite produire du matériel contrôlé doit également obtenir une licence valable (Registration

---

[2145] **P. GASPARINI ALVES**, op. cit, p. 20

[2146] En 1997, la Convention inter-américaine signée par les pays de l'organisation des États américains (OAS) est un accord qui met en œuvre des initiatives liées au travail des communautés brésiliennes de renforcement des lois.

[2147] Model Regulation for the Control of the international Movement of firearms, their Arts and Components and Ammunitions, OAS; General Security Plan for the Triple Border Zone; Cooperation and Reciprocal Assistance Plan for the Regional Security of MERCOSUR; Convention against the Illicite Manufacturing of and Trafficking in Firearms, Ammunitions, Explosives, and Other Related Material; Security Information Exchange System; Presidential Declaration on 'Combat and the Manufacturing and the Illicit Trafficking of Firearms, Ammunition, Explosives and Related Material'; Firearms, Ammunition, Explosives and other Related Material Buyers and Sellers joint Mechanism, n° 4/98 et enfin Exchange of letters on arms Trafficking, Legislative Decree n°22.

[2148] Constitution of the Federal Republic of Brazil, 5 Octobre 1998, Article 21, Chapitre II, paragraph VI, p.31.

[2149] Conformément à ce décret, chaque industrie doit soumettre un rapport détaillé de ses capacités de production au Ministre de la défense, impliquant le nombre de fabrication, son staff, son équipement, et d'autres détails comme ses activités de transport et de commerce.

[2150] Il s'agit du décret fédéral du 28 janvier 1965 en son article (R-105)

Certificate) du Ministre de la défense. Toutefois, au Brésil, il y a un ministre de la marine et un ministre de l'aéronautique. Or, les autorisations de ces derniers ne sont pas requises.

567. Contrairement à cela, en France, l'autorisation d'exportation d'armes à feu, munitions et leurs éléments trouve son fondement juridique dans un texte de l'UE[2151]. C'est ainsi que, sur le formulaire d'exportation, le pays d'exportation doit indiquer en toutes lettres son nom et son code « iso alpha »[2152]. Cela dit, le code douanier des marchandises doit être indiqué pour le moins, la nomenclature combinée (NC) à 8 chiffres (voir le « code NC »[2153]. Or, au Brésil, l'autorité chargée de délivrer les licences d'exportation des armes, munitions et leurs éléments est le Ministre de l'économie et des finances en sa Direction générale des Douanes et des droits indirects.

Si la douane est spécialisée dans les contrôles de marchandises de toute nature, il faudrait observer que le ministère de la défense trouve sa place dans l'exportation de matériel militaire et de guerre. La France ne devrait-elle pas envisager une implication de ces deux ministères pour plus d'efficacité dans la lutte contre le trafic illicite d'armes à feu notamment par mer. Inévitablement, la question de l'exportation des armes n'étant par seulement une question de finances, mais également une question qui ressortit au domaine de la sécurité et de la sûreté nationale. Cette question mérite un suivi exceptionnel qui ne peut se faire sans les forces armées. C'est en raison de cela que la violation de l'obligation pour les exportateurs d'armes à feu à partir de la France, d'obtenir l'autorisation du ministre de la défense est sanctionnée[2154]. Si tel est le cas, pourquoi ne pas associer ce ministère aux opérations de contrôle ?

568. Il convient de rappeler que les exportateurs brésiliens de matériel contrôlé sont aussi obligés de le faire conformément aux normes et règlements du pays importateurs[2155]. Le but visé par cette exigence est qu'elle confère une double garantie de sécurité découlant des contrôles effectués par les États cocontractants. On comprend aisément que si ces mesures sont convenablement appliquées, il sera de plus en plus difficile de faire passer des armes dans des filières de contrebandiers. Signalons qu'au Brésil, le ministre de la défense est chargé de

[2151] Règlement n° 258/2012 du 14 mars 2012

[2152]Voir le règlement (CE) n°1779/2002 de la Commission, JOUE L296 du 5 octobre 2002

[2153]Annexe I du règlement (UE) n° 258/2012 du 14 mars 2012).

[2154]Art. L. 2339-11-3 du code de la défense. « *Est puni d'une amende de 15 000 € : « 1° Le fait pour un fournisseur ou un exportateur de ne pas informer le ministre de la défense, dans le délai fixé, y compris par négligence, de son intention d'utiliser une licence générale d'exportation ou une licence générale de transfert pour la première fois ; … »*

[2155]Brazilian exporters must obtain a certificate from the importing country confirming the purchase of the controlled product.(Article 133, Federal Decree n ° 55 649.)

superviser la production, le commerce et l'exportation des armes à feu[2156]. En France, cette mission serait celle du ministère de l'intérieur. Par le passé, l'on pouvait avancer l'argument, d'ailleurs valable d'une situation sécuritaire acceptable en France. Mais depuis que les attentats sont perpétrés à un intervalle régulier, il y a des raisons désormais de recourir à l'appui du ministère de la défense face à une menace qui s'intéressent davantage aux navires de commerce mais aussi aux armes à feu pour son succès. Le numérique est de plus en plus le moyen privilégié par les criminels. Cela ne va pas sans des conséquences dramatiques pour le transport par mer pour lesquelles, il faudrait envisager des solutions.

3- Cybermenace et marétique : des enjeux importants pour la sûreté du transport par mer

569. Les cybermenaces constituent une menace informatique majeure à forte probabilité et à fort impact potentiel. La marétique, est l'ensemble des systèmes d'informatiques et électroniques utilisés dans la gestion et l'automatisation des opérations relatives aux activités maritime, fluviales et portuaires[2157].

570. Le monde maritime est la matrice des échanges internationaux contemporains.[2158] Cette place importante qu'occupe le domaine maritime est progressivement dominée par le numérique[2159]. En réalité 80% de la marétique repose sur des technologies sans fil, radio HF ou satellites, outils longtemps considérés comme « inattaquables car trop complexes à pirater »[2160]. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas. En fait, le cyberespace est à l'internet ce que l'espace maritime est à la surface des mers navigables. Ainsi, il apparaît un territoire vulnérable que nous pouvons illustrer par l'attaque du ver Stuxnet en 2009.

Depuis une décennie, on assiste à une sophistication croissante des attaques informatiques. L'affaire du port d'Anvers n'a en effet rien d'une fiction : entre 2011 et 2012, il est le théâtre d'un étrange ballet, qui mêle attaques informatiques, ingénierie sociale, criminalité organisée et guerre de gangs. Pendant une année, un cartel, basé aux Pays-Bas, aurait embauché

[2156]Projet de loi n°.9.437, 20 Février 1997, Chapitre V, Article 13. « The Ministry of army is required to supervise the production….and certification of firearms traded by collectors, marksmen, hunters and the military. ». **P. GASPARRINI ALVES**, op.cit, p.26

[2157] Définition donnée par le Cluster Maritime Français, extrait de la deuxième édition des rencontres parlementaires : cybersécurité et milieu maritime, 9 mars 2009.

[2158] Extrait de : Centre D'Etude Stratégique de la Marine, La terre est bleue. Etudes Marines n°5, nov 2013

[2159] European Network and Information security Agency, Analysis of Cyber Security aspects in the maritime sector, nov 2011.p.3 " Les NTIC ont progressivement imposé dans toutes les activités maritimes, de la navigation à la propulsion, de la gestion du fret au contrôle du trafic maritime ».

[2160]S.a, *l'ENISA vous mène en bateau* [en ligne]. CNIS Mag, 21 décembre 2011. Disponible sur : http://www.cnismag.com/l%E2%80%99enisa-mene-la-securite-en-bateau.html

plusieurs hackers pour s'introduire dans le système de suivi et de contrôle du port et repérer les conteneurs d'apparence légitime où se trouvait la drogue en provenance d'Amérique du Sud. Une fois fait, le groupe n'avait plus qu'à s'emparer de la cargaison à la sortie du dépôt[2161]. Par ailleurs, le détournement du pétrolier *Enrico Ievolli* en 2011 au large de la Somalie prouve que certains groupes de pirates se sont parfaitement appropriés le cyberespace.

Le risque pour la marétique est accrue dans la mesure où les systèmes n'ont pas été conçus pour fonctionner dans un environnement ouvert et hostile[2162]. Face à cette menace, il y a certes une prise de conscience mais jusqu'ici insuffisante. On dira que si le paradigme a changé, les mentalités n'ont pas suivi[2163].

571. Toutefois, la gravité de la situation fait nécessairement appelle à la perspective de solutions qui ne peuvent à l'heure actuelle se définir réellement à l'échelle régionale[2164], sinon internationale[2165]. Cela s'explique par l'importance des disparités, tant des moyens que des stratégies qui ne facilitent pas le compromis, mais aussi la divergence d'approche fondamentale entre chaque pays en matière de sûreté dans le cyberespace rend complexe une réponse commune. Pour un auteur, la réponse à ce stade semble au niveau national[2166].

Il reste cependant que le chemin à parcourir est encore long. Même en France, il n'existe pas jusqu'ici de dispositif spécifique au secteur maritime, en dépit du travail remarquable que fait l'Agence Nationale pour la Sécurité des Systèmes d'Information (ANSSI). Face à l'urgence, on peut constater l'engagement des opérateurs privés dans la protection de la marétique (armateurs et entreprises portuaires). Cependant, il ne faut pas ignorer les atouts du Maintien en

---

[2161] **C. LAMFALUSSY**, Comment Anvers a été piraté et s'en est sorti [en ligne]. Libre.be, 25 octobre 2013. Disponible sur : http://www.lalibre.be/economie/actualite/comment-anvers-a-ete-pirate-et-s-en-est-sorti-5269e7ea35708def0d93513c .

[2162] Délégation aux affaires stratégiques (DAS), *Cyberespace et milieu maritime*. Observatoire du monde cybernétique, mars 2014, pp.17-21.

[2163] European Network and Information Security Agency, *Analysis of Cyber Security aspects in the maritime sector*, novembre 2011, p.8. Selon l'Agence: « *le faible niveau de conscience général inquiète […] Il est la conséquence d'un faible sentiment d'urgence combiné à une préparation inadéquate aux risques du cyberespace* ». / « *Alors que le cœur du sujet est bien la notion de système de transports intelligent, la pauvreté en matière de cybersécurité laisse pantois* ». *Livre bleu de la marétique et cybersécurité martitime*. Si vis Pacem, 25 décembre 2013. Disponible sur : http://si-vis.blogspot.fr/2013/12/livre-bleu-de-la-maretique-et.html

[2164] On n'ignore cependant pas la Directive européenne 2016/1148 du 6 juillet 2016 « concernant les mesures destinées à assurer un niveau commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'UE » est entrée en vigueur le 8 septembre 2016. Les États membres ont jusqu'au 9 mai 2018 pour transposer la directive dans leur législation nationale.

[2165] On n'ignore pas également MSC Circ 1526 du 1er juin 2016 Interim Guidelines on maritime cyber risk management

[2166] **M. BAUD**, *Cyberguerre, en quête d'une stratégie.* Focus stratégique n°44, Laboratoire de la Recherche sur la Défense, IFRI, mai 2013, p.27. [La réponse à ce stade semble se situer au niveau national, « *seul échelon* », *« où le pouvoir politique est capable, au-delà de la capacité d'analyse de la menace, d'orienter la stratégie en matière de cyber et de définir les différents moyens à y consacrer* ».]

Condition de Sécurité (MCS)[2167] si ces normes et standards sont bien définis[2168]. Mais la gouvernance fragmentée de l'espace maritime, qui se traduit par un manque de coordination et de moyens, freine considérablement le développement de nouveaux standards.

La prévention du trafic illicite d'armes à feu par mer doit être focalisée sur une coopération pour son succès. Cette coopération, comme celle souhaitée pour tous les crimes transfrontaliers organisés, doit être axée sur volet juridique adapté et contraignant, dont l'application doit être une priorité, à l'échelle internationale, régionale et nationale. En dépit de ces mesures importantes prises, les trafiquants ne cessent de changer les méthodes de contournement des dispositifs mis en place pour faire obstacle à l'accomplissement de leur mauvais dessein. Quant à la cyber menace sur la marétique, les États sont encore à une prise de conscience insuffisante, donc à un arsenal juridique naissant, face à une menace aux conséquences non encore exhaustivement évaluées. C'est en raison de ces difficultés qui subsistent qu'un mécanisme de répression doit être associé aux mesures préventives pour punir les contrevenants y compris les équipages complices.

§II- La répression du trafic illicite d'armes à feu dans le transport maritime

La lutte contre le trafic illicite d'armes à feu dans le transport maritime est une étape essentielle dans la politique d'éradication de cette menace. Pendant les conflits armés, des quantités importantes d'armes à feu circulent aussi bien dans la zone de conflit que d'une frontière à une autre. La voie maritime est souvent prisée par ces combattants parfois non identifiés. Ils parviennent dans certains cas à dissimuler des quantités importantes d'armes sur des navires de commerce pour faciliter le transit d'une zone de conflit à des régions stables, soit pour les vendre sur des marchés noirs parfois par le bais d'internet, soit pour s'en servir pour le grand banditisme, soit pour déstabiliser des États. Naturellement, cela soulève la question du contrôle des armes à feu qui transitent par mer(**A**). Ce contrôle a un effet dissuasif, préventif et

[2167] La MCS définit notamment l'ensemble des actions de maintenance préventives et correctives à mener sur des systèmes numériques.

[2168] A ce titre, l'*United Kingdom Hydrographic Office* a déjà publié des standards de sécurité de l'information et du chiffrement concernant les systèmes de diffusion de cartographie de navigation avec certains distributeurs

pour une part essentielle est indispensable pour la sanction des auteurs de l'infraction du trafic illicite d'armes à feu dans le transport maritime (**B**)

A- Le contrôle du trafic illicite d'armes à feu

572. Les chercheurs jouent un rôle important dans le contrôle des armes à feu. Dès la première moitié de l'année 1990, les chercheurs sur les armes légères ont été préoccupés par l'accroissement des armes, sujet qui ne figurait presque jamais à l'ordre du jour de la sûreté internationale. Récemment, la recherche a été un des moyens importants par lequel les organisations de société civile ont jugé leur campagne de contrôle d'armes. Par leurs écrits et leur volonté d'instruire les organisations intergouvernementales, les chercheurs se définissent comme des membres de la communauté internationale de contrôle des armes légères. C'est à juste titre qu'un auteur a observé qu'alors que les changements récents dans le système international peuvent être à l'origine de la baisse du commerce des armes lourdes, le système apparaissant comme ayant stimulé une croissance dans le commerce des armes légères et d'autres explosifs.[2169]

En essayant d'indiquer le régime adéquat en ce qui concerne le contrôle des armes à feu, certains auteurs ont fait remarquer que « Ultimately, what is needed is the establishment of a multilayered regime covering the international transfer of small arms and light weapons, similar to the existing regimes covering nuclear, chemical, and biological weapons. Such a regime should consist of a matrix of national, regional, and international control measures_acting like a series of dams or filters_ to screen out illicit sales and narrow the allowable scope for legal transfers[2170]».

573. En plus des chercheurs, les organisations intergouvernementales jouent un rôle crucial dans le contrôle des armes. Ces organisations ont mis sur pied des cadres juridiques différents qui ont conféré des responsabilités à leurs membres, leur ont permis ou autorisé de fabriquer ou transférer des armes conformément à leur zone de compétence. Depuis 1990, quatre traités ont été adoptés pour réguler la circulation massive des armes à feu[2171]. Ce qu'on peut

[2169] **M. T KLARE**, 1995a, p.33 ' While recent changes in the international system may be responsible for a decline in the trade in major weapons systems, they appear to be stimulating an increase in the trade in small arms and other light weapons'

[2170] **J. BOUTWELL** and M. T **KLARE**, Light weapons and Civil conflict: Controlling the Tools of violence, Ed. Rowman and Littlefield Publishers, 1st Ed , June 1999, p.221

[2171] OEA Convention, Protocol on the Control of Firemans, Ammunition, and other Related Materials in the Southern African Development Community Region ; The UN Firearms Protocol, 3 july 2005 and the Nairobi

ajouter, c'est que ces traités rompent avec ceux du passé en instaurant un cadre plus précis et adéquat quant au contrôle des armes à feu.

574. En ce qui concerne, l'OAS (Organization of American States), elle avait d'abord considéré en 1990, le trafic d'armes à feu comme un problème lié au trafic de stupéfiants et d'autres activités criminelles organisées en Amérique du sud. C'est ainsi qu'elle a mis en place trois groupes de rencontres d'experts pour statuer sur la question entre Octobre 1993 et mai 1996. Ces rencontres ont eu pour résultat, la mise en place d'un système d'autorisation commun d'importation, de transit entre les États-membres, codifié dans les règlements pour la circulation des armes à feu, leurs éléments et munitions. Notons que l'objectif de l'OAS convention est essentiellement la prévention, la lutte et l'éradication de la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu[2172].

575. Cela dit, le protocole sur les armes à feu de la SADC[2173] tire ses origines de la rencontre tenue à Maputo qui a mis l'accent sur un contrôle régional des armes légères. Quant au protocole de Nairobi, il semble le plus récent et met en place un régime de contrôle des armes légères également. A l'instar du Protocole SADC, le protocole de Nairobi a une portée sous régionale et couvre la région des grands lacs et la corne de l'Afrique. Une autre réponse au trafic illicite des armes à feu a été mise en place entre les États du sud pacifique. Il s'agit du Forum des îles du pacifique(PIF) qui a adopté en mars 2000 le cadre juridique pour une approche commune des mesures de contrôle des armes à feu (Nadi Framework).

Pour certains auteurs, la menace et l'usage des armes à feu impactent doublement les transactions commerciales formelles et informelles, y compris les indicateurs de commerce…Dans bien de situations, la disponibilité des armes légères peut être une cause directe du déclin de la sécurité alimentaire[2174]. Par les notions de commerce, il conviendrait de faire un rapprochement avec le commerce par voie maritime qui, nous le savons représente plus de 90% des échanges internationaux. Ce mode de transport est donc gravement mis en mal par la circulation illicite des armes à feu. Il ne serait pas surabondant d'affirmer qu'il serait l'un des canaux par excellence du trafic illicite d'armes à feu.

Protocol for the Prevention, Control and Reduction of Small Arms and Light Weapons in Great Lakes Region and the Horn of Africa

[2172] Art 2 de la Convention OAS " to prevent, combat and eradicate the illicit manufacturing of and trafficking in firearms, ammunition, explosives, and other related materials, to promote and facilitate cooperation and exchange of information and experience among States Parties to prevent, combat, and eradicate the illicit manufacturing of and trafficking in firearms, ammunition, explosives and other related materials"

[2173] Protocol on the Control of Firearms, Ammunition, and other Related Materials in the Southern African Development Community Region

[2174] **R. MUGGAH** and **P. BATCHELOR**, 2002, p.30

Ici également, rappelons la connexité qui existe toujours entre trafic d'arme à feu et trafic illicite de stupéfiants. Par le manque de volonté des autorités corrompues dans le contrôle des armes, les réseaux criminels vendent ces armes pour avoir de l'argent ou encore en font usage pour commettre des crimes de tout genre.

576. Pour ne pas être confronté aux conséquences du phénomène de circulation illicite des armes à feu, par mer, air et terre, les autorités des États s'engagent bien souvent, en vertu des textes internationaux à exercer des contrôles sur ce crime. Mais nous nous interrogeons sur l'efficacité qu'on peut attendre d'un tel contrôle. C'est en ce sens que nous tenterons d'évaluer ce contrôle.

L'absence d'informations fiables sur le trafic illicite des armes à feu met en mal l'effectivité de l'évaluation de leur contrôle. Même si des bases de données fiables sont établies et des programmes de désarmement efficacement mis en place, il reste difficile de déterminer avec exactitude la quantité d'armes qui traverse les frontières et retrouve un usage dans d'autres conflits. C'est ainsi qu'un auteur a observé que la situation en Afghanistan n'était pas aisée lorsque le gouvernement afghan a fait de fausses déclarations lors de la collecte des armes[2175].
Par conséquent, il est difficile de savoir avec un degré de certitude l'étendue avec laquelle les programmes DDR inclus dans les opérations de maintien de la paix des Nations Unies connaissent un succès dans la collecte des armes légères dans certaines zones spécifiques des opérations.

L'absence d'informations fiables met en mal les tentatives de mesure des armes sous embargo dans la prévention de la livraison d'armes venant d'acteurs spécifiques tel ceux qu'on appelle les 'brokers'. Les tentatives d'évaluation de l'efficacité des instruments du droit international conçoivent que la lutte contre le trafic illicite d'armes à feu ne va pas sans prendre en compte ces difficultés. A la lumière de cela, il appert que les actions de renforcement du cadre juridique sont quelques fois moins utiles comme un moyen par lequel l'étendue des activités illégales peut être estimée plutôt que d'améliorer le renseignement sur le contrôle de ces activités illicites. L'incertitude dans la quantification des armes qui est inhérente aux aspects clés des armes légères défie les actions de haut niveau de contrôle du trafic illicite d'arme à feu.

[2175]**S. MARK**. Challenging the Warlord Culture: Security Sector Reform in Post-Taliban Afghanistan. Paper 25. Bonn: BICC, October. 2002 p.38 « The situation in Afghanistan was not helped when the afghan Governement 'released scant information regarding transparency that has generated scepticism' ». The NDC set for itself an ambitious goal: to collect "a million weapons and pieces of military equipment" (p. 37). The body coordinated collection programs in five northern provinces, including Badakhshan, Takhar, Kunduz, Parwan and Kapeesa, collecting, according to Afghan government sources, 50,000 pieces of military equipment, including 100 mortars, 13 armored vehicles, and 40 tanks (p. 37). Yet, problems regarding transparency and promised compensation for the arms have cast a pall of suspicion over the process. Despite optimistic pledges from members of the commission that the program would be expanded to the rest of the country, little has been built upon its initial achievements.

En considérant le manque d'informations et la fausseté parfois des informations disponibles, il n'est pas encore possible et il peut même ne jamais être possible de conduire une analyse empirique et exhaustive qui évalue avec certitude l'impact collectif des contrôles sur les armes à feu. Il y a aussi que la quantité importante d'informations sur la circulation illicite des armes à feu collectées par les chercheurs, les défenseurs des organisations de la société civile, les gouvernements et organisations intergouvernementales est souvent inconséquente, incomplète et peu fiable. Ainsi, cette quantité importante d'informations devient incompatible et ne peut être utilisée comme base pour des analyses comparatives.

577. En dépit des difficultés soulevées par les tentatives d'évaluation des contrôles exercés sur les armes à feu pour éviter que ceux-ci soient détournés à des fins de trafic, celles-ci ne peuvent suffire à conclure à l'impossibilité de la réalisation d'un projet ambitieux. Il est suggéré qu'une compréhension totale de la reconnaissance des limites des informations disponibles et l'admission des incertitudes devraient concerner pas seulement les autorités gouvernementales ou les représentants des organisations intergouvernementales, mais plutôt tous les membres de la communauté internationale.

578. Sans une transparence réelle des gouvernements autorisés à transférer des armes, les analystes seront dans l'impossibilité d'améliorer leur compréhension sur le sujet des armes à feu indispensable à un contrôle efficace. Le contrôle des armes à feu exige une approche simultanée holistique[2176] dans la gestion de chacun de ces cas majeurs. Chacun des aspects en retour a besoin d'être considéré comme étant contre l'expansion géographique de ces armes qui n'ont pas été distribuées, mais aussi à travers ces régions dans lesquelles ces armes transitent.

Par ailleurs, il convient de dire que la lutte contre le trafic illicite d'armes à feu qui passe par l'efficacité de leur contrôle, nécessite une lutte préalable contre la prolifération de ces dites armes. Pour ce faire, il serait envisageable de mettre en œuvre deux points essentiels notamment au niveau régional. Il s'agit de la mise en place d'une harmonisation de la législation en la matière mais aussi une centralisation des informations relatives aux armes à feu[2177]. Les lois et les règlements varient d'un État à un autre et ils renferment des disparités énormes qu'on pourrait corriger par le mécanisme de l'harmonisation.

[2176]En épistémologie ou en sciences humaines, relatif à la doctrine qui ramène la connaissance du particulier, de l'individuel à celle de l'ensemble, du tout dans lequel il s'inscrit. Disponible sur : http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/holistique/40159#lHvDfVMqdAXMt2yE.99

[2177]**A. SALL**, Technique for combating arms proliferation in west africa : legal aspects, extrait de Combating the proliferation of small arms and light weapons in west Africa par **A. Ayissi** and **I. Sall**, UNIDIR, 2005, p. 47 "Action in respect of the law will be aimed in the first place at reducing differences between one country and one another defining a minimum set out common rules: this is the harmonization of the legislation. Next, beyond harmonization, there will be a need for centralization of the "storage" of information on weapons in circulation, a sort of central database: this is the purpose of the Register of small arms."

En pratique, deux alternatives sont envisageables pour le succès de cette harmonisation. Pour la première option, elle consisterait en la standardisation des législations. Cela aura simplement pour objectif d'éliminer les disparités entre les textes jusqu'à ce qu'on ait un model unique que tous les États adopteront. Pour la seconde qui semble plus simple, il est possible de chercher l'harmonisation dans le vrai sens du mot. Ce mot pourrait simplement impliquer l'élimination des disparités dans le droit interne des États, alors qu'elles pourraient subsister. A notre avis, la seconde approche serait la meilleure dans la mesure où elle est guidée par l'idée de la transparence.

579. Pour plus d'efficacité dans le contrôle des matériels de guerre, notamment des armes à feu, il est indiqué qu'un transbordement direct soit applicable à cet effet une fois les navires dans les ports. Ainsi, les marchandises ayant fait l'objet d'un transbordement doivent avoir quitté le territoire douanier communautaire (en l'occurrence le port) au plus tard le premier jour ouvrable qui suit l'autorisation de transbordement. Au terme de ce délai, si elles n'ont pas quitté le territoire douanier, elles doivent soit avoir reçu une destination douanière, soit être placées en dépôt temporaire. Le transbordement des matériels de guerre, armes et munitions et matériels assimilés est soumis à des restrictions, autorisations ou formalités particulières[2178].

Cela dit, notons que les armes à feu font l'objet d'une prise en charge particulière une fois dans les ports. C'est dans ce cadre que leur présentation en douane se fait de manière particulière. Il s'agit de marchandises sensibles à la fraude ou nécessitant un traitement particulier du fait de leur nature ou de leurs caractéristiques physiques.

580. Pour éviter que des armes à feu embarquent illicitement à bord des navires, le chargeur doit précédemment se renseigner, et déclarer ses armes et munitions auprès de la compagnie[2179]. Cette dernière peut refuser leur embarquement sans que sa responsabilité puisse être recherchée ou engagée. C'est ainsi que l'on explique que par principe, le transport d'armes à feu et de munitions est à la discrétion du transporteur maritime[2180]. Il peut à tout moment modifier les règles pour des raisons de sûreté à la demande des autorités portuaires ou des États[2181]. Le commandant de bord a aussi tout pouvoir pour transporter ce type de chargement pour des raisons de sûreté. Il est donc indispensable de déclarer le transport des armes et des munitions au moment de la réservation. Les armes doivent être transportées non chargées, dans des étuis fermés à clé et séparés des munitions.

[2178] (cf. Règlement PRD).

[2179]Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires et Arrêté du 4 juin 2008 modifié (art. 3) *relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation*

[2180]Source : ONCFS – article paru dans la Revue nationale de la chasse n° 823 – avril 2016, P 16

[2181]Certains États peuvent interdire par exemple le transport de munitions ou fixer une quantité maximale de cartouches

En plus, la loi pour l'économie bleue prévoit que les agents de la police judiciaire pourront procéder à des « fouilles de sûreté » à bord de tout navire ou autre engin flottant, étranger, à l'exception des navires de guerre ou navires d'État non commerciaux…dans les eaux sous juridictions françaises.[2182]

581. Quant au droit canadien, il met en place par le biais d'un Règlement sur la sûreté du transport maritime (texte à jour au 11 mai 2017), des exigences supplémentaires pour les navires de croisières (Voir ANNEXE 3 relativement aux casinos, Art R.321-38-1, contrôle et surveillance). Ces exigences sont relatives aux armes, explosifs et engins incendiaires. Ainsi, il est fait interdiction à toute personne de posséder ou de transporter à bord des navires de croisière, une arme, des explosifs ou des engins incendiaires, sauf les membres des organismes chargés d'assurer le respect des Lois[2183]. En outre, ce Règlement fait interdiction à toute personne qui embarque ou qui se trouve à bord d'un navire de croisière de faire de fausses déclarations sur la détention d'armes qu'elle porterait[2184].

Parmi ces exigences, un pouvoir de contrôles est reconnu à l'exploitant du navire de croisière qui peut relever de ses fonctions, un agent de contrôle qui n'effectue pas un contrôle conformément à toute mesure de sûreté qui peut être établie en vertu de l'article 7 de la Loi et ne peut lui permettre d'effectuer des contrôles avant qu'il ait suivi de nouveau la formation afin de se conformer aux normes énoncées dans celles-ci[2185]. Cela dit, les articles 264 à 268 sont globalement relatifs aux procédures de sûreté visant le contrôle de l'accès au navire.

Le trafic d'armes à feu par mer est une infraction, dont il est possible de réduire l'intensité par des contrôles effectifs des navires au départ et à destination. Cependant, la question du contrôle reste tout de même difficile, lorsqu'on n'ignore pas que les navires, une fois en mer peuvent être rattrapés par des « go fast » qui livrent parfois des quantités importantes d'armes à bord de ces navires de commerce. Une fois dans les eaux intérieures, et à l'approche des ports, le même mode opératoire est mis en place pour la récupération de ces armes. Or, des milliers d'embarcations circulent dans nos eaux sans être inquiétées parfois par le moindre contrôle. Voilà en quoi est-ce que le contrôle ne doit pas seulement viser les géants de mer, mais surtout ceux qui peuvent par leur taille passer inaperçus. C'est à ce prix que l'on atteindra l'efficacité du contrôle sans lequel les contrevenants ne seront jamais sanctionnés.

B- La sanction de l'infraction du trafic illicite d'armes à feu

[2182] Art 72 de la Loi 2016-816/ Voir Art 2 CMB/ Arrêt Cunard v.Mellon 1923 (262 U.S.Reports 100)
[2183] Art 261 du Règlement canadien sur la sûreté du transport maritime
[2184] Art 262 du Règlement canadien sur la sûreté du transport maritime
[2185] Art 263-1 du Règlement canadien sur la sûreté du transport maritime

582. Le trafic illicite d'armes à feu par mer représente un grand risque pour le transport maritime. En effet, dans ce domaine, le passage de trafiquant d'armes à feu à pirate ou encore à terroriste tient sur une ligne de crête. C'est en réponse à cette menace que le législateur français, dans un cadre plus ou moins général a mis en place un ensemble de dispositions pénales qu'il est intéressant d'examiner quant à leur importance dans la protection du commerce international par voie maritime.

La répression du trafic illicite d'armes à feu d'une manière générale et de manière spécifique par mer a été saisie par le législateur à trois niveaux. Certaines dispositions pénales sont prévues au livre III TITRE I du Chapitre VII du code français de la sécurité intérieure. Lesquelles dispositions ont été consacrées dans le Décret 2013-700 du 30 juillet 2013 portant application de la loi 2012-304 du 6 mars 2012 relative à l'établissement d'un contrôle des armes moderne, simplifié et préventif.

583. D'abord, certaines dispositions tentent de faire une distinction entre la répression pénale du transport d'armes à feu et celle de l'expédition d'armes à feu. C'est en cela que l'on peut lire : « *Est puni de la peine d'amende prévue pour les contraventions de la 4e classe le fait pour toute personne de porter et* ***transporter sans motif légitime*** *un matériel de guerre, une arme, un élément d'arme ou des munitions du 2° de la catégorie D ou de ne pas observer les dispositions de sécurité prévues à l'article 121* »[2186].

A la lecture de ce texte, le rattachement au trafic d'armes est évident dans la mesure où le législateur à fait usage d'un groupe de mots qui est important ici[2187]. Faisons remarquer que l'absence de motif légitime pourrait constituer l'infraction du trafic illicite d'armes à feu. Cela dit, ajoutons que la notion de motif légitime a bien été précisée par le législateur français. Ainsi, le motif légitime de transport d'armes à feu peut se traduire par la délivrance d'un permis de chasser ou toutes autres pièces tenant lieu de ce permis[2188]. Par ailleurs, le motif légitime de transport d'armes à feu peut être justifié par la présentation d'une licence de tir en cours de validité délivrée par une fédération sportive[2189].

On peut également souligner que la justification de la participation à une reconstruction historique constitue un des motifs légitimes de transport d'armes à feu éléments d'arme des *a, d,*

[2186]Art 173 du Décret 2013-700 du 30 juillet 2013 portant application de la loi 2012-304 du 6 mars 2012 relative à l'établissement d'un contrôle des armes moderne, simplifié et préventif.
[2187] « Est puni… toute personne …de transporter **sans motif légitime** *un matériel de guerre, une arme, un élément d'arme ou des munitions du 2° de la catégorie D⋯ »*
[2188] Art 121. II. 2° du Décret 2013-700 du 30 juillet 2013 portant application de la loi 2012-304 du 6 mars 2012.
[2189] Art 121. II. 3° du Décret 2013-700 du 30 juillet 2013…

e, f, g et *k* du 2o de la catégorie D, dans le strict cadre du déroulement de cette manifestation. Il est possible que le lecteur s'interroge sur le mode de transport concerné. N'ayant pas été expressément indiqué, il nous semble donc possible de l'étendre au transport maritime qui dans le cadre de notre recherche est fondamental.

584. La répression de l'expédition[2190] d'armes est prise en compte dans le cadre de la loi française. Comme on peut le voir, des sanctions sont prévues pour les expéditions qui ne remplissent pas certaines conditions. Ainsi, les emballages couvrant les armes en expéditions ne doivent faire mention de la nature du contenu[2191]. En analysant ce texte, il semble que le législateur à plutôt voulu attirer notre attention sur les expéditions irrégulières qui sont d'ailleurs répréhensibles que de vouloir les qualifier de trafic illicite.

Lorsqu'on rapproche le système français de répression du trafic d'armes à feu à celui du Brésil, il semble qu'il est sévère et de ce fait serait encore plus dissuasif. On peut reprocher au Brésil de n'avoir pas établi une distinction très nette entre le trafic illicite d'armes à feu et le trafic illicite des autres biens[2192].

Ainsi, on peut lire : « to import or export prohibited merchandise or evade, in whole or in part, direct payment of entry, exit, ,and consumption taxes on merchandise : penalty : 1-4 years' detention[2193] ». Il est donc convenable de souligner que l'absence de distinction dans le droit pénal brésilien rend le contrôle du trafic illicite d'armes à feu difficile dans la mesure où un tel trafic est traité exactement de la même manière que le trafic de jouets ou la contrefaçon de vêtements. Même si le Brésil est partie à plus de 8 textes afférents aux armes à feu, il convient de faire remarquer que seul un texte traite de manière spécifique de la question du trafic illicite d'armes à feu[2194]. Cinq articles de ce projet de loi sont relatifs à l'usage et à l'importation des armes.

585. Les articles 12 et 13 de ce projet de loi sont expressément relatifs au trafic illicite d'armes à feu[2195] mais indique la sanction en cas de transgression. Quant à l'article 14 du même texte, la facilitation de la commission de l'infraction du trafic illicite d'armes à feu, est sanctionnée d'1 à 5 ans de prison. A ce niveau, la France réalise une véritable avancée dans la

---

[2190]**G. CORNU**, *op.cit*, p.390, « Expédier signifie : faire partir, envoyer une marchandise par les soins d'un transporteur ou d'un commissionnaire de transport. / Expédition : Acte de remise de la marchandise au transporteur.)
[2191]Art 174 1° du Décret de 2013-700 portant application de la loi de 2012-304 du 6 mars 2012
[2192]**P. GASPARINI ALVES**, *op.cit*, p.26. Article 334 of 1940 Federal Decree (N°2.848) establishes penalties for contraband or re-routing merchandise.
[2193]Art 334 de 1940 du Federal Decree n°2848)
[2194]Il s'agit du ''Crime Against National Security-Social and Political Order'' également connu sous le nom de 'National Security Law'_ Bill of Law n°.7.170 of 14 December 1983.
[2195]L'art 12 « To import or introduce into the nation territory, by whatever means, whithout the authorization of the competent federal authority, armaments or military material exclusively for the use of the Armed Forces (3-10 years' emprisonment)

mesure où ses dispositions pénales sur la répression du trafic illicite d'armes à feu et toutes les infractions connexes sont bien structurées. Le code français de la défense en son titre III intitulé : matériels de guerre, armes et munitions duquel fait partie son chapitre IX, lui-même intitulé : dispositions pénales est très illustratif.

586. Après avoir exposé la procédure à suivre en cas de commission des infractions relatives aux armes à feu en sa Section I, la section II du même Chapitre IX, évoque les sanctions pénales de la fabrication et du commerce des matériels de guerre, armes et munitions non autorisées. La détention et l'acquisition illégales ont également fait l'objet de sanctions pénales notamment dans la section III du Chapitre IX qui, par la même occasion fait un renvoi au Chapitre XI du titre I du livre III du code la sécurité intérieure.

587. L'un des aspects qui d'ailleurs nous intéresse ici, le transport et l'expédition illicites des armes à feu ont été saisis par le législateur français[2196]. Nous regrettons que les sanctions prévues par le législateur français soient trop souples[2197] lorsqu'on les rapproche aux sanctions pénales prévues par le législateur brésilien. Certaines infractions relatives au trafic illicite d'armes à feu pouvant aller jusqu'à 12 années de détention dans le droit brésilien. Enfin, l'importation, l'exportation et le transfert des matériels, armes et munitions sans autorisation des autorités compétentes font l'objet de sanctions pénales (amende et peines privatives de liberté) dans le code français de la défense[2198]. On peut observer que le législateur français a été attentionné aussi bien par le raffermissement des amendes qu'il a élevées que par le durcissement des peines privatives de liberté. Or, comme certaines industries pétrolières sont tentées de polluer et payer, il est possible que des trafiquants d'armes à feu, de très grosses pointures puissent continuer leurs activités illicites ne craignant pas ces amendes en cas d'arrestation. On peut ajouter que l'expédition d'armes à feu et de ses éléments doit se faire selon des mesures de sécurité[2199].

[2196]Art L.2339-9 du code français de la défense : « *Les sanctions pénales du port, du transport et des expéditions illicites des matériels de guerre, des armes et des munitions sont définies par les dispositions du chapitre VII du titre Ier du livre III du code de la sécurité intérieure.* »

[2197]Art R.317.11 du code français de la sécurité intérieure « *Est puni de l'amende prévue pour* ***les Contraventions de 4è classe*** *toute personne… sans motif légitime…ou de transporter une arme… » / Art R.317.12 « Est puni de l'amende prévue pour les* ***contraventions de 4è classe*** *le fait pour 1°toute personne d'expédier…4° toute personne de transporter …une arme…8° toute personne agissant à titre professionnel de ne pas se conformer aux conditions de sécurité fixées à l'article R.315-18 auxquelles doivent satisfaire les opérations de chargement de déchargement et de transit dans les gares routières , ferroviaires, les ports et les aéroports des armes et éléments d'armes mentionnées à cet article. » Des sanctions ont été également prévues pour les personnes morales notamment par les articles R.317-13 et R.317-14 du code français de la sécurité intérieure avec en toile de fond les mêmes contraventions de 4è classe.*

[2198] Art L.2339-10 à L.2339-11- 4 du code français de la défense./

[2199]Voir Alinéa 2 de l'article 127 du Décret 2013 700… portant application de la loi 2012-304… relative à l'établissement d'un contrôle des armes moderne, simplifié et préventif.

Certaines sanctions sont relatives aux expéditions d'armes à titre professionnel. Ainsi, toute personne qui expédie ou est destinataire et qui laisse séjourner ces armes mentionnées à l'article 132 pendant plus de 24h dans les gares et aéroports et 72 h dans les ports est passible d'une amende prévue pour les contraventions de 4° classe. Ainsi, il est fait obligation aux entreprises expéditrices ou destinataires d'armes et d'éléments de ces armes de prendre toutes les dispositions utiles pour que le séjour de ces matériels n'excède pas 24h dans les gares et aéroports ; 72h dans les ports[2200]. De manière spécifique, en ce qui concerne les conditions de sécurité des opérations de déchargement, de chargement et de transit, la même disposition les met à la charge des ministres de l'intérieur et de la défense, des ministres chargés de l'industrie, des douanes et des transports, comme nous l'avions souligné plus haut.

588. Ensuite, certaines dispositions pénales sont relatives au transfert entre États membres de l'UE. Entre autres infractions répréhensibles par la contravention de 4° classe, il y a le manquement à l'obligation de déclarer sur les exemplaires des accords préalables de transfert les quantités d'armes et munitions reçus[2201]. En outre, le législateur a prévu des sanctions (contravention de 4è classe) pour les personnes qui refusent de présenter le permis, l'autorisation d'importer ou la déclaration de transfert et l'attestation de transfert ainsi que l'arme. On peut observer que pour des infractions de ce type, la sanction semble souple. Le manquement à l'obligation de déclarer et le refus de présenter les documents afférents au transfert des armes peuvent être constitutifs du trafic illicite d'armes à feu. Partant, les 135 euros comme amende forfaitaire illustrant le montant de la contravention de 4è classe, majoré selon le cas à 90 euros avec payement sous 72h à 375 en cas de paiement entre 45 et 60 jours ou enfin à 750 euros en cas de comparution devant le juge semblent insignifiante de notre point de vue.

Finalement, cette mansuétude dans la législation française peut être favorable aux trafiquants qui ne prennent désormais que le risque de payer l'un de ces montants si seulement si la quantité d'armes non déclarée est découverte. Or, de nombreuses armes circulent clandestinement aussi bien sur des navires affrétés à cet effet que sur des navires transportant des marchandises autres que des armes.

589. Enfin, disons quelques mots sur les peines complémentaires applicables aux personnes physiques et morales[2202]. L'article 178 du Décret 2013-700… fait mention de ce que « *Les personnes morales, à l'exclusion de l'État, sont responsables pénalement, selon les*

[2200] Voir Article 132 alinéa 1

[2201] Art 175.1° du Décret 2013-700… portant application de la loi 2012-304 déjà citée.

[2202] Art 178 du Décret 2013 déjà cité « *Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de contraventions définies au présent chapitre encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-41 du code pénal, la confiscation prévue par le 5° de l'article 131-16 du même code.* »

distinctions des articles 121-4 à 121-7 des infractions commises, pour leur compte par leurs organes ou représentants…La responsabilité des personnes morales n'exclut pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits, sous réserve des dispositions du 4° alinéa de l'article 121-3 du code pénal. »

On peut donc déduire que lorsqu'un capitaine de navire de commerce accepte de manière illicite des armes à feu à bord, ce n'est plus seulement la responsabilité de la compagnie maritime qu'il sera besoin d'engager mais également celle par sa complicité, sa qualité d'auteur voire de sa coactivité. Outre les sanctions pénales délictuelles du fait de ne pas respecter les règles de déclaration des armes aux compagnies de transport et les mesures de confiscation des armes sans restitution, il convient de souligner que l'annulation des réservations et des voyages est possible par les compagnies de transport. Il importe donc de prendre des précautions.

La lutte contre le trafic illicite d'armes à feu en France ne vise pas de manière spécifique celle qui se fait par mer ou par le biais des navires marchands. Or, c'est cette aspect qui nous intéresse ici et mérite à n'en point douter des améliorations à divers niveaux. C'est d'abord l'encouragement des forces armées dans la définition de zones additionnelles d'intervention et de coopération. Il peut s'agir de soutien logistique, de partage d'informations, d'entrainement…Ensuite, l'accroissement des capacités humaines et de leurs équipements demeurent une priorité. Cela permettra d'assurer convenablement la surveillance des accès par voie maritime du pays. Cela dit, les pouvoirs publics doivent envisager l'amélioration de la coordination entre les agences spécialisées dans l'incitation au renforcement des normes conformément à l'évolution de la situation aux frontières. Enfin, l'État doit accroître, et améliorer les opérations conjointes de contrôle aux frontières dans le but de découvrir les voies utilisées par les trafiquants en Europe et dans le reste du monde.

En conclusion, indiquons que notre lecteur aurait sans doute compris que l'étude des risques maritimes liés au transport maritime que nous avons placés sous le vocable de menaces maritimes a été ciblée. Nous avons fait le choix de l'étude des plus récurrents, ce dont les conséquences sont souvent graves pour le transport maritime. Cela dit l'examen du cadre préventif et répressif nous a permis de nous rendre compte des lacunes à certains niveaux, d'où les suggestions que nous avions faites. Même si les textes régissant ces menaces maritimes retrouvent la performance souhaitée, en l'absence d'implication effective des États, impulsée à l'échelle internationale, dans leur application, l'objectif de la sûreté du transport maritime s'éloignera davantage.

CONCLUSION GENERALE

590. 'Toute recherche est une 'recherche-relais', ouvrant la voie à autrui', écrit judicieusement M. Gavalda dans la préface d'une thèse brillante[2203]. Aussi, les travaux remarquables entrepris par certains auteurs[2204] en matière de sécurité et de sûreté du transport maritime sont trop riches pour que nous puissions prétendre à la poursuite de leurs œuvres. Toutefois, le droit maritime est un droit en évolution constante, les risques inhérents au transport maritime également. Les risques maritimes ont connu des métamorphoses, sinon des aggravations significatives justifiant notre intention de rendre compte de ces évolutions par des analyses basées sur du concret. Il était aussi nécessaire de mettre en évidence que le problème qui a fait appel aux 'alternatives' devrait faire ressortir les évolutions importantes qui ont eu lieu récemment dans le traitement des risques maritimes et non pas de prendre essentiellement le contre pieds des réflexions existantes en la matière.

Ce travail ne peut prétendre avoir endossé le « témoin »[2205] que nos éminents auteurs sont en train de nous laisser, mais se veut une ébauche, aussi modeste qu'elle puisse paraître des considérations nouvelles des risques liés au transport par mer. Notre inspiration dans la conduite de ce travail s'est appuyée sur des réflexions qui préexistaient[2206]. Dans la même veine, un penseur africain affirmait que : « *Ce que voit une personne expérimentée par la vie tout en restant assise au pied d'un cailcédrat, une jeune personne inexpérimentée mais pleine*

[2203] **B. GRELON**, "Les entreprises de services'', éd. economica, Paris 1978, cité par M. **Ph. DELEBECQUE** à la page 598 de sa thèse de doctorat sur : « *Les clauses allégeant les obligations dans les contrats* », 1981

[2204] **Ph. BOISSON**, sa thèse sur la sécurité en mer ; du même auteur : Politiques et droit de la sécurité maritime ; **E.D. PAPASTAVRIDIS et K.N TRAPP** « Crimes at Sea » ; sous la direction de **S. HEREDIA JOSE**, sûreté maritime et violence en mer ; **Frédérique M. A VALLON** : De l'utilité d'un droit international en matière de terrorisme nucléaire maritime… Voici autant de réflexions non exhaustivement citées qui nous ont inspiré, guidé dans le cadre de cette recherche sur les nouvelles approches dans le traitement des risques maritimes.

[2205] Le traitement des questions relatives à la sécurité et à la sûreté maritime

[2206] **I. NEWTON**, « Si j'ai vu plus loin, c'est parce que j'étais assis sur les épaules de géants », Lettre à ROBERT HOOKE, 5 février 1676. ***Des nains sur des épaules de géants*** (en latin : *nani gigantum humeris insidentes*) est une métaphore attribuée à Bernard de Chartres, maître du XII^e^ siècle, utilisée pour montrer l'importance pour tout homme ayant une ambition intellectuelle de s'appuyer sur les travaux des grands penseurs du passé (les « géants »). Citée par Jean de Salisbury dans son *Metalogicon*, elle est également utilisée au fil des siècles par divers scientifiques, comme Isaac Newton ou Blaise Pascal. La première occurrence de la formule se trouve dans le livre III du Metalogicon de Jean de Salisbury : il fait dire à son maître Bernard de Chartres : «"*Nous sommes comme des nains juchés sur des épaules de géants, de telle sorte que nous puissions voir plus de choses et de plus éloignées que n'en voyaient ces derniers. Nous voyons ainsi davantage et plus loin qu'eux, non parce que notre vue est plus aigüe ou notre taille plus haute, mais parce qu'ils nous portent en l'air et nous élèvent de toute leur hauteur gigantesque.*"»

d'enthousiasme ne saurait voir, même si elle se trouvait dans le houppier du même cailcédrat »[2207]. Nos Maîtres ont ouvert la voie et nous marchons dans leur ombre.

Le traitement des risques maritimes nous a permis de réaliser la distinction entre les risques qui se rattachent à la sécurité maritime et les risques afférents à la sûreté maritime. Cette distinction n'apparaissait pas très évidente jusqu'à maintenant. A cette étape de notre travail, il sera plutôt question d'envisager le bilan qu'on pourrait dresser aussi bien de la sécurité que de la sûreté du transport maritime. Pour la première, notre démarche serait pleine d'incongruités si nous n'évoquons pas, même brièvement l'état de la sécurité maritime avant le début du troisième millénaire. Les jugements pour le moins contradictoires sur l'efficacité de la prévention et la lutte en matière de sécurité maritime rendent difficile son appréciation générale. On en déduit un bilan mitigé.

591. Deux tendances se sont destinées à l'évaluation de la sécurité maritime. D'un côté, les adeptes des statistiques qui affichent plutôt un bilan positif sur la base des navires perdus, des pertes en vies humaines, mais aussi des cas de pollution marines accidentelles. Selon eux, on assiste à une diminution importante du nombre d'accidents maritimes aux conséquences parfois dramatiques, grâce au renouvellement de la flotte maritime[2208]. Si de manière concordante, le bilan de la sécurité du transport maritime admis sur la base des statistiques est positif, il y a à notre avis des raisons d'émettre des réserves quant à l'adhésion à une telle appréciation. Il conviendrait d'ajouter que les bilans dressés en fonction des statistiques méritent d'être nuancés et ce, pour deux raisons.

D'abord parce que les chiffres sont facilement manipulables à la guise de celui qui en a un intérêt, et ensuite parce qu'un mythe assez complet reste attaché à la transparence qu'on pourrait attendre dans les rapports des événements qui surviennent en mer[2209]. Il n'est pas rare de voir que certaines compagnies maritimes en cause, qui veulent protéger leur image, ne donnent que partiellement les détails sur l'événement ou adoptent la méthode du '*no comments*' malheureusement récupérée par les médias qui le font avec du sensationnel, doublé de l'extraordinaire mettant en avant la mauvaise réputation de la compagnie qui subit le malheur.

[2207] **A. HAMPATE BA**, *Petit Bodiel*, NEI-EDICEF, 1993, p. 70 et 71, reprenant un adage africain

[2208] Select Committee on Science and Technology : safety aspects of ship design and technology.2 report house of Lord. Session 1991-1192, 14 féb.1991.London HMSO, chp.1, 1.11,7 " Il semblerait que statistiquement parlant la mer devienne un endroit plus sûr. Le taux des défaillances sérieuses des navires a baissé de manière constante et le nombre de vies humaines perdues en mer décroît… », affirmation de Lord Carver.

[2209] 'Safer ship, cleaner seas'. Report of Lord Donaldson's inquiry into the prevention of pollution from merchant shipping. HMSO, London, 1994, 164 et suivant.

Certaines catastrophes dans le transport maritime ont suffit aux médias pour jeter l'opprobre sur la sécurité maritime[2210].

On déduit de ces divergences d'appréciation, un fossé qui s'agrandit entre l'image et la réalité des faits. Cela peut compromettre naturellement la crédibilité des statistiques. M. Boisson, a raison de signaler qu'on touche ici à un problème d'image et de communication que l'ensemble de la profession a du mal à maîtriser parce que la corporation des exploitants de navires n'a pas de projet d'ailleurs souhaitable de l'engagement de spécialistes en communication maritime en son sein, ou encore la mise sur pied d'un organe représentatif[2211].

592. Il y a une autre tendance des plus pragmatiques qui justifie le bilan négatif de la sécurité du transport maritime en considérant la persistance des catastrophes maritimes. Malgré les efforts techniques et juridiques, de récents accidents ont montré les limites de la sécurité maritime selon ceux qui fondent leur bilan sur les catastrophes telles que le naufrage de l'Erika, du Prestige, mais aussi du Costa Concordia.

L'histoire de la navigation est marquée par de nombreuses catastrophes tuant de nombreuses personnes, causant des dommages écologiques d'ampleur inqualifiable. C'est d'ailleurs cela qui fondent pour les profanes à l'activité maritime la thèse selon laquelle la navigation maritime est une activité à haut risque. Or, il suffit pour convaincre de rappeler le rôle indispensable et moins compromettant de l'industrie maritime[2212]. Partant, l'information est un couteau à double tranchant dans la mesure où si sa vocation première est de rassurer, il arrive qu'elle puisse être source d' « intoxication » de l'opinion publique.

Signalons que la gestion de l'opinion publique dans le transport maritime devient le 3è point focal de difficulté après celles qui sont techniques et économiques. Le lien qui existe entre l'opinion publique et la presse est assimilable à celui qui existe entre la girouette et le vent. L'opinion publique change en fonction de l'information qui lui est donnée et certains textes adoptés sous la pression populaire sont parfois les plus inadaptés, coûteux, sinon excessifs. Cela a été illustré par l'adoption de l'OPA sous la pression du peuple américain[2213].

[2210] **D. GILBERTSON**, 'The reputation of the shipping industry'.2nd summer safety at sea.24/25 June 1993, Oslo. (Les naufrages de l'Amocco Cadiz, l'EXXON Valdez et du Braer ont été récupérés par les médias du monde pour diffuser des images émouvantes de certains animaux mazoutés qui périssaient sur les plages.)

[2211] **Ph. BOISSON**, Politiques et droit de la sécurité maritime, op.cit, p.625

[2212] L'industrie maritime utilise plus de 90000 navires, transporte plus de 4,5 milliards de tonnes de marchandises et représente environ 95% du commerce mondial par voie maritime.

[2213] **M. REMOND-GUILLOUD**, Marée noire, les États-Unis à l'assaut : Puritanisme oblige : après le naufrage de l'Exxon Valdez, l'Amérique se punit, DMF, n°506, 1er juin 1991(*La loi « Oil Pollution Act 1990 » (O.P.A.) réformant le régime de la pollution pétrolière des mers a été qualifiée de révolutionnaire ; elle l'est peut-être un peu, en effet. Une brève analyse le montrera : pour un problème donné, de toutes les solutions imaginables, ce texte a systématiquement retenu le parti le plus sévère, qu'il s'agisse de prévention ou de réparation des*

593. Par ailleurs, le bilan que nous dressons traduit davantage la situation de la sécurité maritime avant le début du troisième millénaire. La sécurité du transport maritime en ce début du troisième millénaire a connu des innovations importantes, en dépit des difficultés pour lesquelles nous avons tenté d'apporter des solutions. La sécurité du transport maritime nous invite à l'évaluation du rôle de l'OMI en tant que gendarme du monde maritime. Jusqu'ici l'OMI a accompli un travail remarquable[2214]. Toutefois, ce tableau admirable qu'affiche cette organisation est terni par la persistance des catastrophes maritimes. Cela s'explique par le fait que si l'OMI facilite l'élaboration des textes internationaux, elle est très absente dans leur mise en œuvre. La conséquence, c'est qu'on assiste à une application à double vitesse de certains textes selon qu'on est puissance maritime ou pays en développement. On ne saurait cependant ignorer le rôle extrêmement important d'assistance aux États du pavillon dans l'application des instruments juridique que joue le sous-comité FSI.

Après le naufrage du Torrey-Canyon, première grande marée noire, la conséquence que l'humanité a tiré s'est traduite par un ensemble de propositions[2215] d'ailleurs souhaitables qui malheureusement ne resteront qu'à l'étape de projet pour diverses raisons. D'abord, le coût de la réalisation d'un tel projet est excessif sans parler du droit international qui ne confère pas de contraintes aux résolutions des organisations internationales(OMI).

Toutefois, même si l'on est loin d'une surveillance maritime internationale, des efforts au niveau communautaire sont perceptibles avec SPATIONAV, mais également ce qui représente une révolution et une indépendance face au système américain de surveillance(GSP), le russe Glonass et le chinois Beidou. Il s'agit du système européen de géolocalisation 'Galileo' lancé depuis le 17 novembre 2016.[2216] Cela n'augure pas forcément dans un futur proche d'une surveillance maritime internationale, sans doute parce que certains États sont prudents quant à des actes d'espionnage. On indiquera que les américains ont tellement insisté, sans pouvoir

---

dommages. Voici imposées les double-coques, si onéreuses et si controversées soient-elles, voici des obligations de pilotage renforcées, des obligations de se faire escorter, de s'affilier aux coûteux systèmes de guidage et de se doter d'équipements antipollution. Voici enfin un régime de responsabilité d'une sévérité inconnue)/ **Ph. BOISSON**, Politiques et droit de la sécurité maritime, op.cit, p.23, n°30 « *Malgré ces imperfections, les médias travaillent les consciences et activent l'ardeur normative de la communauté maritime en faveur d'une meilleure protection de l'homme en mer et de l'environnement. A tel point qu'on peut se demander si, sans les terribles images d'oiseaux mazoutés par l'Exxon Valdez, il n'y aurait eu aux États-Unis, dix-huit mois après l'accident, l'Oil Pollution Act. »*

[2214] Plus de 50 conventions, 800 codes et résolutions ont été adoptés grâce à sa politique performante en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement marin.

[2215] La mise en place de fonctionnaires internationaux pour la vérification de la sécurité des navires ; l'établissement d'un fonds international de gestion des mers ayant pour tâche d'organiser la surveillance de la navigation ; le développement d'un système international d'immatriculation administré par l'OMI et enfin la création d'un tribunal maritime international pour sanctionner les pavillons qui ne remplissent pas leurs obligations.

[2216] Il dispose de quatre services dont le service recherche et sauvetage pour les navires et avions en détresse, dont les capacités seront bien plus rapides et précises que celle du système actuel Cospas-Sarsat qui dispose de moins de 10 satellites en orbite basse et ne permet pas une localisation en temps réel.

convaincre les européens de rester sur leur GPS, lorsque ces derniers avaient nourri le projet de mise en place de « Galiléo ».

Partant de ces raisons, il appert en pratique impossible pour l'OMI d'assurer une mission de gendarme du monde maritime en ce moment. Cependant, l'OMI peut accompagner certains États dans leur volonté de faire respecter le cadre juridique international afférent à la sécurité du transport maritime.

594. Ajoutons que la classification des navires est une étape déterminante pour la sécurité du transport maritime. Les sociétés de classification ont innové en ce sens. Ainsi, elles jouent un rôle important dans la prévention, même si la délivrance de certificat comme l'a faite RINA au navire Erika peut salir la réputation de ces sociétés. Aujourd'hui les sociétés de classification ont atteint un niveau de performance très favorable à la sécurité du transport sur mer. C'est le cas par exemple de la surveillance en continu des navires.

A distance, il est possible de faire des diagnostics sur un navire et même de lui apporter l'assistance nécessaire une fois la description de l'état défectueux du navire faite. Il convient également de souligner que les sociétés de classification par leurs activités contribuent au renouvellement de la flotte qui est un gage de sécurité du transport maritime. Cela se comprend dans la mesure où pour avoir une bonne côte, le navire doit être aux normes, ce qui est le résultat de l'entretien constant du navire par son propriétaire.

Ces atouts des sociétés de classification que nous évoquons, le durcissement des conditions pour être membre de l'IACS ne contribue pas moins à l'amélioration de la mission de contrôle de ces sociétés, facteur déterminant pour la sécurité des navires. Certaines exigences tiennent aux infrastructures, mais également à la qualité des règlements de classification. En réalité, même si les sociétés de classification revendiquent une certaine autonomie, ce serait en théorie dans la mesure où pour assurer ses prestations sur le marché international, elles doivent se conformer aux exigences de l'IACS.

Malgré ces innovations remarquables opérées par les sociétés de classification, il serait souhaitable qu'elles parviennent à l'avenir à la notation des armements.[2217] Ce serait naturellement une manière de revenir à leur mission traditionnelle de renseignement comme nous le rappelle un auteur[2218]. A cela, ajoutons que pour une meilleure coordination de leurs activités, les réflexions doivent aller dans le sens d'une uniformisation de leurs règlements.

[2217] Le conseil supérieur de la Marine Marchande favorable à la notation des armements, JMM, 8 février 1991, 309
[2218] **Ph. BOISSON**, Classification societies and safety at sea. Back to basics to prepare for the future'. Marine Policy 1994, 18, 363-377

L'avantage sera la mise en œuvre de contrôle uniformisé sur la base de normes identiques qui garantiront l'unicité des mesures applicables à la sécurité du transport maritime.

595. Face à cette situation, la solution envisageable serait que l'OMI endosse la responsabilité d'une mission de police faisant d'elle le gendarme du monde maritime et pourtant, les pouvoirs et les moyens dont elles disposent en l'état actuel ne peuvent la hisser à cette hauteur. On n'ignore cependant pas le rôle important que joue la FSA, même si elle est bien loin de l'objectif.

Grâce à des banques de données mises en place par les moyens informatiques, les autorités Étatiques et communautaires en charge de la gestion et de la surveillance du trafic maritime, ont accès mais aussi partagent les informations aux États du port, aux assureurs, aux compagnies maritimes voire aux sociétés de classification et cela s'applique de manière réciproque. On pense par exemple aux systèmes EQUASIS[2219] et SafeSeaNet[2220]

596. En ce début du troisième millénaire, la sécurité du transport maritime par la lutte contre les risques de la navigation passe également par un recours à la technologie et à l'information. Elles ont permis une amélioration de la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin. Cela représente un avantage considérable pour le transport maritime du point de vue économique et efficacité.

Les nouveaux systèmes de la veille optique à bord des navires sont la parfaite illustration de l'adhésion du transport maritime à l'information et à la technologie. Le recours à la technologie contribue significativement à l'amélioration des conditions de travail des gens de mer mais aussi du personnel à terre qui garde en permanence le contact avec le navire pendant l'expédition[2221]. Il est certain que le futur nous montrera des navires encore plus impressionnants du point de vue technologique tel 'le navire du futur' et 'le navire économique-écologique' qui seront à la pointe de la technologie.

[2219] Equasis is an online database which helps in promoting exchange of information and transparency in the shipping industry. As a massive information system it provides details about the performance of ships, maritime organizations, and maritime transport companies from both public and private sources. Equasis thus not only increases transparency in the shipping field but also provides scattered and difficult to access information at one place. Equasis is a non profit initiation which was formed by the European commission and the French Maritime Association to promote exchange of unbiased information. It was launched in the year 1997. Disponible sur : http://www.marineinsight.com/tech/what-is-equasis-shipping-database/

[2220] SafeSeaNet is a vessel traffic monitoring and information system, established in order to enhance: Maritime safety, Port and maritime security, Marine environment protection, Efficiency of maritime traffic and maritime transport. It has been set up as a network for maritime data exchange, linking together maritime authorities from across Europe. It enables European Union Member States, Norway, and Iceland, to provide and receive information on ships, ship movements, and hazardous cargoes. Disponible sur : http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html

[2221] **R. ROSS** : ' How technology is affecting the Maritime World'. Proceedings, July-Sept. 1996, 4-5.

Cette tendance de la sécurité du transport maritime qui est portée vers le 'tout automatique' ne peut se faire exclusivement en écartant l'implication du facteur humain en dépit des nombreuses critiques parfois justifiées sur son rôle causal dans l'essentiel des catastrophes maritimes[2222]. La cybernétique prouve déjà ces limites malgré l'élan de l'Union européenne de lui apporter des réponses[2223]. Il reste donc à faire observer que les percées les plus importantes du XXI è siècle en matière de sécurité maritime dépendront moins des avancées technologiques que de la reconnaissance de la suprématie des facteurs humains[2224]. Pour aller plus loin, l'auteur affirme que : face à la complexité croissante des systèmes, la présence de l'homme est à la fois source de risques (certes), mais une garantie irremplaçable de réactivité face à une situation inattendue.

597. Dans l'espoir de la réduction de la défaillance du facteur humain des études ergonomiques importantes sont en cours et nous l'avons vu. Cela atteste clairement de l'attention que la communauté maritime accorde à ce maillon indispensable au succès de la sécurité maritime. Il semble malgré tout que la mise en œuvre du code STCW dans ses diverses versions, reste de la compétence de chaque État.

Pour le succès de la sécurité du transport maritime, les acteurs du domaine maritime doivent s'approprier les atouts du programme TRAINAIR par exemple, qui vise la recherche permanente de la qualité et la normalisation de la formation aéronautique. En outre, l'OACI a développé un programme relatif à la sécurité des vols et aux facteurs humains[2225]. Ce programme vise la sensibilisation des personnes, des organismes et des États à ces difficultés. Ce qu'il conviendrait d'ajouter, c'est que cet idéal souhaitable ne sera une réalité que par une parfaite implication des entreprises et non par la prolixité de la règlementation[2226].

[2222] **A. R. WERNER**, 'Traité de droit maritime général'. Librairie Droz, Genève 1964, p.379. « *La fragilité du facteur humain, en face de la mer inépuisable et indéfinie, donne à l'effort de la navigation le caractère d'une audacieuse tentative qui peut réussir et s'avérer assez profitable, mais qui peut aussi échouer et comporter des pertes irréparables* » / **Ph. BOISSON**, préface de la thèse de **A. LEFRANCOIS**, « L'usage de la certification : nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes », PUAM 2011. p.13 (*A croire que l'avalanche des nouvelles réglementations techniques adoptées par l'Europe dans ses trois Paquets de sécurité maritime nous ont presque fait oublier que plus de 75% des accidents maritimes pouvaient être attribués à une erreur humaine)*

[2223] Fiche documentaire IFM n° 7/16 (Le monde maritime face à la cybercriminalité), Toulon, 24 novembre 2016. La Directive européenne 2016/1148 du 6 juillet 2016 « concernant les mesures destinées à assurer un niveau commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'UE » est entrée en vigueur le 8 septembre 2016. Les États membres ont jusqu'au 9 mai 2018 pour transposer la directive dans leur législation nationale.

[2224] **Ph. BOISSON**, Politiques et droit …, op.cit, p.633, n°974

[2225] L'OACI: L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale; son histoire et ses activités. Montréal. 15è ed. Janv. 1994, p.22 et 24

[2226] **DON BERWICK**, Chair of the National Advisory Group on Safety of Patients in England stated that "*Culture will trump rules, standards and control strategies every single time and achieving a vastly safer NHS will depend far more on major cultural change than on a new regulatory regime*". / **G. KURZ**, 'Developing a safety culture : Teamwork makes talk reality'. Surveyor, Sept.1996,8-9

598. Malgré quelques exploits réalisés dans le secteur de la sécurité maritime, il convient de faire remarquer que beaucoup reste à faire. On ne citera sans vouloir insister que la prolixité de la règlementation qui compromet parfois l'objectif de la sécurité maritime. L'application sectorielle des normes de laquelle résulte une supposée « sécurité maritime » à double vitesse est un exemple. Toutefois, il est bon de rappeler que le navire n'est pas seulement un engin à investissement, mais qu'il motive des travailleurs, rapproche des hommes entre eux et des biens aux hommes, les expose à des risques, crée des solidarités et véhicule des idées. Par ailleurs, il devrait avoir une réponse à la prolixité unilatérale ou régionale de la règlementation de la sécurité du transport maritime. Le « mauvais » ton ayant été donné par les États-Unis[2227], l'Europe a suivi. Or, cette manière de légiférer compromet le but visé par l'adoption des conventions internationales en matière de sécurité maritime qui est aussi de préserver une certaine harmonisation dans l'application desdits textes.

Le rôle du juriste éclairé, dans ces conditions, est de veiller à ce que la norme reste conforme à une logique humaniste du progrès[2228]. Ainsi, on peut se féliciter dans une certaine mesure de la profusion des initiatives. Une activité en mutation requiert l'ajustement incessant des idées et des textes pourvu qu'ils soient utiles.

599. Par ailleurs, nous avons abordé dans le cadre de ce travail les causes étrangères comme faisant partie des risques de la navigation. Les fortunes de mer ainsi que les cas exceptés sont précisément les risques auxquels nous faisons allusion. Les fortunes de mer se distinguent des autres risques de la navigation par l'impossibilité en principe de leur prévention. Mais est-ce que ce postulat peut encore résister au recours à la technologie avancée dans le transport maritime ?

La fortune de mer recèle dans ses flans les notions d'aventure et de chance.[2229] Le Doyen Chauveau met évidence la conception fataliste des expéditions maritimes. Certains refusent cette conception en admettant plutôt les conséquences de la technique comme étant à l'origine des catastrophes maritimes[2230].

[2227] L'OPA, par exemple pour les États-Unis et l'ensemble des textes régissant la sécurité maritime de l'union européenne (Les paquets Erika I, II III) et autres. Ces textes sont géographiquement limités même s'ils sont applicables aux pavillons non membres de l'UE qui touchent les ports de l'union européenne.

[2228] **NAVEAU, J**., « L'évolution morphologique du droit aérien », in Liber amicorum Jacques Putzeys, Etudes de droit des transports, Bruylant, Bruxelles, 1996, p. 546

[2229] **CHAUVEAU**, Traité de Droit maritime, Librairies Techniques, Paris 1958, p.8 « *Dans une lutte qu'il doit mener contre ces éléments qui le dominent, le marin, si expérimenté qu'il soit n'est jamais sûr de sortir vainqueur. Il ne peut lui être donné instruction sur la meilleure façon de mener ce combat. C'est une question d'opportunité et de circonstance qui doit être laissé à son appréciation*. »

[2230] **F. GALLHOUSSI**, Les grands risques maritimes, *op.cit*. (On constate une augmentation des tirants d'eau, de la vitesse et de la capacité de transport des navires modernes.)

Notre réflexion sur les fortunes de mer ainsi que les autres causes étrangères nous a permis de nous rendre compte de l'intérêt qu'il y a à les rapprocher du cas de force majeure. Cet intérêt réside dans les effets qu'on peut attendre de ces causes étrangères. Dans certains cas, seule l'exigence de la preuve non aisée des caractéristiques de la force majeure confère au transporteur maritime une exonération de sa responsabilité. Dans d'autres par contre, c'est la jurisprudence qui a tendance à définir les critères, parfois dans un contexte « ésotérique » pour exonérer partiellement, totalement ou retenir la responsabilité du transporteur. Cette posture jurisprudentielle souvent difficile à comprendre accuse le recours progressif à la technologie dans le transport maritime[2231]. Cette tendance pour les juges consiste à remettre en cause les effets traditionnels des causes étrangères.

Naturellement, c'est le rôle des tribunaux et centres d'arbitrage qui ne peut que s' « enfler » accentuant parfois un flou épais sur le cas excepté de « faute nautique » qui a conduit sans doute à son retrait des Règles de Hambourg. Face à cette nouvelle tendance qui de plus en plus réintroduit la responsabilité du transporteur, ce dernier à tout intérêt à souscrire une assurance de responsabilité comme le fait en général le chargeur pour se prémunir contre les dommages en cas d'exonération du premier. Pour espérer un avenir meilleur de la sécurité du transport maritime, quel apport peut-on attendre du modèle de la sécurité aérienne ?

600. Le droit aérien est un droit relativement nouveau, appelé à rencontrer la naissance et le développement rapide de la navigation aérienne. Toutefois, le constat qu'on peut faire est que le « fils= droit aérien » est devenu plus performant que le « père= droit maritime » qui devrait maintenant s'inspirer du « fils » pour son salut[2232]. En 2006, ces auteurs avaient présenté la coopération internationale et l'unification des règles de la sécurité aérienne comme un impératif[2233] pour la sécurité de la navigation aérienne. Ce vœu de notre point de vue est en train de se réaliser et le transport maritime devrait s'en inspirer. Indiquons que le transport aérien présente de nombreuses similitudes avec le transport maritime. Cependant, le premier s'illustre

[2231] De nos jours, il devient de plus en plus difficile de plaider l'absence de prévisibilité. La technologie à bord des navires fait des évaluations des éventuels risques qu'il pourrait avoir pendant l'expédition. De cette manière, l'irrésistibilité tant à être rejetée par les juges.

[2232] **J. NAVEAU, M. GODFROID et P. FRUHLING**, Précis de droit aérien, S/D de MARC GODFROID, 2è éd. Bruylant 2006.p.15 (*Inspiré d'abord des principes du droit maritime international, il a trouvé graduellement sa spécificité dans une série de domaines liés à la technologie et au commerce de la circulation aérienne et du transport par air… Le droit positif international de l'air a fait ses preuves, assurant la sécurité et le développement de la navigation aérienne et du transport aérien*)/ Des mêmes auteurs, p. 477 « Activité mondiale, l'aéronautique civile reste vulnérable par nature, en dépit du coefficient de sécurité très élevé qu'elle a atteint. »

[2233] **J. NAVEAU ; M. GODFROID et P. FRUHLING**, Précis de droit aérien, S/D de **M. GODFROID**, *Op.cit*, p. 477 « *Même si la matière du droit aérien continue à ressortit, pour une plus grande part, aux droits nationaux, il est impératif de créer et préserver les conditions d'une coopération internationale qui permette d'en unifier les règles sécuritaires et, surtout, de les faire appliquer partout dans un même esprit, et, si possible, de la même façon… Le public doit demeurer efficacement, et aussi uniformément que possible, protégé contre les risques courus du fait de l'activité aérienne et les problématiques liées.*»

positivement par rapport au second par sa capacité de créer, de faire appliquer et de maintenir des normes de sécurité élevées à l'échelle internationale quel que soit le contexte économique dans lequel évoluent les acteurs du marché[2234].

Les enseignements que la sécurité du transport maritime doit tirer sont relatifs à la réglementation fondée sur des fondamentaux de sécurité qui repose sur la performance des normes mais aussi calculée à partir d'une évaluation quantifiée des risques. L'uniformisation des normes doit être une priorité dans tous les contrôles étatiques[2235]. Les réglementations aéronautiques forment, dans l'ensemble, un appareil cohérent et efficace au niveau international. C'est ainsi que le droit aérien a permis l'expansion, dans de bonnes conditions, d'un mode de transport devenu le plus sûr du monde[2236].

Il serait même envisageable de créer dans tous les États une autorité unique chargée de veiller à la sécurité maritime comme cela est le cas en transport aérien (CAA et FAA). A cela s'ajoute que les acteurs de la sécurité maritime doivent veiller à la réduction des nombreuses inspections des navires. Cet objectif sera atteint par une uniformisation des types et des procédures de contrôles et par une revalorisation des sociétés de classification.

La formation du personnel aérien connaît des avancées remarquables dont devraient se servir le secteur maritime pour minimiser l'implication du facteur humain dans les accidents maritimes[2237]. Ainsi, les acteurs du transport maritime doivent mettre en place des structures de formation et de recrutement agrées par l'OMI. Ces structures seront utiles pour faire respecter les conditions de travail, de repos, de compétences et sociales des navigants. En un mot, elle aura pour objectif de discipliner la profession par l'amélioration de la qualité du facteur humain[2238].

601. Pour l'amélioration de la sécurité du transport maritime, une grande transparence est indispensable dans la communication de toutes les informations relatives à la sécurité des navires. Cela passe par une parfaite implication des constructeurs navals, des exploitants, des organismes habilités à assurer la réglementation du transport maritime contre les risques lorsqu'il se produit un accident ou incident[2239]. Chacun à son niveau devrait tirer les conséquences pour

---

[2234] **Ph. BOISSON**, Op.cit, p.637, n°978

[2235] Règlement n°3922/91 du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JOCE L373 du 31 décembre 1991)

[2236] **J. NAVEAU ; M. GODFROID et P. FRUHLING**, Précis de droit aérien, S/D de M. GODFROID, *Op.cit*, p.5

[2237] Le Programme TRAINAIR, lancé avec l'aide du PNUD, a pour but d'améliorer de manière constante la qualité et la normalisation de la formation aéronautique. L'OACI a également développé un second programme relatif à la sécurité des vols et aux facteurs humains qui cherche à sensibiliser les personnes, les organismes et les États à ces problèmes.

[2238] **J. SPRUYT** : 'Learning discipline from the world of aviation', .Lloyd's List, 24 july 1995

[2239] Il s'agit des principes de l'OACI relatifs aux accidents, transposés en droit communautaire par la Directive 94/56/CEE remplacée ensuite par le règlement (UE) n°996/2010 du parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile.

mieux prévenir les risques maritimes à l'avenir. Ce règlement prévoit que des enquêtes doivent être conduites en toute indépendance avec pour seuls objectifs la détermination des causes et la prévention des accidents et non pas la recherche de fautes ou de responsabilités. L'harmonisation est également perceptible en matière de responsabilité des transporteurs aériens[2240].La délivrance de certificat doit faire aussi l'objet de dispositions uniformes[2241] ainsi que la couverture assurantielle de la responsabilité.

Les activités maritimes s'ouvrent de plus en plus sous l'égide des Organisations internationales, en particulier l'OMI et l'UE sur de nouvelles thématiques. Outre les efforts portés sur les domaines de sécurité, tant technique du navire, que de la navigation, et de la sûreté, les activités maritimes intègrent désormais des enjeux d'une autre nature, qu'il s'agisse de l'encadrement des marins, de leur management, de la gestion de crises, du facteur humain au sens large, auquel s'ajoute un volet relatif au développement durable de cette activité économique. [2242]. Peut-on dire que l'analyse de la sûreté maritime présente la même affiche ?

602. La sûreté est une notion qui était souvent employée dans le domaine aérien, mais les attentats du 11 septembre aux États-Unis ont changé la donne. Aujourd'hui, le transport maritime a fait de nombreux progrès juridiques et techniques dans ce domaine. Toutefois, il reste beaucoup à faire, ce qui justifie une fois de plus notre problématique.

603. Dans le cadre de cette recherche, nous avons axé nos réflexions sur certaines menaces dont la piraterie maritime. La recherche de solutions à cette menace est déjà amorcée dans un cadre juridique remarquable. Toutefois, ce cadre juridique mérite une révision pour permettre la prise en compte de « la piraterie » dans sa présentation actuelle. Tous les actes illicites assimilables à la piraterie qui ont lieu hors de la haute mer échappent à la qualification d'une telle infraction donc à sa poursuite par les États qui en ont les moyens ou la volonté de le faire.

La lutte contre la piraterie maritime doit prendre en compte l'atteinte de l'objectif de la stabilité politique des États en désintégration[2243]. Laquelle stabilité politique est indispensable

---

[2240] Règlement n°2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident. Il a été modifié par le Règlement n°889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 afin de d'aligner sur les dispositions de la Convention de Montréal du 28 mai 1999.

[2241] Règlement n°1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits

[2242] Règlement n°285/2010 de la Commission du 6 avril 2010 a modifié le Règlement n°785/2004 (règlement n° 785/2004 du parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs impose des normes en matière de couverture d'assurance au titre de la responsabilité spécifique de l'activité aérienne)

[2243]**M. ASHKENAZI AND ED. CESKA**, *Piracy in Somalia and its Root Causes on Land*, Bulletin BICC July-September 2009, n° 50.p.2 (*Bonn International Center for Conversion (BICC) estime dans ces recommandations de lutte contre la piraterie que rien qu'une réponse militaire ne pourra résoudre la question de la piraterie en*

pour faire obstacle à toutes les menaces que nous avons choisies d'étudier. Une autre réponse claire qu'on peut attendre provient de la question de la poursuite judiciaire des pirates qui n'a lieu que parce qu'on a arrêté les pirates[2244].Nous osons croire que nos propositions à cet effet intéresseront un jour les décideurs.

604. Or, le recours à la force ne fait pas l'unanimité eu égard à ses nombreuses conséquences négatives. La règle antique du Talion telle qu'Aliénor d'Aquitaine[2245] en a usée pour débarrasser la presqu'île d'Arvert des naufrageurs, de leurs chefs cadet et de tous les dispositifs ingénieux qui leur permettaient d'attirer les navires de commerce vers les passes sablonneuses[2246] ne peut plus s'appliquer eu égard à la protection des droits humains. Le recours à la force est utile cependant, pour arrêter les pirates, les dissuader mais ses conséquences parfois dramatiques justifient les précautions indispensables à un tel recours. Il semble que le recours à la force ne peut pas éradiquer la piraterie à sa racine si ce n'est une politique transparente de coopération, régionale, la volonté politique des États, un cadre juridique performant mais également l'appui de la communauté internationale pour accompagner les zones à risque à se développer.

Lorsque le recours à la force est justifié, rien ne prouve que ces présumés pirates connaîtront le seuil d'un prétoire. C'est en raison de cela que le cadre juridique et juridictionnel mérite également d'être clarifié, pour que la lutte contre l'impunité puisse produire l'effet souhaité. A défaut, c'est l'asile des pirates qui se consolidera davantage sur l'océan.

Pour espérer un jour l'éradication de la piraterie, cette pensée mérite également d'être mise en pratique par tous : « *Un patriote est un terroriste qui a réussi. De même, on appelle pirate celui qui pille avec un petit bateau, mais celui qui pille avec un grand bateau est appelé conquérant, et souvent considéré comme chargé d'une mission civilisatrice. Les pirates auxquels nous nous intéressons aujourd'hui vivent dans l'une des régions les plus pauvres du monde et pillent avec de petits bateaux, après avoir vu eux-mêmes piller jusqu'à l'épuisement leurs*

Somalie. Pour qu'une stratégie anti piraterie soit efficace, elle doit concentrer ces efforts sur la construction d'une stabilité politique et sur la situation humanitaire dans le pays.)/ « Soulignant que la paix et la stabilité en Somalie, le renforcement des institutions de l'État, le développement économique et social et le respect des droits de l'homme et de l'état de droit sont nécessaires pour créer les conditions d'une éradication durable de la piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes, et soulignant également que la sécurité à long terme de la Somalie repose sur la mise en place effective, par le Gouvernement fédéral de transition, des forces de sécurité nationales et de la police somalienne, dans le cadre de l'Accord de Djibouti et d'une stratégie nationale pour la sécurité ».

[2244] Il s'agit des nombreuses difficultés que nous avons évoquées dans l'application de l'Art 105 de la CMB

[2245] ALIENOR est la plus grande reine de France qui a exercé son pouvoir des deux côté de la Manche

[2246] **M. ROUGER**, Extrait de « La piraterie maritime : Les entretiens de Royan », op.cit, p. 168

ressources halieutiques. Tant que l'on ne règlera pas le problème économique et social qui est à l'origine de la piraterie, je doute que l'on parvienne à juguler ce phénomène. »[2247]

605. Conviendrait-il d'en dire autant sur la menace de terrorisme maritime qui semble plus redoutable avec ses conséquences parfois inimaginables ? Il nous a paru nécessaire de rappeler dans ce travail des mesures aussi bien juridiques, militaires, techniques. Mais, persuadé que le succès de la lutte contre cette menace ne se fera sans sa parfaite maîtrise, il convient de dire que ces remèdes proposés ne feront que des éraflures au terrorisme mal conceptualisé.[2248]

Si nous traitons du terrorisme maritime, c'est la preuve que malgré le désastre du 11 septembre aux États-Unis, aucune solution concrète n'a été trouvée au terrorisme. L'analyse du cadre juridique et des autres initiatives en la matière mettent en évidence leur manque d'efficience. En effet, cela provient sans doute de ce que cette menace est mal évaluée, parfois sous-estimée et donc une lutte toujours entamée du mauvais angle. Notre intention n'est pas véritablement de démontrer comment l'on pourrait parvenir à son éradication, mais au moins à sa gestion efficace. Or, cette approche semble ne pas figurer à l'ordre du jour des politiques mises en place en la matière.

La gestion du terrorisme maritime doit bannir la tactique du coup par coup[2249] exacerbant la vengeance et la violence sauf en cas d'urgence. On y voit une parfaite illustration de la pensée de Lénine à travers la doctrine de Karl Marx qui avait souvent des conséquences graves[2250]. Cela pour dire que la violence condamnable dans le terrorisme ne peut avoir de justification dans la démocratie occidentale. Il y aurait d'autres solutions qui pourraient nous amener à une lutte efficace contre le terrorisme, peu importe sa forme. Mais, il est regrettable que certains dirigeants, avec insistance affirment : « *qu'il n'y a pas de place pour la négociation avec le terrorisme (au parlement québéquois)…Nous sommes en guerre contre le terrorisme (13 novembre 2015 suite aux attaques sur la ville de Paris)* ». Or, le terrorisme est comme une secte, pour pouvoir le vaincre, il faudrait d'abord commencer par percer le mythe qui l'entoure en

---

[2247] **H. DE RICHEMONT**, Extrait de la piraterie maritime, les aventures de Royan, op.cit, p.72

[2248] **G. CHALIAND et A. BLIN** « Histoire du terrorisme de l'Antiquité à Al-Qaida », Nouvelle édition Bayard, Paris, 2006, p.12 « *Le phénomène du terrorisme est plus complexe à conceptualiser qu'il n'y paraît au premier abord. Les interprétations idéologiques, la volonté d'introduire, lorsqu'il est fait usage de ce terme, notamment par les États, une connotation diabolisante, tout concourt à brouiller les pistes* ».

[2249] Résolution 1373(2001) adoptée lors de la 4385 séance, le 28 septembre 2001 (Dans cette résolution, la Conseil de Sécurité considère le terrorisme comme une menace à la paix et à la sécurité internationale, ouvrant la porte à la guerre d'Irak.)

[2250] **LENINE**, « L'État et la Révolution » Editions La Dispute, Coll. Bibliothèque du Marxisme, Paris, 1976 (*Il arrive aujourd'hui à la doctrine de Marx ce qui est arrivé plus d'une fois dans l'histoire aux doctrines des penseurs révolutionnaires et des chefs des classes opprimées en lutte pour leur affranchissement…Après leur mort, on essaie d'en faire des icônes inoffensives, de les canoniser pour ainsi dire, d'entourer leur nom d'une certaines auréole afin de 'consolider ' les classes opprimées et de les mystifier ; ce faisant, on vide leur doctrine révolutionnaire de son contenu, on l'avilit et on émousse le tranchant révolutionnaire).*

cherchant à comprendre ses motivations mais aussi ses ramifications[2251], mais aussi la discrétion est indispensable.

606. Depuis le 11 septembre, certains peuples sont sur le bûcher au nom de la mondialisation, mais aussi sous le prétexte de la démocratie occidentale[2252]. Pour entamer un projet de compréhension du terrorisme, il faudrait d'abord commencer par s'interroger sur la possibilité d'un monde différent en ce troisième millénaire. En cela, un auteur ne cache pas sa réticence quant à la démocratie comme modèle du monde[2253]. Le constat qu'il conviendrait de faire est que la démocratie ne semble pas être la réponse aux attentes du monde musulman, il faudrait essayer de comprendre leur culture pour pouvoir comprendre leur génie (agissements) comme nous l'enseigne exactement Henri Capitant à l'égard de tout peuple[2254].

Le droit, à notre avis ne fera qu'atténuer le terrorisme, mais les racines de cette menace ne seront rompues que par le retrait de certaines armées de certains territoires dans lesquels on est parfois tenté d'imposer la démocratie occidentale, mais également, la signature d'accords[2255], tôt ou tard seront le commencement de la lueur d'espoir d'une mise à mort du terrorisme[2256].

Au moment où il est mis en place que des stratégies qui ne contribuent qu'à l'enlisement de la situation, les déclarations des activistes sont de plus en plus retentissantes[2257] face aux doutes persistants de certaines autorités engagées dans la lutte contre cette menace de pouvoir

---

[2251] **A-M VENTRE**, Directeur du sensible institut national des hautes études de la sécurité et de la justice (INHESIJ) *« Affronter une crise commande, pour la vaincre, d'être correctement et complètement informé sur tous les protagonistes, sur leurs intentions, sur leurs forces et leurs vulnérabilités. Pour autant cela ne saurait suffire, car il faut connaître le contexte dans lequel la crise naît, se développe et prospère. Enfin, il faut savoir imaginer, pour mieux les anticiper, ses évolutions… »*, Cahier de la sécurité 13, Disponible sur : https://dimanager.wordpress.com/2010/10/07/cahiers-de-la-scurit/

[2252] **J. ZEIGLER**, Extrait de l'interview concernant le livre « l'empire de la Honte », « *Désormais, la guerre préventive sans fin, l'agressivité permanente des seigneurs, l'arbitraire, la violence structurelle règnent sans entraves. L'ONU elle-même est exsangue. Les cosmocrates sont au-dessus de toute loi.* »

[2253] **J. BARBEY D'AUREVILLY**, *Sensations d'Histoire*, août 2016. « La Démocratie, qui semble être la règle du monde moderne, n'en est que la punition »,

[2254] « *De même qu'il faut apprendre sa langue pour connaître un peuple étranger, pour comprendre ses mœurs et pénétrer son génie, de même la langue juridique est la première enveloppe du droit, qu'il faut nécessairement traverser pour aborder l'étude de son contenu* ». Ainsi s'exprimait **H. CAPITANT** dans la préface au Vocabulaire Juridique de 1936, 11 éd 2016, Extrait de l'Avant Propos.

[2255] Retrait du Hamas de la liste noire du terrorisme : l'UE va faire appel, Disponible sur http://www.leparisien.fr/international/retrait-du-hamas-de-la-liste-noire-du-terrorisme-l-ue-va-faire-appel-19-01-2015-4459515.php

[2256] **Fr. M. A VALLON**, « *De l'utilité d'un droit international en matière de terrorisme nucléaire maritime* », Op.cit, Ed. Publibook, p.312 *« Il est bien évident que l'idée de remonter le courant terroriste en reconnaissant une personnalité internationale aux mouvements qui en sont la source, est une option extrémiste. Mais tenter un dialogue, signer des accords territoriaux, laisser certains États libres de refuser la Démocratie et les reconnaître, cela peut s'avérer plus efficace que de les enrôler de force dans une conception du monde dont ils ne veulent pas. Mais l'occident reste sur ses positions et paie d'une certaine forme d'aveuglement. »*

[2257] Déclaration d'Al Quaida de s'en prendre aux routes maritimes importantes, reprise par Frédérique VALLON, op.cit, p. 308 : « *Si un bateau qui ne nous a pas coûté 1000 dollars est parvenu à dévaster un pétrolier, imaginez l'ampleur du danger qui menace l'alerte commerciale de l'Occident que constitue le pétrole. Cette opération ne serait pas seulement une attaque contre un pétrolier, mais également une attaque contre les lignes de transport internationales de pétrole et toutes ses différentes connotations*. »

réussir son éradication[2258]. Si le terrorisme malgré l'accroissement des menaces de sûreté reste la menace la plus redoutable, il convient de dire que le trafic illicite de migrants par mer monte en puissance avec ses corollaires. Le trafic illicite de migrants est l'une des menaces que nous avons analysée à cause des nombreuses difficultés qu'elle engendre dans le transport maritime. Le sauvetage maritime soulève des difficultés qui conduisent parfois à un contexte énigmatique entre 'sauver des vies en mer' et 'faciliter l'activité illicite des passeurs'.

607. Notre objectif dans ce travail était également d'analyser juridiquement la question du trafic illicite de migrants par mer. Certes, des voies de droit ont été proposées, mais pour être sincère, le droit à lui seul ne peut vaincre les flux migratoires qui de plus en plus perturbent le transport par mer. Cette situation difficile dans laquelle le droit que nous avons certes convoqué ne semble pas régler la question en profondeur ne doit pas empêcher d'accomplir ce devoir aussi bien légal que moral qu'est de sauver des vies en mer.

L'affiche que la lutte contre cette menace nous montre n'est pas reluisante[2259] de sorte qu'il serait souhaitable d'intercepter les embarcations le plus proche possible des côtes des pays de départ pour protéger la vie des migrants, les rendre à ces pays. Les dispositifs d'accueil seront préservés de tout débordement[2260].

Ajoutons à cela, qu'il ne faut pas attendre que les embarcations quittent les eaux territoriales. L'autre solution serait de détruire si possibles les moyens de transport des passeurs, même à terre. Ainsi, une parfaite coopération juridique, opérationnelle et d'information est indispensable avec les pays de départ pour faire arrêter et juger les passeurs. Mais toujours est-il qu'une question se posera : les migrants ont-il le droit de fuir la guerre, la famine et les atrocités qui ont lieu dans leurs pays et de trouver asile ailleurs, partout où cela leur est possible ?

Il va falloir avant de « refouler » comme nous avons été tentés de l'affirmer, (*et pourtant le droit international s'y oppose avec la plus grande fermeté en dépit des assurances diplomatiques qui tentent d'atténuer le principe de non refoulement*), s'assurer que certains migrants seraient en droit de bénéficier de ce privilège qu'est le droit d'asile. En pratique, un

---

[2258]Déclaration du Commissaire en Chef de 1ère Classe de la Marine LAURENT, : « *Les mesures de sécurisation du transport maritime adéquates face à de multiples menaces, notamment terroristes, on peut en promouvoir de toutes sortes…**La question est celle du seuil de suffisance**. Il faut pour y répondre connaître la réalité de la menace. Dès lors le droit n'est qu'un instrument permettant aux bonnes réponses d'être mises en œuvre, et ces réponses ne sont pas nécessairement maritimes ni militaires ».*

[2259]Selon l'OMI (Missing Migrants Project- December 31st 2015) 1.003.124 personnes sont arrivées en Europe par la voie maritime en 2015 ; 3771 sont décédées ou portées disparues en 2015/ Le 29 avril 2016 183.017 personnes sont arrivées en Europe par voie maritime et 1244 sont décédées ou portées disparues / Le 18 avril 2017, SOS Méditerranée a secouru 16614 personnes.

[2260]**G. CATALDI**, *Conclusions Générales*, Extrait de Sûreté maritime et violence en mer S/D de Sobrino Heredia, op.cit, p.506

examen minutieux de la situation individuel de chaque migrant ne peut avoir lieu qu'à terre et par constat dans le pays qu'il cherche à atteindre (généralement porte d'entrée de l'Europe).

Peu importe le résultat d'un tel examen, le renvoi d'un migrant vers la terre d'où il est parti implique des frais, le respect de ses droits…Or, très peu sont les États qui ont encore la volonté de prendre ce risque malgré le travail remarquable que fait SOS Méditerranée, certaines agences de surveillance des frontières maritimes[2261], cela ne pourra se substituer à la volonté politique des États dans l'application de mesures concrètes joignant coopération et transparence, mais aussi entraide pour venir à bout du trafic illicite de migrants par mer.

Il ne nous revient pas de présager du mauvais sort. Toutefois, il convient de faire observer que si la question n'est pas traitée avec la plus grande attention par les autorités de l'Union Européenne, qui d'ailleurs ont un intérêt à le faire[2262], il n'est pas exclu que la dislocation de l'Union Européenne tire l'une de ses sources principales de cette menace qui défie de plus en plus l'obligation qu'ont tous les équipages des navires de porter secours à toute vitesse aux personnes dont la vie est en danger en mer[2263].

Tout État dont les migrants tentent de partir peut probablement intercepter leurs navires selon le droit de la mer, mais contrevient au droit de chacun de quitter un pays dont le sien. Le droit de la mer et les droits humains, en ce sens seraient potentiellement contradictoires. Contradiction qu'il faudrait chercher à harmoniser par l'amélioration des textes.

608. Le transport maritime fait face à une autre menace dont la configuration rend difficile le succès de la lutte en la matière. Il s'agit du trafic illicite de stupéfiants qui connaît depuis bientôt un demi-siècle une expansion exponentielle et a même pris des proportions géopolitiques. Le transport par mer est l'un des moyens privilégiés par les trafiquants, exposant ainsi ce mode de transport à cette menace[2264]. Face à l'aggravation de cette menace contre le transport maritime, vital pour l'économie mondiale, les États n'ont pas hésité à renforcer leur coopération (juridique et opérationnelle) pour parvenir à son éradication. Ainsi, a été adoptée l'une des conventions[2265] les plus importantes dont l'application met en évidence parfois un tiraillement entre le maintien de souveraineté des États de pavillon, la liberté des mers et la nécessité d'intervenir dans l'urgence sur un navire suspecté de trafiquer des stupéfiants..

[2261] Frontex, Triton, Maré Nostrum par exemple

[2262] 90% du commerce extérieur de l'Union et plus de 40% (en tonnes/km) du commerce intracommunautaire s'effectuent par voie maritime. Disponible sur : www.espo.be/News_ Ces données ont cité par European Sea Ports Organisation (ESPO)

[2263] Art 98.2 de la CMB

[2264] **P. VAN DER KRUIT**, *Op.cit*, p. 21

[2265] Convention de 1988, art 17

Toutefois, cette situation antinomique ne devrait pas justifier le laxisme des États dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants. C'est ainsi que les États sont de plus en plus engagés à reconsidérer la conception absolue de la liberté des mers[2266]. On n'est donc pas surpris de la récurrence du terme ' *consentement présumé de l'État de pavillon'* dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants par mer. A cela s'ajoutent certaines solutions qui passent par la coopération opérationnelle et de manière générale par des accords régionaux. Cependant, ces initiatives régionales ne doivent pas empêcher la poursuite indispensable de la coopération juridique et opérationnelle au niveau international face à une menace aux relents transfrontaliers et organisés. Le trafic illicite de stupéfiants et le trafic illicite d'armes à feu entretiennent souvent des liens très étroits.

609. Des quantités importantes d'armes à feu transitent par mer et sont souvent dissimulées sur les navires de commerce. Lorsque des armes à feu sont embarquées sur un navire, jusqu'à destination, la cargaison peut soulever des questions de sûreté. Malgré le renforcement du cadre juridique en matière de prévention et de lutte contre le trafic illicite d'armes à feu par mer, il ne convient pas de dire que le bilan est un succès. Les attaques terroristes par le moyen des armes à feu acquises parfois sur internet ou sur des marchés noirs des grandes capitales des pays occidentaux illustrent nos propos.

Il semblerait dans ce contexte que la réglementation n'est pas le problème, mais l'effectivité de son application. Quant au désarmement suite aux conflits dans le monde, il ne peut être efficace que si un contrôle effectif a lieu sur les armes qui sont utilisées à ces moments de troubles. Face à cette situation difficile à gérer, accentuée par l'accroissement des capacités de transport par conteneurs[2267], la réglementation et l'exercice de surveillance adéquate du commerce légal, le renforcement des mesures de contrôle en douanes dans les ports et aux frontières sont indispensables. A cela s'ajoute la nécessité d'une parfaite coopération entre les États au plan juridique, opérationnelle et d'échange d'informations[2268] pour espérer pouvoir minimiser la circulation illicite des armes qui n'est suivie que de conséquences graves. L'appui

[2266] **G. CATALDI**, *Op.cit*, p. 505 *« …une forme de coopération concrète et ponctuelle à travers la criminalisation de certains comportements et la multiplication des titres de juridiction là où on ne peut pas encore parler d'universalité (s'imposent). Enfin, la nécessité d'une restriction de la liberté de la navigation…, dans le but d'une mer plus sûre, s'affirme comme évidente. »*

[2267] **J. FRITELLI**, *Op.cit*, p.4 (*Seulement entre 2 et 5 % des marchandises qui voyagent par conteneurs font l'objet d'inspection*)

[2268] Il convient de signaler que la coopération en matière d'échange d'informations concernant les armes à feu n'est pas toujours aisée entre les États. C'est un domaine qui renvoie à la sécurité et à la sûreté des États, donc très sensible et parfois jalousement protégé. C'est par exemple le cas du projet de la création d'une base de données commune en matière de contrôle des armes à feu pour l'espace Schengen qui tarde à se mettre en place.

des organismes internationaux (UNODC et UNREC…) est indispensable pour le succès de la lutte contre la menace que représente le trafic illicite d'armes à feu par mer.

610. Nous avons au cours de ce travail analysé chacun des risques isolément. Cependant, certains risques peuvent avoir pour conséquence d'autres. La distinction des risques du domaine de la sûreté maritime et ceux du domaine de la sécurité maritime doit-elle présager de la différence de leurs objectifs ? La réponse est certainement négative dans la mesure où l'identité de leurs objectifs se traduit par l'assurance de la protection de la vie humaine en mer, des navires et des marchandises qui y circulent et de l'environnement marin en général. C'est d'ailleurs en cela que de nos jours, traiter les uns sans les autres peut donner le sentiment d'un travail inachevé.

Cette identité d'objectif visé appelle la nécessité d'un équilibre nouveau à trouver entre liberté de la navigation et les autres intérêts de la communauté internationale. Ce nouvel équilibre à trouver est le fil rouge qui lie entre elles les questions de pêche, de piraterie, de réglementation du commerce, de répression du trafic illicite de personnes et des biens, de terrorisme transnational, d'environnement et de coopération en matière de gestion de l'immigration[2269].

611. On indiquera qu'il y a donc des risques plus anciens qui exigent des réponses nouvelles, des questions récentes à réglementer et mêmes de véritables défis, comme ceux engendrés par le réchauffement climatique sur le trafic maritime dans la région transarctique[2270], avec tous les risques que cela comporte sur l'environnement et la politique (COP 21 en 2015). Les États seront à la hauteur des nouveaux défis qui s'annoncent ? Le code polaire est entré en vigueur le 1er janvier 2017.

612. Toutefois, la posture que prennent certains États de L'Est (La Russie)[2271] peut compromettre la saine application de ce texte, donc la sécurité et la sûreté[2272] du transport

---

[2269] **G. CATALDI**, *Op.cit*, p. 505

[2270] **J. A FERNANDEZ** and **C. CINELLI**, Rapports complémentaires : Safety of trans-arctic navigation, Extrait de Sûreté maritime et violence en mer, S/D de Sobrino Heredia José Manuel, Ed. Bruylant 2011. P. 411 à 427 *« The review made above shows that the first and most complicated challenge concerning safety of trans-arctic navigation revolves around issues of costal arctic States sovereignty and jurisdiction : there are no uniform positions between arctic (costal or not) States and between arctic(costal or not) States and non-arctic States as regards the legal regime applying to navigation through the two major trans-Arctic shipping routes and, maybe in a near future, across the central Arctic Ocean…In facing challenge of trans-arctic navigation through a unique oceanic space (Atlantic-Arctic-Pacific and vice versa) that is globally interdependent, the last aim of the international community will be to establish the right balance between the freedom of seas and the safety of navigation."* P.425 et 426

[2271] La Russie a affirmé son intention d'imposer des taxes aux navires de commerce qui traverseront cette zone. Cela peut ne pas être du goût des autres États.

[2272] **E. CHAUVET**, A qui appartient le détroit de Béring ? Entre affrontement et convergence des visées souverainistes russes et américains. CESM, « *L'importance géostratégique du détroit de Béring : d'un marquage de frontière maritime à un lieu de passage commercial majeur* ». Le trafic maritime dans le détroit de Béring et les

maritime dans ces nouvelles zones. Naturellement, cette réponse aux difficultés de long trajet rencontrées dans le transport maritime soulèvera de nouvelles questions auxquelles les États doivent faire face. De nouvelles menaces maritimes à l'aide d'outils informatiques accentuent déjà les défis des États pour l'avenir[2273]. On en déduit une extension des risques maritimes au fil du temps.

En 2016, le Comité pour la sécurité maritime de l'OMI a publié une circulaire faisant mention de recommandations aux États en matière de cyber sécurité[2274]. Il conviendra de sécuriser les navires, les architectures numériques et les équipements, de maintenir en condition de sécurité les équipements numériques embarqués. A bord, des consignes simples doivent permettre aux capitaines et aux équipages de détecter les incidents. Il convient donc de former les personnels, chaque navire devant sans tarder disposer d'un référent informatique. La convention STCW devrait à terme imposer un certificat de cyber sécurité[2275]. Espérons que leur coopération transparente tant souhaitée à tous les niveaux facilitera davantage l'atteinte de l'objectif de la sécurité et de la sûreté du transport maritime.

---

autres détroits de l'Arctique et de l'Antarctique, peuvent favoriser la piraterie et le terrorisme maritime… dans ces zones d'éventuelle intensification du commerce maritime.

[2273] Le Cyber-terrorisme prend de plus en plus place dans les attentats et dans l'intrusion au plus haut niveau des États (affaire Wikileaks). En 2004 des pirates informatiques on réussi à accéder via internet aux ordinateurs de contrôles des systèmes de suivie d'une station en Antarctique. Ils ont ainsi menacé les 58 scientifiques présents sur la station. Ils ont été mis hors d'état de nuire, mais cela représente un acte concret de menaces commises par le biais d'internet. Disponible sur : http//:globalanalysisfrance.blogspot.com/2008/07/briefing-sur-le-cyber-terrorisme.html / Voir en ce sens Fiche documentaire IFM n° 7/16 (Le monde maritime face à la cybercriminalité), Toulon, 24 novembre 2016. [« *Le monde maritime est plus que jamais une cible pour les cybercriminels, qu'il s'agisse des navires désormais largement informatisés, des installations portuaires ou encore du transport de marchandises, par conteneurs notamment, voire d'espionnage industriel. Le Bureau Maritime International (BMI) affirmait en 2014 : « Le transport et la logistique maritimes sont le prochain terrain de jeux des pirates informatiques ».]* / Le 12 mai 2017, la Radio France Internationale annonçait à l'édition de 19h de Paris, des attaques de pirates informatiques sur des systèmes informatiques de plus d'une centaine d'États dont l' Angleterre et l'Espagne par le biais de Virus. Les présumés auteurs (les Shadow Brokers sont un groupe de « hackers » ayant piraté des logiciels à la NSA en 2016 s'en servent pour bloquer les systèmes informatiques et demander des rançons à leurs victimes). Certains centres hospitaliers de Londres ont du reporter des rendez-vous avec des patients en rassurant par la même occasion qu'ils contrôlent la situation.

[2274] MSC Circ 1526 du 1er juin 2016 Interim Guidelines on maritime cyber risk management

[2275] **P. CHAUMETTE,** Cybersécurité dans le domaine maritime, extrait du colloque : Human Sea – Marisk des 3 et 4 octobre 2016 "*Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? – Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes: Quelle croissance bleue ?*" Disponible sur : https://humansea.hypotheses.org/771

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX

BEURIER J-P, **CHAUMETTE P. et PROUTIERE MAULION G.**, « Droits maritimes » Ed. JURIS SERVICE.1998

BOISSON Ph., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas 1998

BONASSIES P et SCAPEL Ch., Traité de droit maritime, 3è éd, L.G.D.J, 2016.

BONNECASE, J., Précis élémentaire de droit maritime, Bordeaux, Paris, Impr. J. Bière, Librairie du Recueil Sirey, 1932

BOULOC B., Droit pénal général, D, coll. « Précis », 2006

CARBONE-P S M. et DE GONZALO CELLE-M. L, *Il diritto marittimo*, IV ed., Torino, 2011

CARVER, « Carriage by sea » 13è éd. Sweet & Maxwell, 1982

CHAUVEAU, Traité de droit maritime, Librairies techniques, 1958

CHAUVEAU, Traité de Droit maritime, Librairies Techniques, Paris 1958

CHIRCHILL A R. & LOWE A V., The law of the Sea Juris Publishing, Inc.; 3 edition (September 1, 1999)

DAILLER P, FORTEAU M et PELLET A, **DINH**, Droit international public, 8è ed, Paris, LGDJ, 2009

Dalloz Action, Droits maritimes 2006/2007, n°361.02

DELEBECQUE Ph., *Droit Maritime*, 13è éd. Précis D, 2014.

DELEBECQUE Ph. et GERMAIN Traité de Droit commercial, 17ème édition, tome II, LGDJ, 2004

EMERIGON, Traité d'assurances et contrat à la grosse, Paris 1838

GIDEL G., *Le droit international public de la mer.* Tome III, Paris, Sirey, 1934

LUCCHINI L., « La pollution des mers par les hydrocarbures : les conventions de Bruxelles de 1969, ou les fissures du droit international classique », JDI, 1970

MONTAS A., *Droit maritime*, 2è éd VUIBERT, septembre 2015.

NEURAY J-F, Droit de l'environnement, Bruylant, Bruxelles, 2001

PANCRACIO J-P, Droit de la mer, Paris,1ère Dalloz, coll. Précis, 2010

PIETTE G., Droit Maritime, Ed. A. PEDONE. 2017

POTHIER, Traité du contrat d'assurance, Marseille Sube et Laporte. 1810

PRADEL J et CORSTENS G., Droit pénal européen, 3è éd D. 21 avril 2009

REMOND GOUILLOUD M. *Droit maritime* 2è Ed Pedone 1993

RIPERT, *Précis de droit maritime*, édition Dalloz, Paris, 1952

RIPERT., *Droit maritime*, III, IV ed., Paris LGDJ.

RODIERE et DU PONTAVICE, Droit maritime, 12 éd Précis D. 1997

RODIERE, *Traité de Droit maritime,* 4è éd

RODIERE & **DU PONTAVICE**, *Droit maritime*, 12è D. 1997

SMEESTERS C. et WINKELMOLEN G., *Droit Maritime et Droit Fluvial*, II, Bruxelles, Larcier, 1933

VIALARD A., *Droit Maritime* PUF, 1ère éd. 1997
VINEY G et JOURDAIN P, *Les conditions de la responsabilité*, 3è éd L.G.D.J. 2006
VINEY G et JOURDAIN P., *Les effets de la responsabilité civile*
WERNER A R., 'Traité de droit maritime général'. Librairie Droz, Genève 1964

OUVRAGES SPECIAUX

ALMAN Ph., CLEARY W., DYER M., PAULLING J. et **SALVESEN N.**: 'The International Load Line convention: crossroad to the Future'. Marine Technology. Oct. 1992
ALWOOD C. M, Error detection Processes in statistical Problem solving, Cognitive Science. 1984
AMALBERTI. R, La conduite des systèmes à risques, 2è ed. Paris. PUF 2001.
ASSONITIS G., Règlementation international des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED, 1ère Ed. PUF, septembre 1991
AUCHTER G., « La convention sur le transport de marchandises par mer »(Règles de Hambourg 1978), Droit Européen des transports, 1979, Vol. XIV
ATIAS C., Epistémologie du droit, PUF, Que sais-je ? 1ère éd. 1994
BAUCHET P., Le transport international dans l'économie mondiale, Ed. ECONOMICA, 1998
BAUCHET P., Le transport international de marchandises par air mer et terre, Ed. ECONOMICA, 2011
BAUCHET P., Le Transport maritime, Edition Economica 1992
BAUCHET P., Les transports mondiaux, instrument de domination, Ed. La découverte 2015,
BELLEC F., *Tentation de la haute mer,* Seghers, Paris, 1992
BENNETT H., *The Law of Marine Insurance*, II ed., Oxford, 2006
BENTO L., Toward an International Law of Piracy *Sui Generis:* How the Dual Nature of Maritime Piracy Law Enables Piracy to Flourish, Berkeley Law Scholarship Repository, 2011
BES J., *Chartering and Shipping Terms — Practical Guide for Steamship Companies,Masters, Ship Officers, Shipbrokers, Forwading Agents, Exporters, Insurance Brokers and Banks,* 7e éd., New-York, Heiman, 1970
BOUTWELL J. & KLARE M T, Light and Civil Weapon, controlling the tools of the violence, Rowman & Littlefield Publishers; First Edition edition (June 1999)
CARBONNIER J., « Flexible Droit : pour une sociologie du droit sans rigueur », 2014
CARTER RAYMOND H A., La sûreté des transports : questions judicaires, puf 31 décembre 2015
CASCIANO D et ANTHONINI, MORANDI F., *L'assicurazione P. & I.*, Milano: Giuffrè Editore, 2013
CHABAS C.« L'inexécution licite du contrat », LGDJ, 2002
CHALIAND G. et BLIN A. « Histoire du terrorisme de l'Antiquité à Al-Qaida », Nouvelle édition Bayard, Paris, 2006
CHAPLEAU Ph. et **PANCRACIO J. P**, La piraterie maritime : Droit, pratiques et enjeux, Vuibert, janvier 2014
CHARTIER Y., La réparation du préjudice, éd. D. 1983

CHAUVEL A-M, *Sécurité en mer. Le code ISM*, éd Préventique 1996
CHORLEY L. et GILES O. C, *Shipping Law,* 6e éd., London, Pitmans and Sons, 1970
CLAUSEWITZ, On war 1832 et 1989
COCKCROFT A. N : 'Collision at sea'. Safety at Sea, June 1984,
COLINS R. & DAUD H., Applications and Shortcomings of the law of the sea in Combating Piracy: A south East Asian Perspective, 40 J. Mar. L & Com.97-98, 108-09.(2009)
CORBETT, 1911 et 1988
D'AUREVILLY JULES B., *Sensations d'Histoire*, août 2016
D'OVIDIO-G. A L. et TULLIO PESCATORE-L., *Manuale di diritto della navigazione*, XIII ed., Milano, 2013
DAHON D., Traité de Droit maritime : Abordage, assistance, assurances, Recueil Sirey 1929
DE LA RUE C. et ANDERSON C B., Shipping and the Environment Law and Practice, 2nd edition informa Law from Routeledge 2009
DE VATTEL E., Le droit des gens ou pratiques de la loi naturelle, T 1, Londres, 1758
DELEBECQUE Ph et **PANSIER FR-J**, *Droit des Obligations : Responsabilité civile, Délit et quasi-délit,* 6è édition, LexisNexis, 2014
Du PONTAVICE et **CORDIER. P**, Transport et Affrètement maritimes I, n°24
DU PONTAVICE et P. CORDIER, La mer et le droit, t1PUF, Paris, 1984
DU PONTAVICE, La pollution de la mer par les hydrocarbures à propos de l'affaire du Torrey Canyon, L.G.D.J, 1968
DU PONTAVICE*, Le statut du navire,* Litec, Paris. 1976
DUPUY P-M, La responsabilité internationale des Etats pour dommages technologiques et industriels, Pedone, 1976
FAY F M., 'La nationalité des navires en temps de paix'. Paris A.PEDONE 1973
FERRARINI S.*, L'assicurazione della* charterers' liability, *Dir. trasp.* I/1988
FLIN. R, Crew Resource Management for teams in the offshore oil industry. In Team Performance Management. 1997
FLOUR J., AUBERT J-LUC, SAVAUX E., Le *fait juridique*, 2003, 17ème éd. *Armand Collin ... 2005*
FROISSART C., La Chine et ses migrants: La conquête d'une citoyenneté, Presse Universitaires de Rennes ; 2013
GAZZANIGA J-L, *Introduction historique au droit des obligations*, PUF 1992
HAMPATE BA A., *Petit Bodiel*, NEI-EDICEF, 1993
HELLER-ROAZEN D., The enemy **of all: piracy and** the law of nations **31 (2009)**
INSERGUET-BRISSET V., Propriété publique et environnement, Bibliothèque de droit de l'urbanisation et de l'environnement, Paris, LGDJ, 1994
JOSSERAND, Évolutions et Actualités. Conférences de droit civil. 7. Le déclin du titre gratuit et sa transformation. Paris, 1936
JOUSSE G., Traité de riscologie, La science du risque, Paris, Imertra, 2009
KLARE M T., The Global Trade in Light Weapon and the I International System in the Post-Cold War ERA, in Boutwell et a(eds) 1995a
L.NEYRET et MARTIN G. J, "La nomenclature des préjudices environnementaux", L.G.D.J, 2012
LAMBERT-FAIVRE Y., Le droit du dommage corporel, 4 è éd, D. 1993
LANGAVANT. E : *Droit de la mer.* Cujas, 1981

LARROUY-CASTERA X. ET OURLIAC J P., Risques et urbanisme, éd. Le Moniteur, Paris 2004
LARROUY-CASTERA X. et OURLIAC J-P, Risques et urbanisme, éd. Le Moniteur, Paris 2004
LE CLERE J., *Les mesures coercitives sur les navires de commerce étrangers*, Pichon, éd.1949
LE CLERE J., *L'abordage en droit maritime et en droit fluvial*. LGDJ, 1955
LEMONNIER C., *Commentaire sur les principales polices d'assurances maritimes usitées en France* : Paris, Bordeaux, Marseille, Le Havre, Nantes, Rouen, Dunkerque, Bayonne, Paris, Videcoq père et fils, 1843
LENINE, « L'Etat et la Révolution » Editions La Dispute, Coll. Bibliothèque du Marxisme, Paris, 1976
LILLE F. et BAUMLER R., *Transport maritime, danger public et bien mondial,* ECLM, 2005
LILLE F. et BAUMLER R., *L'intelligence de l'autre : prendre en compte les différences culturelles dans un monde à gérer en commun*, ECLM, 2007
LUCCHINI L et VOELCKEL. M : *Droit de la mer.* Tome 2, Volume 2, Pedone, 1996
LUREAU P., *L'assurance des risques maritimes de guerre et les polices françaises*, Paris LGDJ, 1941
MAHAN A, *The Influence of Sea Power upon History,* 1980
MALLIA P., Migrant Smuggling By Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security through the Creation of Cooperation Framework, Martinus Nijhoff Publishers, 2010
MANZITTI A., *Natura giuridica degli istituti per l'assicurazione dei rischi marittimi complementari*, cit., 258.
MARAIS G., *Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé,* Paris, L.G.D.J., 1949
MARGUET B., La piraterie maritime, 1er février 1999
MARIE J. et DILLY CH., Le transport maritime : utilisation et sécurité du navire de commerce, Sociétés d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1932
MARIOTTE H., et GRAU J-Y, *Facteurs humains* ATPL-CPL-IR, 3è éd Institut aéronautique Jean Mermoz, 1er octobre 2007.
MARTIN J-C., L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer, Editions A. PEDONE, 2014
MOUSSI N., « Accès à l'Union européenne : droit, économie, politiques », 13è Ed. European Studies service, 2008
NAVEAU J., « L'évolution morphologique du droit aérien », in Liber amicorum Jacques Putzeys, Etudes de droit des transports Page | 614, Bruylant, Bruxelles, 1996
PIGOU A., The Economics of Welfare, Londres, Macmillan, 2è éd 1924
PINTO R. Les pavillons de complaisance, Clunet, Paris 1960, 369
RAINELLI M., Le commerce international, Ed La découverte 2015
REMY Ph., « Critique du système français de la responsabilité civile », Droit et culture, 1996
RENAULT O. et N'DIAYE A., Les transports maritimes de produits en vrac et le secteur de l'assurance. Les collections Océanides.
REUTER P., Introduction au droit des traités', PUF, Paris, 1985
RIPERT, *Droit maritime :Abordage et assistance, avaries communes*, t III, 4è ed Rousseau 1953
RODIERE et CALAIS-AULOY J., Droit maritime, assurances maritimes et, ventes maritimes, Dalloz, 1983
RODIERE,. 'Traité général de droit maritime. Evènements de mer'. Paris, Dalloz 1972
RODIERE., Affrètements et Transports, t II n° 767

RODIERE., *Traité de droit maritime*, t.1, Le navire, L.G.D.J., 1980
RODIÈRE., *Traité général de droit maritime : Introduction : armement » T. 1* Dalloz 1976
ROTHWELL D., The Proliferation Security Initiative: Amending the Convention on the Law of the Sea by Stealth ?, in D. Caron and H.N Scheiber (eds), The Oceans in the Nuclear Age: Legacies and Risks, Leiden, Martinus Nijhoff Pub.,2010
SAFA P., Droit maritime, Risque de mer-affrètements maritimes-Transports maritimes, 1ère Editions juridiques SADER, 2000
SCOVAZZI T., "The evolution of International Law of the Sea : New Issues and New Challenges », 286 Recueil des cours, Leiden, Boston: Brill (2000)
SHUMPETER J., Buisness Cycles, New York, McGraw-Hill, 1964, 2è éd
SIMLER P., LEQUETTE Y., TERRE F., Droit civil : les obligations, 11è éd D. 2013
SMET R., *Les assurances maritimes*, Paris, 1934
STEVENS F., *Vervoer onder cognossement*¸ Bruxelles, Larcier, 2001
STRUETT M J. & AL., *Maritime Piracy and Regime Complexes: Explaining Low Levels of Coordination* (International Studies Association Annual Meeting, Working Paper Abstract, [Vol. **29:2**2 *Berkeley Journal of International Law, Vol. 29, Iss. 2 [2011]*
TEHINDRAZANARIVELO D L., Le racisme à l'égard des migrants en Europe, Strasbourg, Editions du Conseil de l'Europe, Coll. Migration, 2009
TERRE, SIMLER ET LEQUETTE, Droit civil, *Les obligations,* 11e éd. Précis Dalloz. 25 septembre 2013
TETLEY W. MARINE CARGO CLAIMS (3d ed.) Yvon Blais, 1988.
UKEJE Ch., et MVOMO W E., *Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golfe de guinée,* Friedrich-Ebert-Stiftung, Décembre 2013
VALLON FR M-A., « La mer et son droit, entre liberté et consensualisme, la difficile protection des espaces naturels fragiles », collection Droit et sciences politiques, janvier 2010
VAN DER KRUIT P., Maritime Drug Interdiction in International Law, Utrecht, Druk OBT/TDS, 2007
VAN HAM P., and **BOSCH O.**, Global Non-Proliferation and Counter-terrorism : The Role of Resolution 1540 and its implications", in O.BOSCH and P. Van. Ham (eds), Global Non-Proliferation and Counter-terrorism: the impact of UNSCR 1540(2007)
VANHEULE B., « penalties against Ship-Source Pollution », dans Kristiaan Bernauw et Wouter Den Haerynck (dir. Publ.), Free on board : Liber amicorum Marc A.Huybrechts, Intersentia, 2011
VERNIZZI S., *Le assicurazioni P. & I.*, *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), III, Milano,2010, 89, 96
VILLIGER M E., Customary international law and treaties, a study of their interactions and interrelations with special consideration of the 1969 vienna convention on the law of treaties **35 (1985)**
VINEY G, Introduction au droit de la responsabilité, n°66
VINEY G., Introduction au droit de la responsabilité, in traité de droit civil, S/ la direction de Jacques Ghéstin, 2è éd LGDJ. 1995

ARTICLES DE DOCTRINE

ANTOINE J-C, Frontières et trafic d'armes, Revue de géopolitique, 10 mars 2015

APPERRY B., Cdt, *Code ISPS : état de la sûreté maritime en août 2007*. Disponible sur : http://www.afcan.org/dossiers_reglementation/isps_10_p2.html

ASHKENAZI M. and CESKA E D., *Piracy in Somalia and its Root Causes on Land*, Bulletin BICC July-September 2009

BAILLIET C., "The Tampa Case and Its Impact on Burden Sharing at Sea », Human Right Quarterly, n°25, 2003

BAUD M, *Cyberguerre, en quête d'une stratégie.* Focus stratégique n°44, Laboratoire de la Recherche sur la Défense, IFRI, mai 2013

BAUMARD L., « Contrôles portuaires : diktats américains contre principes communautaires » ; *Le Marin,* 11 avril 2003

BELLAYER-ROILLE A., « La lutte contre le narcotrafic en mer Caraïbe », 111 RGDIP (2007)

BOISSON Ph., « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », D.M.F., Janvier 1995

BOISSON Ph., « La nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes », DMF 2001

BOISSON Ph., Actualité du droit maritime international, DMF, n°656, 01/02/2005

BOISSON Ph., Classification societies and safety at sea. Back to basics to prepare for the future'. Marine Policy 1994

BOISSON Ph., *L'affaire du Wellborn entretient une fausse perception du fonctionnement des sociétés de classification*, Gazette de la Chambre n°16, Printemps 2008

BOISSON Ph., La sûreté maritime et prévention des actes de terroristes dans le domaine maritime, DMF n°640, 1er septembre 2003

BOKALLI V.E, La protection des chargeurs à travers les règles de Hambourg, DMF 1997.237

BONASSIES P. et DELEBECQUE Ph, DMF HS n°10, juin 2006

BONASSIES P. et DELEBECQUE Ph, obs DMF 2008, 617

BONASSIES P, « *Sociétés de classification et convention de 1969/1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* », D.M.F., Septembre 2008

BONASSIES P., « La faute inexcusable de l'armateur en droit français », Liber Amicorum Roger Roland, Bruxelles, 2003

BONASSIES P, *DMF* 1989.1 7, no 13

BONASSIES P, La nouvelle convention internationale sur le transport de marchandises par mer : analyse critique ; Cahiers de documentation de la CCI de Marseille, n° 3 1979

BONASSIES P, *Le droit positif français en 2001*, *DMF* 2002, H.S. n. 6, 86.

BONASSIES P, *Les Règles de Hambourg, une avancée certaine, mais modeste*, JMM 1988.1341

BONASSIES P, Sinistre du Concordia, droit de la mer et problèmes de compétence judiciaire pour les victimes françaises. DMF 2012, 1er avril 2012, n° 735.

BONASSIES P., "Après la décision Erika: Observations sur la compétence des juridictions pénales françaises après abordage en haute mer, DMF, mars 2013

BONNARD J., L'assurance maritime et les risques de guerre aujourd'hui, DMF, n°622, 1er janvier 2002
BOSTOCK C M J., « The International Legal Obligations Owed to the Asylum Seekers on the MV Tampa", International Journal of Refugee Law, n° 14, 2002
BOUTONNET M. et NEYRET L., « commentaire des propositions du rapport Lepage relatif à la responsabilité civile, Vers une adaptation du droit commun au domaine de l'environnement », Revue Envir. Mars 2008
BOWDEN A. et a…, The economic cost of maritime piracy, One Earth Future, 2010
BROUDIN R., Acte de Piraterie, Gazette de la Chambre, Tiré à part n° 28 Printemps 2012
CAMPROUX-DUFFRENE M-P, « Pour l'inscription dans le code civil d'une responsabilité civile environnementale » Environnement et développement durable, n°7 Spécial, juillet 2012
CHALK P., Non-Military Security and Global Order: The Impact of Extremism, Violence and Chaos on National and International Security, London: Macmillan, 2000
CHALK P., *Piracy off the horn of Africa, Scope: Dimensions, Causes and Responses*. The Brown Journal of World Affairs, Spring/ Summer 2010 • volume XVI, issue II
CHALK P., SMALLMAN L., BURGER N., "Countering Piracy in the Modern Era ". Published in 2009 by the RAND Corporation
CHALK P., The maritime dimension of international security : Terrorism, Piracy, challenges for the US, RAND CORPORATION 2008
CHALK P., West European Terrorism and Counter-Terrorism: The Evolving Dynamic, London: Macmillan, 1996
CHAUVEAU, « *Rétrospectives d'actualité* », DMF 1963. 10
CHAUVEAU, Assurances maritimes, Extrait du juris-classeur commercial, Ancien art 332-396, Fascicule F. p.4, n°13. (Risques de guerre et risques assimilés), juin 1971
CHAUVEAU, La détermination des risques de guerre dans l'assurance maritime : Dr.mar.fr.1949
CHAUVET E., A qui appartient le détroit de Béring ? Entre affrontement et convergence des visées souverainistes russes et américains. CESM
CHAUVIN C., Le facteur humain et la sécurité maritime, Revue maritime n° 489, IFM, septembre 2010
CLEVERINGA R. P., *Zeerecht*, 4è éd de Het Nieuuwe Zeerecht, DMF 1962.250
CLIFT R et CORDONNIER S., « La piraterie somalienne : le prix d'une vie », DMF 2012
COLLIARD C-A, *La convention de Bruxelles relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires*, Annuaire Français de Droit International, Volume 8 1962
CORBIER I, « La notion de faute inexcusable et le principe de limitation de responsabilité », Mélange BONASSIES P, 2001
CORDIER P., « Abordage maritime », Répertoire de droit international, décembre 1998
CREIGHT M V Mc., « Smuggling of Migrants, Trafficking in Human Beings and Irregular Migration on a Comparative Perspective », European Law Journal, n°12, 2006
CUDENNEC A, « Commentaire de l'arrêt du 23 octobre 2007 », DMF mars 2008, n° 690
DAUVILLIER J.:" Aux origines des notions d'Etat et de souveraineté sur un territoire", Mélanges Paul Couzinet, Toulouse 1974
DAVIES, obligations and implications for ships encountering persons in need of assistance at sea, PACIFIC RIM LAW & POLICY JOURNAL 2003 VOL. 12 No. 1

DE JUGLART M., « La responsabilité du propriétaire de navire d'après l'article 216 du Code de Commerce», [1962] *D.M.F.* 319
DELEBECQUE Ph, « Responsabilité et indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à propos de la catastrophe Erika », J.C.P, 2000
DELEBECQUE Ph, Privilège maritime : ne confondons pas l'assiette du privilège avec sa cause. COUR DE CASSATION (Ch. com.) – 8 JUIN 2010 – Navire *Le Sainte Barbe* N° 09-15009, DMF 717, Septembre 2010
DELEBECQUE Ph, Responsabilité et indemnisation des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures. A propos de la catastrophe de l''Erika'. In la Semaine Juridique Ed . Générale, 2000
DELEBECQUE Ph., Après l'Arrêt Erika, Mélange J. Martin, Pour un droit économique de l'environnement, édition Frisson-Roche 2013
DENIS Ph., « *La théorie de la relativité aquilienne* », Mélange Dalcq, 1994
DESCLEVES E., Charte de Lomé : sécurité maritime et développement en Afrique, TRIBUNE n° 834, 18 octobre 2016
DU PONTAVICE et CORDIER P., « Navires et autres bâtiments de mers », Jurisclasseur commercial. Fascicule 1045, 3, 1984, n°74
DUJARDIN B., Le Pavillon, un concept obsolète ?, Revue Marine n° 202 de janvier 2004
ESCARRA M J., Cours de Doctorat, 1950-51
EUDELINE H., « Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui », *EchoGéo* [En ligne], 10 | 2009, mis en ligne le 16 septembre 2009
FRAIKIN G., «Une cause fréquente d'avaries: la buée de cale», [1957] *D.M.F.*
FRECON E. et GRANT H., in » Défense Nationale et Sécurité Collective », Août-Septembre 2003
GARRON R., « La faute du navire dans le droit de l'abordage », DMF 1964, 579
GARVEY J.,' The International Institutional Imperative for Countering the Spread of WMD', 10 Journal of Conflit and Security Law(2005)
GASCON A., « La piraterie dans le golfe d'Aden : les puissances désarmées ? », *Hérodote* 2009/3 (n° 134)
GERMOND B., *Les forces navales européennes face aux « nouvelles menaces » en mer*, *publié dans* relations internationales, 2006/1 (n° 125) sur http://www.cairn.info/zen.php?ID_ARTICLE=RI_125_0045
GHICA-LEMARCHAND C., *La pénalisation du métier de sauveteur de la mer,* DMF, 693 Juin 2008. **503**
GOLD E., 'Corporate responsibilty : learning from disaster ?', BIMCO Bulletin, vol.91 n°3,1996, 10
GOMBRIL (K-J), Is compulsory insurance necessary ?
GOODWIN-GILL G S., "The right to seek Asylum: International at Sea and the Principle of Non-refoulement, International Journal of refugee Law, n°23, 2011
GUILFOYLE D., The PSI : Interdicting Vessel in International Water to Prevent the Spread of WMD ?, 29 Melbourne University Law Review (2005)
HEREDIA SOBRINO M J. « La proteccion maritima , nueva dimension de la politica maritima de la UE », dans Revista de Derecho Comunitario Europeo, n°27, 2007
HESSBRUEGGE J A., « European Court of Human Rights Protects Migrants Against « *Push Back*" Operations on the "High Sea", Vol. 16, 17 avril 2012
HUET J., « *Le développement de la responsabilité civile pour les atteintes à l'environnement* », LPA 5 janvier 1994

HUGLO C., « Affaire Erika…encore et au-delà… », Environnement et développement durable, n° 6, 2012

IFM, fiche documentaire n°2/12, objet : l'Europe face à la piraterie maritime. L'opération Atalante. 1er février 2012

JACOBSSON M., (Ancien Administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), extrait de « L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans le cadre du régime international CLC/FIPOL, DMF, n°715. 1er juin 2010

JACOBSSON M., Compensation for Costs of Removal of Oil from Sunken Wrecks, Shipping and Transport International, 2007

JEGOUZO Y., « De certaines obligations environnementales : prévention, précaution et responsabilité », AJDA 2005

JOUHAUD Y., L'évolution de la jurisprudence en matière d'assurance, *Risques*, suppl. au n° 10, avril-juin 1992

KENNEY F J. JR. TASIKAST V. The tampa incident: IMO perspectives and responses on the treatment of persons rescued at sea, PACIFIC RIM LAW & POLICY JOURNAL 2003 Vol.n°1

KESELJ T., Port State jurisdiction in respect of Pollution from ship: The 1982 United Nations convention on the law of the Sea and the MOU, 30 OCEAN Dev. And INT'L.J. 127, at 143-8(1999)

KHAN I., « Trading in Human Misery : A Human Right Perspective on the Tampa incident », Pacific Rim Law and policy Journal, n° 12, 2003

KLEIN N., The Right of Visit and the 2005 SUA Protocol », 35 Denver Journal of International Law and Policy (2007)

KONTOROVICH, A Guantanamo on the Sea": The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists, California Law Review, 18 mars 2010, Vol 98

KOUNGOU L., De Yaoundé à Lomé : méandres de la mobilisation africaine contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, TRIBUNE n°881, 14 avril 2017

KURZ G., 'Developing a safety culture : Teamwork makes talk reality'. Surveyor, Sept.1996

LABORDE J-P, « Note introductive au protocole contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée », *Revue internationale de droit pénal* 3/2001 (Vol. 72)

LAGDAMI K., Le terrorisme maritime en méditerranée, NEPTUNUS, CDMO, vol 18 2012

LAMFALUSSY C, Comment Anvers a été piraté et s'en est sorti [en ligne]. Libre.be, 25 octobre 2013

LAMBERT-FAIVRE Y., in L'éthique de la responsabilité, *RTD civ*. janv. -mars 1998

LASMOLES O., Les assurances maritimes et la couverture des risques terroristes, *La Revue Mare Liberum*, no 1, avril 2004

LATRON P., À propos de l'assurance de la piraterie, *BTL* 1989

LAUTERPACHT E. and **BETHLEHEM D.**, "The scope and Content of the Principle of Non-Refoulement: opinion, 2001, hppt://www.unhcr.org/419c75ce4.html. p.163, par. 253

LE CHEMINANT P., « Maritime Safety-Perception and Reality ». BIMCO Bulletin n°4, July-August 1992

LE CLAUDINE-HENRI, [1953] D.M.F. 564

LE GARREC M Y, L'intervention de l'autorité portuaire dans le contrôle des navires Droit Maritime Français – 2003

LE MESTRE R., "Avis de tempête en mer de Chine orientale, le conflit entre la Chine populaire, Taiwan et le Japon à propos de la souveraineté sur les îles Diaoyu/ Senkaku, '', Extrait de l'Annuaire de droit maritime et océanique, 2015
LE MONNIER DE GOUVILLE A. et BOISSON Ph., Revue Mare Liberum, n°1 avril 2004
LE PRADO D., Abordage et droit commun : dernière précision de la Cour de Cassation, DMF 2006
LEFEBVRE G., *L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissement*. Les cahiers du Droit, Vol 31, n° 1, mars 1990
LEGEAIS R., Légitime défense et protection des biens. Aperçu de droit comparé. Rev. Sc. Crim. 1980
LESIMPLE, « La sécurité des grands pétroliers ». La revue maritime, n°342, déc.1978
LI K X., and NG J M., « International Maritime Conventions : Seafarers safety and human rights » Journal of Maritime Law and Commerce, 2002
LIMPENS V J. « La théorie de la "relativité aquilienne" en droit comparé » dans Mélanges offerts à René Savatier, Paris, Dalloz, 1965, 559
LLOYD WATKINGS D-J., An international regime of compulsory insurance for vessels : A case for caution, RDU, vol.II 1997
LUREAU P., *L'innavigabilité* est-elle un *risque*, DMF 1975
MALLEE H., "China's Household Registration System under Reform". Development and Change, Vol 26. 1995
MAQUET P. et BURTIN J., *« Les passagers clandestins sur les navires de marine marchande : de la gestion d'un événement à la production d'un risque »*, *L'Espace Politique*, 16 | 2012-1
MARCQ J-P, « *L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie ?les armateurs victimes collatérales, une difficulté supplémentaire pour les arbitres maritimes. »* Gazette de la Chambre n°38. Automne 2015
MARCQ J-P, « *L'obligation d'assistance défiée par les flux migratoires clandestins, nouvelles formes de piraterie ?les armateurs victimes collatérales, une difficulté supplémentaire pour les arbitres maritimes. »* Gazette de la Chambre n°38. Automne 2015
MATHONNET D., De quelques remèdes à la piraterie maritime, DMF n° 726, 1er juin 2011
MELLOULI S., "*Y a t-il un patrimoine d'affectation en droit tunisien* ?, Actualités juridiques tunisiennes, 1990
MIRIBEL S., « Actes de Piraterie », Gazette CAMP, n°28
MOLENAAR E., "EC, Directive on Port State Control in Context", 11 INT'L. J. Marine and Control L.241 (1996)
MOMTAZ D., « La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime ». AFDI 1988
MONTAS A., Une « convention modificative » consentie par deux navires conformément aux usages d'un port prime-t-elle sur l'application des règles du RIPAM ? » COUR D'APPEL D'AIX-EN-PROVENCE (2e Ch.) – 6 NOVEMBRE 2008 – Navires *FS Louise* et *Pampero* .DMF, nro° 717, Septembre 2010
MOROSOLI A., La répression du trafic de stupéfiants en haute mer, Actualité et droit international, Revue d'analyse juridique et d'actualité internationale, juin 1999
MUKHERJEE PROSHANTO K., « Criminalisation and Unfair Treatment: the Seafarer's Perpective », Journal of International Maritime Law, 2006

MURRAY O., « Fair Treatement of seafarers_International Law and Practice », The Journal of International Maritime Law, 2012
NEYRET L. La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire, Recueil Dalloz 2008
NEYRET L., Naufrage de l'Erika : Vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement, Recueil Dalloz, 2008
NICOLAS P-Y, De la fortune de mer au risque maritime et transport, DMF 2011.789
ODIER-MOUSSU F. et **VIGNIER C.**, Fonds d'indemnisation des dommages de pollution marine, Plan Tovalop et Cristal, J-Cl Environnement, Fasc 672, 1994
OUDET L. 'Comment prévenir les abordages'.JMM, 29 août 1970
OXMAN B H., 'Human Rights and the United Nations Convention on the Law of the Sea', Columbia Journal of Transnational Law, 1998
PANCRACIO J-P., « Le recours à des équipes de protection embarquées (EPE) : le cas Enrica Lexie », Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris, n°32, automne 2013.
PANCRACIO J-P., L'affaire de l'Enrica Lexie. Les différents aspects de la pratique des équipes de protection embarquées dans la lutte contre la piraterie maritime, AFDM, 29 octobre 2015.
PAPASTAVRIDIS E D., "Fortress Europe" and" FRONTEX: within ou without International Law?", Nordic Journal of International Law, n°79, 2010
PAPASTAVRIDIS E D., « Interception of Human Beings on the High Seas: A Contemporary Analysis under International Law », Syracuse Journal of International Law and Commerce, n°36. 2008-2009
PELLA V., «La répression de la piraterie», *RCADI*, 1926, T. 15
POLERE P., « Sûreté maritime : Bilan et perspectives du code ISPS », DMF, année 2006, n°669
PUGASH J Z., ' The Dilemma of the Sea Refugee : Rescue Without Refuge', Harvard International Law Journal, 1997
PUGH M., Drowning not Waving: Boat People and Humanitarianism at Sea, Refuge study Center 2004
PURCELL O., « La détestable expansion de la piraterie », Gazette CAMP, n°19
RAISON O., DMF 2006.1003
REMOND- GUILLOUD M., « Anatomie d'un monstre marin : la loi du 5juillet 1983 réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures », DMF 1983
REMOND-GOUILLOUD M., « mer et environnement : de quelques relations plus ou moins raisonnables », A.D.M.A, 1994
REMOND-GOUILLOUD M., « Réparation du préjudice écologique », J-CL, Environnement, fasc. 1060
REMOND-GOUILLOUD M., Insurance, Liability and compensation, Marine and policy 1990
REMOND-GOUILLOUD M., Le prix de la nature, Recueil D S. 1982, Chron., p. 33-36
RÉMOND-GOUILLOUD M., Pollution des mers, *Juris classeur, responsabilité civile*, Art.1382 à 1386, Fasc. 430-1, 1989
REMOND-GUILLOUD M., Marée noire, les Etats-Unis à l'assaut : Puritanisme oblige : après le naufrage de l'Exxon Valdez, l'Amérique se punit, DMF, n°506, 1er juin 1991
ROBINSON B W., « Smuggled Masses : The Need for a Maritime Alien Smuggling Law Enforcement Act », Army Lawyer, n°447, 2010
RODIERE., « Le bon état de navigabilité du navire affrété », 1965, DMF, 387
RODIERE., Cours de « Droit maritime ». Licence 4°année 1958- 59

ROSAEG E., Compulsory maritime insurance, Scandinavian Institute of Maritime Law yearbook 2000
ROSS R. : ' How technology is affecting the Maritime World'. Proceedings, July-Sept. 1996
ROTHWELL D R., 'The Law of the Sea and the MV Tampa Incident: Reconciling Maritime Principles with Coastal State Sovereignty', Public Law Review 2002
SAKELLARIDOU S., Notional & Kapodistrian University of Athens' Law School, September 2009
SALVARANI R., "The EC Directive on Port State Control: A policy Statement", 11 INT'L.J. Marine and Coastal.L.225 (1996).
SCRUTTON, « Charter-parties and bills of lading » 19e éd. Sweet & Maxwell.1984
SEDRA MARK. Challenging the Warlord Culture: Security Sector Reform in Post-Taliban Afghanistan. Paper 25. Bonn: BICC, October. 2002
SEVERANCE, 'The duty to render assistance in the Satellite Age', California Western International Law Journal 2006
SMITH W H., ' The duty to render assistance at sea : Is it effective or adrift ?, California Western International Law Journal 1971,
SPRUYT J. 'Learning discipline from the world of aviation', .Lloyd's List, 24 july 1995
STARCK B., « La pluralité des causes de dommage et la responsabilité civile (La vie brève d'une fausse équation : causalité partielle = responsabilité partielle)», JCP 1970
STEGLICH E., Hiding the hulls : attacking the practice of high seas Murder of stowaways through expanded criminal Jurisdiction, Texas Law Review, 2000
STEIN E., Recovery of costs : a liability insurer's point of view, Chemicals spills and emergency management at sea, 1998
STEINMETZ B., Préjudice écologique et réparation des atteintes à l'environnement, plaidoyer pour une catégorie nouvelle de préjudice, Revue européenne de droit de l'environnement, Déc 2008
TANDONNET J., Extrait de l'IFM, Dossier : la mer dans l'Euro-méditerranéen, sécurité et sûreté maritime en méditerranée, Revue maritime n° 483.
TASSEL Y., *Le fait du Prince en droit maritime*, Gaz de la Chambre, n°22, Printemps 2010
TAUMAN J E. 2002 '' Rescued at sea, but nowhere to go': The cloudy legal waters of the Tampa crisis', PACIFIC RIM LAW & POLICY JOURNAL 2002
TETELEY W . The origins and developments of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnisaty Associations, JMLC, 1986
THOUVENIN J-M., Piraterie maritime: pas d'«internationalisation» de la fonction juridictionnelle », *ACDI-Anuario Colombiano de Derecho Internacional vol. 6*
TONDINI M., « The Legality of Intercepting Boat People under Search and Rescue and Border Control Operations, The Journal of International Maritime Law, n°18, 2012
V. OLLU J.-J., L'OPA 90 en bref : pour rafraîchir les mémoires, *JMM* du 9. janv. 2004
VAN LANG A., « Affaire de l'Erika : la considération du préjudice écologique par le juge judiciaire », *AJDA* 2008
VARA J S., *« Cronica sobre la aplicacion judicial del Derecho international publico en Espana, enero-junio 2006 »*, REEI, 12, 2006
VEAUX-FOURNERIE et VEAUX, *Contrat de transport de marchandises*, *Responsabilité du transporteur*, *Régime interne : règles de fond*, Juris-Classeur com. fasc. 1266 (éd. 1997),
VELUT J-L, « Protection de l'environnement et lutte contre les activités illicites : de l'évolution de la norme juridique à l'action en mer : l'exemple de la Méditerranée », DMF, 2011

VIALARD A., « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ? », DMF 2003, 607,
VINEY G, *« Les principaux aspects de la responsabilité civile des entreprises pour atteinte à l'environnement en droit français »,* JCP 1996
WEISSBRODT D. et HORTREITER I., « The principle of non-refoulement: Article 3 of the Convention Against Torture and Other Cruel, Inhumain or Degrading Treatment or Punishment in Comparison with the Non-refoulement Provisions of Other International Human Rights Treaties" (1999) 5 Buffalo Human Rights Law Review
WETTERSTEIN P. « P&I and Environmental Damage », in P&I Insurance, Gothenburg Maritime Law Association, 1993
WILKINSON D., Moving the boundaries of compensable environment Damage caused by Marine oil Spills : the effets of the Two new International Protocols, Journal of Environmental Law, 1993
WYLIE F.J. 'Quelques commentaires à propos du Règlement de 1972, pour prévenir les abordages en mer'. Navigation, vol.22.22, n°85, janvier 1974, 71.
YAO KOUAKOU E., *« Uniformisation et droit pénal : esquisse d'un droit pénal des affaires dans l'espace OHADA»*. Revue internationale de Droit comparé, 2011

THESES et MEMOIRES

Thèses

ALLAERT, De l'assurance des risques de guerre. Th. 1905
ANTONMATTEI P H., Contribution à l'étude de la force majeure, Thèse Montpellier, LGDJ 1992.
BECQ M. La répression des menaces, Th. Université de Nancy, Fac de Droit, 1938
BLOCH C., La cessation de l'illicite, Recherche sur une fonction méconnue de la responsabilité civile extracontractuelle, préf. R. Bout, 2008, Dalloz, coll. » Nouvelle Bibliothèque de Thèses ».
BOSE A, « *La loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes* », Thèse pour le Doctorat, Paris, Ed ARTHUR ROUSSEAU, 1910
BOURBONNAIS-JAQUARD I., *L'abordage maritime*, th. PUAM, 2013
BOUTONNET M., Le principe de précaution en droit de la responsabilité civile, Thèse, Orléans 2003
BROCHERIOU M., La due diligence de l'armateur et la navigabilité de son navire, Thèse, université de Paris, 25 juin, 1962
CLOSTERMANN J-P., *Les facteurs humains au cœur de la sécurité maritime : la gestion des ressources en passerelle du navire*, Thèse de Doctorat, mention Psychologie, Université Bretagne-Sud, 2014
DANEELS G., *Les clauses de classification dans les polices d'assurances maritimes*, th., Nantes, 1996
DELAS O., Le principe du non refoulement dans la jurisprudence internationale des droits de l'homme, de la consécration à la contestation, Bruyant 2001
FEDI L., Le cadre juridique de l'exploitation des terminaux, Thèse, Aix-en-Provence, 2006
FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, th. PUAM, 2004

FOSSEREAU J, *La notion d'incendie*, thèse LGDJ, 1962
FUCHS O., Responsabilité administrative extraordinaire et atteintes environnementales, Thèse, Nantes 11 /Déc /2007
GALLOUET E., *Le transport maritime de stupéfiants,* Thèse, PUAM 2013
GHALLOUSSI F., L'assurance des grands risques maritimes, thèse en préparation
HAYRI H, L'abordage en haute mer en droit international public maritime, Thèse, Université de Paris-Faculté de droit, Paris,1939
HERRO R. Vente et Transport : indépendance ou interdépendance ?, Thèse à l'université de Paris 1, 2009
HUDE EVELINE M-R., Essai sur l'innavigabilité du navire, thèse, 16 février 1939, Université d'Alger
KIOUGOU A., « La faute du commissionnaire de transport », thèse, Paris I, 18 décembre 2015
KONE I., Les règles de compétence en matière d'abordage maritime, thèse de doctorat, Nice 1987
LASMOLES O., La gestion des risques maritimes environnementaux, contribution au renforcement de la protection de l'environnement marin, Univ. Paris 1Thèse, 2014
LE BORGNE F, Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme, thèse, Aix-Marseille, 2010
LE COUVIOUR K., *La responsabilité civile à l'épreuve de pollution majeure résultant du transport maritime,* thèse, PUAM 2007
LEFRANCOIS A., « L'usage de la certification : nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes », th. PUAM 2011
LEFRANCOIS A., L'usage de la certification : nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes, Thèse, PUAM 2011
MACERON M., *Essai de distinction entre le risque ordinaire de navigation et le risque de guerre*, Th, 1922.Paris
MAITRE G, La responsabilité civile à l'épreuve de l'analyse économique du droit, thèse, LGDJ, 2005
MONTAS A., Le quasi-contrat d'assistance : essai sur le droit maritime comme source de droit, Th. LGDJ 2007
PENG C H., « La responsabilité du chargeur dans les opérations de transports maritimes », Thèse Paris I, 31 octobre 2016
POURCELET M., Le transport maritime sous connaissement, th. P.U.A.M, 1972
REBEYROL V., L' Affirmation d'un « droit » à l'environnement et la réparation des dommages environnementaux, Edétions Défrenois, Lextenso éditions, 2010
ROUJOU DE BOUBEE M. E, *Essai sur la notion de réparation*, thèse de doctorat, Droit, Toulouse 1, 1973; Paris, L. G. D. J., 1974,
SERVAT J., De la responsabilité en matière d'abordage maritime, thèse 1935
STOURM M., L'assurance maritime par l'État des risques maritimes de guerre pendant la guerre de 1914/Organisation-Fonctionnement-Résultats, Thèse, JOUVE et Cie éditeurs, 1926
TOKPA DENIS P. : la nationalité des sociétés dans les pays en voie de développement : exemples africains et latino-américains, thèse, université de Bordeaux, 1989
VALLON M-A F., *De l'utilité d'un droit international en matière de terrorisme nucléaire maritime*, thèse, Montpellier 2011

YAPO M M., *La lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigeria,* Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone du Japon 2012-2013, Décembre 2013

Mémoires

ATTALI J., *Le transport maritime de passagers clandestins*, Mémoire de M2, CDMT, 2007/2008
AWAZI BIN SHABANI E., *Appréciation souveraine du juge dans la détermination de la proportionnalité entre l'attaque et la riposte : cas d'une victime-agresseur originel*, Mémoire, Université de Goma, 2010
BEUZIT S. , *L'incendie à bord du navire marchand*, Mémoire, CDMT, Brest, 2004
COMMARET J-F., La responsabilité des sociétés de classification, Mémoire Master II de droit maritime et des transports, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, année 2008-2009
COSTANTINI M., *« Complémentarité entre les conditions de police d'assurance corps et la couverture du P&I de l'armateur »*, Droit Maritime Aix-Marseille III, M2, 2005
D'ALES Th., *« L'exonération de la responsabilité du transporteur de marchandise par voie maritime : conséquences sur l'assurance. »*, Université Paris II PANTHEON-ASSAS, DESS ASSURANCE, 1998-1999
FAURE L., La communautarisation du MOU de Paris, DESS de droit maritime et des transports, CDMT, 1998-1999
GALLAIS O., *« La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime »,* Mémoire de recherche pour l'obtention du Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports Année universitaire 2011-2012
GANDOLFO T., Le Bureau Veritas, procédure de classification et de contrôle, mém, 1998
GREMARE B., « L'agence Frontex et la Marine Nationale », Mémoire de Maîtrise, Université Toulon-Var 2012
KONAN KOFFI E., Le rôle de la Cour Commune de Justice et d'arbitrage dans l'espace OHADA, Mémoire de MASTER II, 2012-2013
MASLIN J-Ph., *La place du navire dans la faillite internationale*, Mémoire de M2, 2009-2010
MVENNIEU M-G., Les techniques de classification de navire, mém, DESS Droit maritime, Aix-Marseille III, 1989
PINSON G., Assurance maritimes et risques de guerre : évolutions et perspectives, mémoire DESS, Décembre 2004, Paris II
SABINI A., La réparation du préjudice écologique, M2, 2009
SAULNIER L., Responsabilité et indemnisation du fait du transport maritime de substance dangereuses, mém., DESS droit maritime, Aix-Marseille III, 1996
SEGUINEAU J., Le transport des marchandises dangereuses par porte-conteneurs, Mémoire M2 2007 2008, CDMT
STAUB V., Etude comparative des méthodes de prévision appliquée à la demande de navires marchands dans le monde, mémoire DESS Transport, Univ. Paris I, ronéotypé, Paris 1975
WILLER A., Les aspects maritimes de la lutte contre le narcotrafic, le terrorisme et le trafic de migrants. L'exemple Français, Mémoire, BEM n°30, 2004

RAPPORTS, INTERVIEWS, DECLARATIONS et CONFERENCES

Rapports, Interview et Déclarations

Acte de la conférence de RIJEKA, intervention du Prof VAN RYN

Acte final de la Conférence des Nations-Unies sur le transport de marchandises par mer

Action de l'État en Mer (AEM), Notions et références, Publication interarmées PIA-3.31_AEM(2013)

Allocution du Président Rudiger Wolfrum sur la lutte contre le terrorisme en mer, disponible sur : https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/doherty_lectire_130406_fr.pdf

Assurance maritime : risques de guerre, changements ou bouleversements », Conférence-débat IMTM, Marseille, 3 déc 2008

BAUMLER R., interviewé par **M. MOUTOT**, « *Des citadelles embarquées pour échapper aux pirates* », l'Antenne n°18625, 30 janvier 2012.

BELLORD C., Le rapport « pour la réparation du préjudice écologique » source d'insécurité juridique, DMF, n°755, 1er février 2014

BOUAQUI K., Entretien téléphonique le samedi 20 juin 2015.

CARAMANLI M et DE LA VERPILLIERE C., Lutte contre l'immigration irrégulière : des politiques européennes trop fragmentées face aux enjeux liés aux flux migratoires en méditerranée, Rapport d'information numéro 2579, Commission des affaires européennes, février 2015

CECILE, Rapport extrait de la lutte contre la piraterie maritime et les relations UE/Etats 1/3. A. PEDONE

DANIEL P et Le DRIAN J-Y, Après l'ERIKA, l'Urgence, 2000. t 1

DE PALACIO L., Déclaration extraite de : « Lutte contre le terrorisme : la sûreté du transport maritime européen doit être renforcée », IP/03/651 Bruxelles, le 8 mai 2003

Déclaration de M. F. HOLLANDE suite aux attaques terroristes du 13 novembre 2015 sur la ville de Paris.

Déclaration du représentant de la France à la 6865e séance du Conseil de Sécurité – matin & après-midi, 19 NOVEMBRE 2012

DEMEESTER M L, « L'assurance et les techniques alternatives de financement des dommages environnementaux, Rapport français », in VINEY G, B Dubuisson, P. Brun et X. Thunis (Dir), Les responsabilités environnementales dans l'espaces européen, point de vue franco-belge, Bruxelles, Bruylant, LGDJ, 2005

Entretien avec M. **F. VALLAT**, (Président de SOS Méditerranée), sur l'immigration irrégulière par mer à la date du 10 janvier 2017.

Entretien par messagerie avec le Professeur DELEBECQUE le 24 mars 2017 à 09h 15mn sur la question de la lutte contre le trafic illicite des migrants.

Extrait de la brochure d'information *"**European Union Naval Force Somalia Operation Atalanta », p.16.*** disponible sur www.eunavfor.eu

Extrait de la communication conjointe au Parlement européen et au Conseil sur « *Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr: éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'union européenne* », Bruxelles, le 6 mars 2014

Extrait du rapport de **M. LEROY A.** sur le projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires(1674), enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 09 avril 2014

Extrait du rapport de M. **ELIASSON J.**, Vice-Secrétaire général de l'ONU, qui était venu présenter le rapport du Secrétaire général sur *la situation concernant la piraterie et les vols à main armée au large des côtes de la Somalie.* Conseil de sécurité 6865e séance – matin & après-midi 19 NOVEMBRE 2012. CS/10820

FRITELLI J., Port & Maritime Security : Background & Issues for Congress, Washington, D.C Congressional Research Service, December 30, 2004

GUPTA R., Président d'ICC, Extrait de son « avant propos » sur les règles Incoterms 2010 : Les règles de l'ICC pour l'utilisation des termes de commerce nationaux et internationaux, ICC publication, n°715EF

HAMMARBERG T., Conseil de l'Europe, CommDH(2008), Strasbourg, 17 juin 2009

IACS. Internal Information n°8- Definition of Ship Classification, 1993

ICC IBM Piracy and Armed Robbery Against Ships-2014 Annual Report

Interview du Dierecteur de Frontex, Fabrice Leggeri, le 27 février 2017 dans le quotidien allemand Die Welt

Interview par l'AFP de **PRANG E.**, un des industriels qui prenait part au forum Maritime Risk (MARISK) sur les risques maritimes et portuaires. Extrait d'un article « Le navire du futur », cauchemar des pirates ? publié par **MOUTOT M.** le 28/01/2012 sur fr.starafrica.actualites/le-navire

Interview téléphonique avec **ANTOINE J-C,** Docteur en géopolitique et réseaux criminels**,** le samedi 28 janvier 2017

JEGOUZO Y., Pour la réparation du préjudice écologique, Rapport du groupe de travail installé par Mme . TAUBIRA, Garde des Sceau, Ministre de la Justice, le 17 septembre 2013

LE DRIAN J-Y, Compte rendu, Commission défense nationale et des forces armées, jeudi 22 janvier 2015, CR n°33, Séance ordinaire 2014- 2015

LEFEBVRE G., travaillant pour la société AMEFO spécialisée dans les blindages militaires, interviewé par **MOUTOT M.**, « *Des citadelles embarquées pour échapper aux pirates* », l'Antenne n°18625, 30 janvier 2012.

LUPTON-BOWERS P. Teamwork in Humanitarian Relief. In International Diploma in Humanitarian Assistance. The Center for International Health and coopération.2002.Genève.

MARTRE H., Rapport des Travaux de groupe du Commissariat Général du Plan, « Intelligence économique et stratégie des entreprises », La documentation Française, 1994

MORAY N , HUEY B. Human performance, in Human factor research and nuclear safety, National Academy Press, Washington DC, 1998

N° 059/DEF/CICDE//NP du 11 avril 2013, Amendée le 10 juillet 2013

NEWTON I., « Si j'ai vu plus loin, c'est parce que j'étais assis sur les épaules de géants », Lettre à ROBERT HOOKE, 5 février 1676.

PLOCH, LAUREN & AL, *Piracy off the Horn of Africa*, CRS Report for Congress, 28 p. http:// www.nytimes.com/packages/pdf/topics/piracycrs.pdf. 20/4/2009

Presidential Declaration on « Combat and the Manufacturing and the Illicit Trafficking of Firearms, Ammunition, Explosives and Related Material' in Santiago de Chile on 18 April 1998

Propos de Sir **RALEIGH W.** à la fin du XVI siècle
Rapport de la Commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois sur « la lutte contre la piraterie maritime, une loi utile, une mission sans fin », sur l'application de la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer. Présenté par MM. **PEYRONNET J-C.** et **TRUCY F.**, sénateurs Rapport n° 499 (2011-2012)
Rapport de la Cour des Comptes sur la sécurité des navires, décembre 2012
Rapport de la mission confiée à **LEPAGE C.** sur la gouvernance écologique, La documentation française, février 2008
Rapport de **M. A. GIL-ROBLES**, Commissaire aux droits de l'homme, sur la visite en Suède 21-23 avril 2004. « La faiblesse inhérente à cette pratique tient au fait que de telles assurances ne sont nécessaires que parce qu'il existe clairement un risque reconnu de tortures et de mauvais traitements. »
Rapport de **M. GIL-ROBLES A.**, Commissaire aux droits de l'homme, sur la visite en Suède 21-23 avril 2004.
Rapport du Comité des Transports Maritimes de l'OCDE, La sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques, Publication de l'OCDE, juillet 2003
Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes en date du 11 janvier 2011
Rapport du groupe de travail installé par madame Christiane Taubira, le 17 septembre 2013 sur « *pour la réparation du préjudice écologique* »
Rapport du national audit office, " The Maritime and Coastguard Agency's response to growth in the UK merchant fleet", février 2009
Rapport du rapporteur spécial sur la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants, Doc.NU A/60/316 (2006),§51
Rapport Piracy and Armed Robbery against ships (1er January – 31 December 2015)
Rapport sur « Lutte contre le terrorisme : la sûreté du transport maritime européen doit être renforcée », IP/03/651 Bruxelles, le 8 mai 2003
REMERY J-P, "le droit français ignore ainsi la notion de créance maritime, qui seule permettrait la saisie d'un navire", in J.P. REMERY, La saisie des navires dans la jurisprudence actuelle de la Cour de cassation, Rapport de la Cour de Cassation pour l'année 1995
RENUCCI J-F, « *Introduction Générale à la Convention européenne des droits de l'homme : des garanties et mécanisme de protection »* aux éditions du Conseil de l'Europe, 2005
ROGER-LACAN V., représentante spéciale pour la lutte contre la piraterie maritime, Interview à la Conférence internationale du 8 septembre 2014 sur la sécurisation des espaces maritimes du golfe de Guinée
SITT B. et HAUTECOUVERTURE B., « La sécurité des conteneurs », mise à jour du rapport de l'International Expert Groupe on Global Security (IEGGS), 2006
Statement to the 30th Session of the Advisory Board on Disarmament Matters', the Secretary-General, Geneva, 17 March 1998
TOURRET G., Rapport intérimaire relatif aux juridictions compétentes en matière d'abordage en haute mer, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 3 décembre 2012
UN Doc. **S/2010/394** (July **26, 2010)** [hereinafter **UN** SCOR Report of the Secretary General] ("Acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia are a symptom of the instability and lack of rule of law in Somalia.").

Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers, COM(2006)275 final du 07.06.2006

Conférences

Conférence internationale du 8 septembre 2014 sur la sécurisation des espaces maritimes du golfe de Guinée.
Conférence internationale portant sur les révisions de la Convention STCW s'y rattachant, 21-25 juin 2010 à Manille.
Conférence ministérielle tenue à Vancouver les 2 et 3 novembre 2004.
Conférence-débat IMTM, Marseille, 3 déc 2008 avec les exposés de C. PALLANDRE, Helvetia, J-P. LASSERRE, GAREX, F.LE MOINE, CCR, J.CHARLET, GAMA GIE.
Conseil européen de Tampere, 15-16 oct 1999 concernant la conclusion de la Présidence de l'EU
HODGKINSON G., 'Flags and quality- Dilema or Opportunity. International Legal Frameworth'. IBC Conference- London, Nov. 1992.
La « déclaration de Rio » rédigée le 5 juin 1992 lors de la conférence des Nations-Unies sur l'environnement.
La conférence des Nations- Unies sur les changements climatiques de 2015 à Paris.
La conférence européenne sur les stratégies intégrées dans la lutte contre le trafic illicite de cocaïne à Saint-Jacques-de-Compostelle, du 30 juin au 3 juillet 2003.
La déclaration ministérielle de la deuxième conférence internationale sur la protection de la mer du Nord .

CONTRIBUTIONS

Contributions à des colloques

ABRASSART E., La réponse assurantielle, extrait du colloque sur la responsabilité environnementale : prévention, imputation et réparation. S/Dir de Chantal Cans, Préface de VINEY G, D. 2009.
AVE A-S, "Le recours aux sociétés militaires privées", Extrait de, la piraterie maritime : les Entretiens de Royan, ed, Larcier, 2011, p. 149
BIGOT J., L'indemnisation des dommages nés de la pollution et l'assurance in l'indemnisation des dommages dus à la pollution, OCDE 1981
BONASSIES P., La responsabilité pour pollution en droit maritime, in *Droit de l'environnement marin et* développements récents, Colloque SFDE, Brest, 26-27 novembre 1987

BOUTONNET M., *L'accueil des principes environnementaux en droit de la responsabilité civile*, Extrait du Colloque sur « la responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation » sous la Direction de **CHANTAL CANS**, Préface de **VINEY G**, D. 2009

CHAUMETTE P., Cybersécurité dans le domaine maritime, extrait du colloque : Human Sea – Marisk des 3 et 4 octobre 2016

CLINE J., 'Information sharing identifies weak safety nets'. Proceedings of the Marine Safety Council-May/June 1994

COOPER SCOTT P., *Thoughts on a National Lessons-Learned System, Proceeding of Marine safety council, April-June 2016*

CUDENNEC A., L'apport du cadre pénal communautaire à la prévention et à la réparation du dommage à l'environnement, extrait du colloque sur « la responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation », S/Dir CHANTAL CANS, préf VINEY G .D. 2009

DE LAVERGNOLLE J., Responsable adjoint de la souscription au GAREX, intervention sur « La piraterie maritime : quelles victimes ? pour quels coûts ?», Extrait de 'La piraterie maritime : les entretiens de Royan

DE RICHEMONT H., La piraterie maritime : Les entretiens de Royan, op.cit, p.136 et 137

DELEBECQUE Ph., Intervention sur '-Comment juger les pirates', Extrait de « La piraterie maritime : les entretiens de Royan », Larcier 2011

DELEBECQUE Ph., Extrait de : La piraterie maritime : les aventures de Royan, Larcier 2001.p. 140

DEWAILLY D., La piraterie maritime : les entretiens de Royan, op.cit, p. 124

Droit international de la mer et droit de l'Union européenne Cohabitation, confrontation, coopération, Colloque Indemer

DUBREUIL C-A., La responsabilisation des opérateurs du fait de la reconnaissance d'une responsabilité publique, Extrait de « La responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation », S/Dir de CANS C., Préface de VINEY G, D.2009

GILBERTSON D., 'The reputation of the shipping industry'.2nd summer, safety at sea.24/25 June 1993

Les recommandations de **PETIT C.**, La piraterie maritime : les entretiens de Royan, op.cit, p. 133

MESNET X., sous le titre : « trop peu de débouchés judiciaires », extrait de « la piraterie maritime : les entretiens de Royan », op.cit, p95

MOREL C., Intervention sur «II- La piraterie maritime : quelles victimes pour quels coût ? », Extrait de la piraterie maritime : les entretiens de Royan, Ed Larcier 2011, p 46

ROSAEG E., HNS insurers and Insurances certificates, Papier présenté à Londres le 3 février 1998

ROUGER M., Extrait de « La piraterie maritime : Les entretiens de Royan », p. 168

SAUVAGE Th., La convention du travail maritime de 2006, un nouvel instrument pour la santé des gens de mer, 16e journée de la Médecine des Gens de mer - MARSEILLE, 27 & 28 septembre 2012

SCAPEL Ch., L'insécurité maritime : l'exemple de la pollution par les hydrocarbures, Actes du colloque, Le droit face à l'exigence contemporaine de sécurité, Aix Marseille, 11 et 12 mai 2000

SLIM H., « Les pavillons de complaisance » in INDEMER et AIDM, Le Pavillon, Actes écrits du colloque international tenu à l'institut Océanographique de Paris (2 et 3 mars 2007), Pédone. 2008

TREBULLE F G., *Les fonctions de la responsabilité environnementale : réparer, prévenir, punir*, extrait du colloque sur la Responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation, S/Dir **CANS C**, préface de **VINEY G**, D. 2009

VIALARD A., journée G. Ripert, AFDM, 2000 « La limitation ne fonctionne plus qu'à sens unique : de la mer vers la terre, jamais l'inverse ».
WILLIAMS G., 'Flag State compliance and Port State control'. Euro Shipping 1994. Istambul, 13 oct.1994
WU CH., La Convention internationale du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses, *AFDI;* XLIII- 1997

Contributions à des Ouvrages

ALVES P G. , *Illicit Trafficking in Firearms: prevention and combat in Rio de Janeiro, Brazil. A national, Regional and Global Issue*, UN- UNIDIR, 2001
ANDRADE P G., "Extraterritorial Strategies to tackle irregular immigration by sea: A Spanish Perspective", dans B. et V. RYAN et V.MITSILEGAS, Extraterritorial immigration control: Legal Challenges, immigration and Asylum Law and Policy in Europe, vol. 21, Martinus Nijhoff Publishers, 2010
BARNES R., « The international law of the Sea and Migration Control", extrait de B. RYAN et V. MITSILEGAS (dir.publ), Extraterritorial Immigration Control: Immigration and Asylum Law and Policy in Europe, vol.21, Martinus Nijhoff Publishers, 2010
BONASSIES P., La Convention internationale sur l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances Nocives et tellement Dangereuses, Annales IMTM, 1996
BOYD J., Lost ecosytem good and services as measures of marine damages, Extrait de" maritime pollution liability and policy", edited by Michael G.Faure, Han Lixin & Shan Hongjun, Wolters kluwer, 2010
CALIGIURI G., Observations sur la poursuite en justice des pirates, Extrait de Sûreté maritime et violence en mer, S/D de Sobrino Heredia Manuel José, Ed Bruylant 2011.
CAPDEVILLE L J., Le droit de l'environnement : un droit encore à l'apparence redoutable et à l'efficacité douteuse, Extrait de « sauvegarde de l'environnement et droit pénal », sous la Direction de **NERAC-CROISIER R.**, éd, L'Harmattan 2005
CARLIER J-Y, « La place des ressortissants de pays tiers dans la Charte », dans JEAN-YVES CARLIER et Olivier de Schutter Dir., La Charte des droits fondamentaux de l'union Européenne- Son apport à la protection des droit de l'Homme en Europe, Bruylant, 2002
CATALDI G., *Conclusions Générales*, Extrait de Sûreté maritime et violence en mer S/D de Sobrino Heredia , Ed. Bruylant 2011
CUCOVAZ S., ''Inter-relationship between the Illicit Trafficking in Small Arms, Drug Trafficking, and Terrorist Groups in South America'' Extrait de Curbing Illicit Trafficking in Small Arms and Sensitive Technologies: An Action-Oriented Agenda Edited by Péricles Gasparini Alves and Daiana Belinda Cipollone, UNIDIR/98/16
DEL VALLE-GALVEZ A., Mesures nationales sur le trafic illégal de personnes et la criminalité transnationale organisée, Extrait de 'Sûreté maritime et violence en mer' S/D de **HEREDIA SOBRINO M J.**, ed Bruylant 2011

DEL VECCHIO A., Protection et sécurité dans les transports maritimes, Extrait de sûreté maritime et violence en mer S/D de Sobrino HEREDIA, Ed. Bruylant .2011.
DESCHAUX-DUTARD D., L'Allemagne et la lutte contre la piraterie maritime, Extrait de l'EUROPE et la lutte contre la piraterie maritime, s/ la Direction de Constance Chevallier GOVERS et Catherine Schneider, A. PEDONE 2015.
ENIOLA W., Private Armed Guards in the Fight aingainst Piracy, Extrait de la criminalité en mer de **PAPASTAVRIDIS E. D** et **TRAPP K N**, Académie de droit international de la Haye, 2014
FERNANDEZ G A., 'Frontex and Illegal Immigration in the European Union', Extrait de sûreté maritime et violence en mer, S/D de SOBRINO HEREDIA, Ed. Bruylant 2011
FIFE R E. The duty to render assistance at sea: some reflections after Tampa. In Petman, J. Klabbers, J. (eds.) *Nordic Cosmopolitanism: Essays in international law for Martti Koskenniemi*. Leiden: Brill Academic Publishers (2003) at 469-470.
FORIN Ph., « Création d'une école nationale supérieure maritime(ENSM) : De futurs officiers de la marine marchande, « Ingénieurs de la mer », Extrait de l'Annuaire de droit maritime et océanique, T XXXIII 2015.
FOUGERON N., La compétence pénale en matière d'abordage en haute mer, Extrait de l'Annuaire de Droit maritime et Océanique, 2015 p.158
FOUGERON N., La compétence pénale en matière d'abordage en haute mer, Extrait de l'annuaire de droit maritime et océanique 2015
FRANCOIS L., les enjeux de l'intelligence économique, extrait de : Gestion des risques internationaux s/D de **Pascal CHAIGNEAU**, Economica 2001
GACHET I., L'héritage de LEUPRECHT P., Migrants et politiques migratoires en Europe sous l'angle de la lutte contre le racisme et la discrimination raciale, Extrait de « LIBER AMICORUM PETER LEUPRECHT», Textes réunis par **Olivier DELAS et MICHAELA LEUPRECHT**, Bruylant 2012, RQDI
GAHLEN S F, La compétence nationale en matière de pollution marine, Extrait de la criminalité en mer, **PAPASTAVRIDIS E. D et TRAPP K. N**, Académie de droit international de la Haye, 2014
GANDOLFO R., The US Coast Guard, Annales de l'IMTM 2000-2001
GRYMANELI A., *« La compétence des tribunaux internes en matière de piraterie »,* Extrait de la criminalité en mer, **PAPASTAVRIDIS E D. et TRAPP K. N.**, Académie de droit international de la Haye, 2014
GUGGISBERG S., Le trafic illicite de migrants en mer, extrait de la Criminalité en mer, de **PAPASTAVRIDIS E D. et TRAPP K N.**, Académie de droit international de la Haye, 2014
HAMZA CHERIEF, La pénalisation de la prolifération maritime des armes de destruction massive, Extrait de Crime at Sea, de **PAPASTAVRIDIS E. D** et **TRAPP K N**, Chapitre 13
HEREDIA S J M., Le terrorisme et la piraterie maritime, Extrait de Sûreté maritime et violence en mer, S/D de Sobrino Heredia, Ed. Bruylant 2011
HUYBRECHTS M A Extrait de « Maritime pollution liability and policy, by **Faure M G**, **Lixin H & Hongjun S**, Wolters Kluwer, 2010
KARAMAOUN N., « *Le contrôle effectué par le juge de Strasbourg sur le droit communautaire ; d'un paradoxe à l'autre* », dans **LEUPRECHT P.**, René Côté, Olivier Delas et François Crépeau dir., Les juridictions internationales : complémentaires ou concurrence ?, Bruxelles, Bruylant, 2005
LA MER ET SON DROIT, *Mélanges offerts à* **LUCCHINI L.** et **QUENEUDEC J-P.**, éd. A. Pédone 2003

LEGROS C., « Evolution de la réglementation internationale du transport maritime de marchandises : « Du Harter Act de 1893 aux Règles de Rotterdam de 2008 », Annuaire de droit maritime et océanique 2015.p.421

Migrants vulnérables et droits fondamentaux, S/D de **NBONGO P.**, Berger-LEVRAULT, 2015

MONTAS A., La lutte contre la criminalité en mer à l'épreuve de la Cour européenne des droits de l'homme, Extrait de la criminalité en mer de **PAPASTAVRIDIS E D.** et **TRAPP K N.,** Op.cit

MUGGAH M. and **BATCHELOR P, '** Development held hostage : assessing the effects of Small Arms human development(New York: UNDP) 2002

MUKHERJEE PROSHANTO K., Liability and compensation for environmental damage caused by ship-source oil pollution: actionability of claims, Extrait de Maritime Pollution Liability and Policy, edited by Faure M G, Lixin H. and Hongjin S., Wolters Kluwer, 2010

MURPHY M., *Piracy and **UNCLOS:** Does International Law Help Regional States Combat Piracy?, in* **VIOLENCE AT SEA: PIRACY IN THE AGE OF TERRORISM 163** (Peter Lehr, ed., **2007)**

NDIAYE M. et ROBIN N., "Le migrant criminalisé, le temps d'une traversée. L'exemple de l'émigration récente par voie maritime depuis les côtes sénégalaises » ; in M. Trémolières (ss.la Ddir.), « les enjeux régionaux des migrants ouest-africaines. Perspectives africaines et européennes », cahiers de l'Afrique de l'ouest, OCDE, 2009

NERAC-CROISIER R., « La détermination des personnes responsables », Extrait de « sauvegarde de l'environnement et droit pénal », sous la Direction de **NERAC-CROISIER R.**, éd L'Harmattan 2005

ODIER F., 'L'assistance maritime-une institution en quête de reconnaissance', in Droit de la mer: Etudes dédiées au doyen Claude-Albert Colliard, Paris-Pedone, 1992

PIERNAS J., « Actos de pirateria… » p.19 Extrait de violence at Sea, S/D SBRINO HEREDIA, Bruylant 2011

PROELSS A., Piracy and the use of force, Extrait de « The Law and Practise of Piracy at Sea », European and International Perspectives, ed by Panos Koutrakos and Archilles Skordas, OXFORD and Portland, OREGON, 2014

Propos de **GUSTAV ANDERSSON**, extrait de **CLOSTERMANN J. P**, La conduite du navire marchand : facteurs humains dans une activité à risques, 2010

RAFFIN J-C., L'Assurance des risques internationaux, Extrait de Gestion des risques internationaux, S/D de **CHAIGNEAU P.,** Economica 2001

RAYMOND ZARA C., "Maritime Terrorism, A Risk Assessment: The Australian Example," in Ho and Raymond, 2005

SALL A., Technique for combating arms proliferation in west africa : legal aspects, Extrait de Combating the proliferation of small arms and light weapons in west Africa par **Ayissi A.** and **Sall I.**, UNIDIR, 2005

SERRADJI C., La coordination au niveau centrale : qu'est ce que la sécurité maritime, Extrait de « la Protection des frontières maritimes européennes », Annales IMTM 2000-2001.

URBINA JULIO J., « La contribution du Conseil de sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie », Extrait Sûreté maritime et violence en mer, S/D de Sobrino Heredia J. MANUEL, 2011

VIALARD A., La piraterie dans les assurances maritimes françaises, Extrait de Marine Insurance at the turn of the Millenium, *Intersentia*, 1999 vol. 1

CONVENTIONS INTERNATIONALES et PROTOCOLES

- Convention de Paris pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est de 1992
- Convention de 1961 sur les stupéfiants, la convention sur les substances psychotropes de 1971 et le Protocole de 1972 qui modifie la convention de 1961
- Convention à Bruxelles relativement à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des matières nucléaires du 17 décembre 1971
- Convention complémentaire de Bruxelles du 31 janvier 1963 complétant la convention de Paris
- Convention de 1958 sur la haute mer
- Convention de 1962 sur la responsabilité des exploitants de navires nucléaires
- Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes
- Convention de 1976 sur les normes minima à observer sur les navires
- Convention de 1992 sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour pollution par les hydrocarbures
- Convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses
- Convention de BRUXELLES du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et protocole
- Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur les passagers clandestins
- Convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de connaissement
- Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence judiciaire
- Convention de Genève sur le statut des réfugiés de 1951 et son Protocole de 1967.
- Convention de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance
- Convention de Rome pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA) du 10 mars 1988 et Protocole de 2005
- Convention de Varsovie, 12 octobre 1929
- Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, adoptée par la résolution 55/25 de l'Assemblée générale le 15 novembre 2000 et ses trois protocoles(trafic illicite de migrants ; traite d'êtres humains et enfin d'armes à feu)
- Convention des Nations Unies du 14 décembre 1973 sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale
- Convention des Nations Unies du 17 décembre 1979 contre les prises d'otage
- Convention des Nations-Unies du 15 décembre 1997 pour la répression des attentats terroristes à l'explosif et celle du 9 décembre 1999 pour la répression du financement du terrorisme
- Convention du 10 mai 1952 sur les saisies conservatoires
- Convention du travail maritime de l'OIT de 2006
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW) , révisée à Manille en 2010.
- convention internationale de Londres de 1966 sur les lignes de charges

- Convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage.
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage du 10 mai 1952
- Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres et autres évènements de navigation de Bruxelles du 10 mai 1952
- Convention MARPOL adoptée à Londres le 2 novembre 1973
- Convention SOLAS adoptée le 1er novembre 1974
- Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires de 1996(180)
- Convention sur la protection de l'environnement par le droit pénal, n°172 STE
- Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires qui a été adopté le 12 septembre 1997
- Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960, amendée le 28 janvier 1964 et le 16 novembre 1982, dite « convention de Paris »,
- Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, faite à Londres le 23 mars 2001
- Convention visant à faciliter le Trafic Maritime International de 1965 entrée en vigueur en 1967
- Les Règles de Rotterdam
- RIPAM (Convention sur le Règlement International pour la Prévention des Abordages Maritimes) signé à Londres le 20 octobre 1972
-Convention de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer destinée à remplacer la Convention 108 de 1958 afin de mieux les protéger contre le terrorisme...
-Convention de Montégo Bay de 1982 sur le droit de la mer
-Convention des Nations Unies sur le transport de marchandise par mer, 1978 (Règles de Hambourg)
-Convention du 29 novembre 1969, la Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entrainant ou pouvant entrainer une pollution par les hydrocarbures
-Convention FIPOL 1971 et 1992

RESOLUTIONS ET CIRCULAIRES

Résolutions du Conseil de sécurité des Nations-Unies

- Résolution (1373) 2001 du Conseil de sécurité sur le terrorisme maritime
- Résolution 1816 adoptée par le Conseil de Sécurité des Nations Unies le 2 juin 2008 autorisant les États dans les eaux territoriales somaliennes, à faire usage des pouvoirs que leur confère en haut mer et en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, l'art 105 de la CMB.
-Résolution 1918 du conseil de Sécurité des Nations Unies du 27 janvier 2010.
-Résolutions 1814 et 1838 du Conseil de Sécurité des Nations-Unies
-Résolutions 1897 and 1918 du Conseil de Sécurité des Nations Unies reconnaissent la nécessité des appuis aux programmes de développement sociaux.
- Résolution 2467 (XXIII) en date du 21 décembre 1968 de la 23è session de l'Assemblée Générale des Nations-Unies

-La Résolution 53/111 de l'AG de l'ONU du 3 décembre 1998 pour la mise en place d'un instrument international de lutte contre le trafic et le transport illicites de migrants y compris par voie maritime.
-La Résolution 54/212 de l'AG ONU du 22 décembre 1999 (visant le renforcement de la coopération internationale dans le domaine des migrations internationales et du développement afin de s'attaquer aux causes profondes des migrations. –
- Résolution 55/25 de l'Assemblée générale, du 15 novembre 2000 est entré en vigueur le 28 janvier 2004
- Résolution du 27 avril 2001, un plan de retrait progressif des pétroliers à simple coque a été mis en place.
-Résolution 1368(2001) du 12 septembre 2001 du Conseil de Sécurité
-La résolution (1540) du 28 avril 2004 du Conseil de Sécurité des Nations-Unies sur la prolifération des armes de destruction massive
- Résolution 1976 du Conseil de Sécurité du 11 avril 2011, sur le traitement juridictionnel et pénitentiaire des pirates

Résolutions, circulaires et recommandations de l'OMI

- Circulaire MSC 754 du 5 juillet 1996 sur la sécurité des transbordeurs à passagers effectuant des voyages internationaux de 24 heures ou plus
- La Résolution A.682 de l'OMI
- la résolution A.682 l'OMI adopta en novembre 1991
- MSC 69/22/Add.1 du 12 mai 1998. Ce texte était intitulé : « Recommendation on Performance Standards for an Universal Shipborne Automatic Identification System(AIS) »
- OMI. Résolution A.584 du 20 novembre 1985. Mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages.
- Résolution 22 de la Convention STCW 95
- Résolution A.917(22) du 29 novembre 2001. Guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification system (AIS)
-- Résolution No 8 du FIPOL 1992, adoptée en mai 2003 par le Conseil d'administration agissant au nom de l'Assemblée (document 92FUND/AC.1/A/ES.7/7, Annexe).
-Circulaire MSC 443 du 26 septembre 1986 sur les mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires.
-Circulaire MSC 443 du 26 septembre 1986 sur les mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires

DROIT COMMUNAUTAIRE

Directives

Directive 1999/63/CE
Directive 2001/106/CE
Directive 2004/35/CE du parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, et la Directive 2005/35/CE du parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, JOCE L 255, 7 septembre 2005, p.11-21
Directive 2008/106
Directive 2008/56/CE du parlement européen et du conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin
Directive 2009/16/CE modifie la directive 95/21/CE relative au contrôle par l'Etat du port
Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifie la directive 2002/59/CE
Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil
Directive 2009/20.
Directive 91/477/CEE du Conseil relative au contrôle de l'acquisition et de la détention d'armes, modifiée par la Directive 2008/51/CE.
Directive « oiseaux » de 1979 et la Directive « habitats naturels » de 1992
Directives 73/239/CEE ou 2002/83/CE
Directive CE no 95/21 du 19 juin 1995, JOCE 7 juillet, no L 157 du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction 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.
Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relative à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne(ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'UE(FST). JOL 167 du 2.7.1999
Directive n°2002/59/CE du 27 juin 2002 ; JOCE 5 août, L 208, p.10
Décision CE no 1600/2002 du 22 juillet 2002, JOCE 10 septembre, no L 242.
Décision CE no 1600/2002 du 22 juillet 2002, JOCE 10 septembre, no L 242.
Directive 2002/90/CE du Conseil du 28 novembre 2002 définissant l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irrégulier.
Décision-cadre 2003/80/JAI du Conseil du 27 janv. 2003
Décision-cadre 2003/80/JAI du Conseil du 27 janv. 2003.
Décision-cadre 2005/667/JAI du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires, JOUE L.255 du 30 septembre 2005, p.164.

Décision-cadre 2005/667/JAI du 12 juillet 2005 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires, JOUE L.255 du 30 septembre 2005, p.164
Directive européenne 2005/68/CE du 16 novembre 2005 relative à la réassurance, transposée par l'ordonnance n° 2008-556 du 13 juin 2008 (*JORF* n° 0138 du 14 juin 2008) et le décret n°2008-1154 du 7 novembre 2008 (JORF n° 0262 du 9 novembre 2008).
Décision de l'UE du 10 novembre 2008
Directive 2009/13/CE du 16 février 2009 COM (2013) 798 final du 18/11/2013, sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux gens de mer, modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE et 2001/23/CE. Sont concernées les directives 2008/94/CE, relative à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur, 2009/38/CE, concernant l'institution d'un comité d'entreprise européen, 2002/14/CE, établissant un cadre général relatif à l'information et la consultation des travailleurs, 98/59/CE, concernant les licenciements collectifs, 2001/23/CE, concernant le maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, et 96/71/CE, concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services.
Directive 2009/15/CE du 23 avril 2009. JOUE 28 mai, n° L 131, établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes
Directive 2012/35 du 21 novembre 2012 modifiant la Directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer
DÉCISION (PESC) 2015/2275 DU CONSEIL du 7 décembre 2015 modifiant la décision 2012/389/PESC relative à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR)
Directive européenne 2016/1148 du 6 juillet 2016 « concernant les mesures destinées à assurer un niveau commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'UE » est entrée en vigueur le 8 septembre 2016

Règlements

Proposition de Règlement du Parlement européen et du Conseil 2003/0089 (COD) qui a abouti à l'adoption du règlement CE n°725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.
Règl. CE n° 336/2006, 15 février 2006, JOUE 4 mars, n° L 64, relatif à l'application du code ISM dans la communauté et abrogeant le Règlement. CE n° 3051/95 du Conseil, tel que modifié en dernier lieu par le Règlement du 22 octobre 2008 (Règl. CE n° 1137/2008, 22 oct.2008 : JOUE 21 nov, n°L. 311)
Règlement (CE) n° 417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abrogeant le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil.
Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale
règlement (UE) n°996/2010 du parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile

Règlement 3577/92 relative à la libéralisation du cabotage maritime.
Règlement 391/2009/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires
Règlement n°1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits
Règlement n°2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident
Règlement n°285/2010 de la Commission du 6 avril 2010 a modifié le Règlement n°785/2004 (règlement n° 785/2004 du parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurances applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs impose des normes en matière de couverture d'assurance au titre de la responsabilité spécifique de l'activité aérienne)
Règlement n°3922/91 du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation des règles techniques et des procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile (JOCE L373 du 31 décembre 1991)
Règlement n°4055-86 du 22 décembre 1986 concerne l'application du principe de la libre prestation des services (LPS) aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers
Règlement n°889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 afin de d'aligner sur les dispositions de la Convention de Montréal du 28 mai 1999.
Règlement UE n°258/2012 du 14 mars 2012 portant application de l'article 10 du Protocole de la CNUCTO sur les armes à feu entrée en vigueur le 30 septembre 2013
Règlement.1055/86 du 22 décembre 1986

Résolutions, traités, conventions

Résolution 1433(2005) de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe
Résolution du 27 avril 2004 du parlement européen
Traité CE
Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne
Convention Européenne des Droits de l'Homme
Convention STE 172
Le Traité de Lisbonne du 7 décembre 2007

LEGISLATION

Française

Lois

- L. nº 2016-699 du 30 mai 2016 (autorisant l'approbation des amendements de Manille à l'annexe de la convention..., entrée en vigueur le 1er juin 2016, JO 31 mai 2016
- La loi n°2016-1087 du 8 août 2016, « loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages »
- loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature
- Loi du 15 juin 1915

- Loi du 18 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime
- Loi du 5 janvier 2011 relative à la contre la piraterie maritime et l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer.
- Loi du 7 juillet 1967 sur les évènements de mer
- Loi du 9 avril 1898, JO 10 avril 1898 concernant les responsabilités dans les accidents du travail
- Loi n° 2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit
- Loi n° 2009-1505 du 8 décembre 2009
- **Loi 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**
- Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires
- Loi n° 2016-699 du 30 mai 2016 autorisant l'approbation des Amendements de Manille
- Loi n° 61-99 relative à la responsabilité des ordonnateurs, des contrôleurs et des comptables publics. (B.O du 2 mai 2002).
- Loi n° 65-956 du 12 novembre 1965
- Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes
- Loi n° 72-1164 du 23 décembre 1972
- Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution des mers par les hydrocarbures
- **Loi n° 92-190 du 26 février 1992 portant modification de l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 modifiée, relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France.**
  Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (Loi Barnier)
- Loi n°2001-692, promulguée le 1er août 2001 et l'entrée en vigueur de la première loi faisant application de la LOLF date du 1er janvier 2006.
- Loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qui a transformé les ENMM en établissements publics régionaux
- Loi n°86-1272, du 15 décembre 1986, complétant la loi n°67-5, du 3 janvier 1967
- *Loi* n° 67-5 du *3 janvier 1967* portant statut des navires et autres bâtiments de mer ... Modifié par *Loi* n°2016-816 du 20 juin 2016 instituée Loi pour l'économie bleue - art. 2.
- Loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.
- Loi n°76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

Décrets

- Décret n°2008-1154 du 7 novembre 2008
- Décret n°2012-161 du 30 janvier 2012 - art. 30 modifiant l'art 31 alinéa dernier du décret n°84-810 du 30 août 1984
- Arrêté 046 MEMT/DGAMP du 14 mars 2005
- Arrêté du 29 juillet 2011, JO du 20 août 2011.
- Décret 2013-484 du 6 juin 2013
- Décret du 21 août 1790, repris à l'art 85 du code pénal et disciplinaire de la marine marchande
- Décret n° 2001-1337 du 28 décembre 2001 définissant les conditions d'assurance des dommages aux biens résultant d'actes de terrorisme ou d'attentats et modifiant le Code des assurances

- Décret n° 2008-935 du 12 septembre 2008 portant statut particulier du corps des administrateurs des affaires maritimes.
- Décret n° 2009/080 du 20 février 2009
- Décret n° 2010-1129 du 28 septembre 2010 portant création de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime
- Décret n° 2014-1415 du 28 novembre 2014 relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires (JORF n°0277 du 30 nov 2014)
- Décret n°2008-959 du 12 septembre 2008 relatif aux militaires commissionnés
- Décret n°2011-401 du 16 novembre 2011
- Décret n°67-432 du 26 mai 1967 relatif aux effectifs de sécurité à bord des navires de commerce
- Décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution
- Décret no 2013-700 du 30 juillet 2013 portant application de la loi no 2012-304 du 6 mars 2012 relative à l'établissement d'un contrôle des armes moderne, simplifié et préventif
- Décret-loi du 30 octobre 1935
- La loi sur la responsabilité environnementale, adoptée le 1er août 2008 et son décret d'application du 23 avril 2009 transposent en droit français la Directive 2004/35/CE (DRE)
- Le décret 2012-671 du 4 mai 2012
- Décret du 19 janvier 1968 complétant la Loi du 7 juillet 1967
- loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer et de son décret d'application n° 67-967 du 27 octobre 1967

décret du 19 janvier 1968 relatif aux évènements de mer

-Décret n° 2014-1416 du 28 nov 2014 relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires, JORF n° 277 du 30 nov 2014

-Décret n° 2014-1418 du 28 nov 2014 pris pour l'application de l'article 5442-1 du code des transports. JORF n° 277 du 30 2014

-Décret n° 2014-1419 du 28 nov 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. JORF n° 277 du 30 nov 2014

-Décret n°2014-1417 du 28 nov 2014 relatif aux normes et référentiels admis en application de l'article L.616-1 du code de la sécurité intérieure. JORF n° 277 du 30 nov 2014

Décret n°2014-62 du 28 janvier 2014 relatif aux exportations d'armes à feu, munitions et leurs éléments

-Décret n°68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer.-

-Décret n°72-302 du 19 avril 1972

-Décret n°78-272 du 9 mars 1978

- Décret n°96-170 du 28 février 1996 (JO mars 1996), modifiées par le Décret 2011-832 du 12 juillet 2011.

-Décret n°96-170 du 28 février 1996 (JO mars 1996), modifiées par le Décret 2011-832 du 12 juillet 2011.

-Décret nº 2006-672 du 8 juillet 2006 instituant les modalités de composition et de fonctionnement

- le décret du 31 août 1989 sur la taxe parafiscale

Arrêtés et circulaires

- Circulaires du 6 février 1936 et du 12 décembre 1972
- **Arrêté du 5 avril 2000 relatif à l'informatisation du fichier médical des gens de mer**
-Arrêté 046 MEMT/DGAMP du 14 mars 2005
- Arrêté du 22 mars 2007 établissant l'action de l'Etat en mer placée sous l'autorité du Premier ministre qui fixe les 45 missions de l'AEM
-Arrêté du 4 juin 2008 modifié (art. 3) *relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint*
des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation
- l'**Arrêté du 18 décembre 2009 fixant la liste des organismes habilités au titre de l'année 2010 à délivrer les stages de formation à la lutte contre la pollution visés par la convention internationale du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures /**
-Arrêté du 1er juin 2011 fixant la liste des organismes habilités au titre de l'année 2011 à délivrer les stages de formation à la lutte contre la pollution visés par la convention internationale du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
- Arrêté du 29 juillet 2011, JO du 20 août 2011

JURISPRUDENCES

Internationales

- Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigeria, Arrêt du 10 octobre 2002, Arrêt CIJ. Recueil 2002, p.303
- 2010 ICJ Report 478, para 9. According with International Law of the Unilateral Declaration of Independance in respect of Kosovo, Decl. Simma.
-Case of the SS Lotus (France v. Turkey), Judgement of 7 september 1927, Permanent Court of International Justice, Ser A, No 10, 5, 18ff.
- Case of the SS Lotus (France v Turkey), Judgement of 7 September 1927, Permanent Court of International Justice, Ser A, No 10, 5, 18ff.
-Affaire M/V Saiga, n° 2, n°61 above, para 156. ITLOS
-Affaire du Détroit de Corfou, CIJ, Arrêt du 9 avril 1949
- Advisory Opinion of 22 July 2010, ICJ report 403, para 84
- *Sentence de la Cour Permanente d'arbitrage (12 janvier 2016), République populaire de Chine c/ la République des Philippines, relativement à certains îlots localisés dans la mer de Chine(Spratly Islands ; dont Itu Aba, Thitu, West York)*
- Affaire Enrica Lexie, Requête de l'Italie introduite le 21 juillet 2015 devant le TIDM,

- Arrêt de la Chambre spéciale du TIDM du 23 septembre 2017 concernant le différend qui a opposé le Ghana à la CI sur la délimitation de la frontière maritime des deux États dans l'océan Atlantique.

Des Cours européennes

- CEDH 10 juill.2008, D.2008.3055
- CEDH 29 mars 2010
- CEDH Affaire Kinder c. Canada
- CEDH Arrêt Hirsi, Jamaa & autres c. Italie, du 23 février 2012.
- CEDH, Affaire Henning Becker c. Danemark, 1975, 7011/75 256
- CEDH, Affaire Soering c. Royaume-Uni, 7 juillet 1989, Sér.A, n°161, §103
- CEDH, Arrêt du 21 octobre 2014 relatif au respect du principe de non refoulement condamnant la Grèce et l'Italie.
- CEDH, Cinquième section, Medvedyev et autres contre France, 10 juillet 2008, Req.3394/03, D.2008.Jur.3055, note Hennion-Jacquet ; RSC 2009.176, obs. Marguénaud ; n° Lexbase : A5462D98. Disponible sur : www.rtdh.eu/pdf/20080710_medvedyev_c_france.pdf.
- CJCE 21 septembre 1989, Commission c. Grèce, aff.68/88, Rec. CJCE 2979.)
- CJCE 3 juin 2008, Intertanko, Intercargo c. Secretary State for Transport, aff.C-308/06
- CJCE, 23 octobre 2007, Commission c. Conseil, aff. C-440/05, Rec. CJCE I-9097
- CJCE, 22 juin 2004, CCE c/France, affaire C-439/02
- CJUE arrêt du 28 avril 2011 (El Dridi)
- L'arrêt de la CJCE du 13 septembre 2005, Commission c. Conseil, aff. C-176/03, Rec; CJCE I-7879
-CJCE 24 juin 2008, Commune de Mesquer, aff. C-188/07

Françaises indicatives

Civ. 2è, 16 juill.1953, JCP, 1953, II, note **RODIERE**
Navire CMA CGM Maghreb, DMF 2013.795, rapport **Rémery J-P** et obs **BONASSIES P**
obs. **BONASSIES P**, DMF 2003, hors-serie n°7, au n°47).
Rouen, 26 juill.2000, navire Darfur, DMF 2001.109, obs. **BONASSIES P**, DMF 2002, hors-série n°6 au n°45.
Civ., 14 juin 1926, DP 1927, 57, note **JOSSERAND L.**
Cass.ch réunies, 15 juillet 1941, JCP G 1941, II 1705, note **MIHURA J.**
Soc., 19 mai 1958, Bull. civ., VI, n° 612., p. 454, D., 1959, p. 20, note **LINDON** ; JCP, 1959, II, 11143, note **DE LA GRESSAYE J B.**
Com, 14 Février 1973 : Bull. civ.IV, n°77 ; D .1973.562, note **VINEY G** : JCP 1973.II.17451, note **STARCK**
Rennes, 15 mars 1983, DMF 1983, note. **GODIN P.**
Aix-en-Provence, 12 octobre 1984, DMF 1987.14, obs. **BONASSIES P**
Cass Civ, 2è Ch. 1er avril 1999, Horizon II DMF 2000, p. 315. Obs **DELEBECQUE Ph/** Cass.Com 5 nov 2003, DMF 2004, p.331.Obs. **BONASSIES P**

Cass, 1er avril 1999, DMF 2000.315, obs. **DELEBECQUE Ph**
TANTIN J-F, obs. App. Paris 26 janvier 2000, *DMF* 2001, 673, 676.
Cass. 20 février 2001, navire Moheli, RGDA 2001.407 ; DMF 2002. 144, note **NICOLAS P-Y**
Arrêt de la Cour de Cassation du 3 avril 2002 (navire Stella Prima, DMF 2002.460, obs. **CORBIER I**
Com.5 oct. 2010: DMF 2010. 917, obs, **BONASSIES P**
CA Aix 22 oct. 2015
CA Basse-Terre 23 mai 2016, DMF 2016 n° 783, p.727
Cass.Com. 14 juin 2016, Moonlight, n° 14-13.743
Cass.com. 13 déc. 2016, DMF 2017 n°778, p228
Art L.322-26 C. Ass / Voir en ce sens (32) App. Paris 26 janvier 2000, *DMF* 2001, 668, 672, obs. **TANTIN J-F.**
CA Paris 9 mars 2017, BTL 2017, 190

Anglaises, américaines et canadiennes

Affaire Maria, 1937. AMC 934 (4cir.)
Affaire Whitbread c. Walley, 1990 3 R.C.S 1273
Atlantic Banana Co. c . Mj V Calanca, 1972.AMC 880(S.D.N.Y)
Chambre des Lords, 15 octobre 1963, Lloyd's List Law Reports.1963.229
Chambre des Lords, Stag Line c. Foscolo Mango, 10 décembre 1931, Appeal Cases 1932.328
Cour d'Appel du Québec, American Maritime Case 1973.1985
Cour du District du Massachussets, Salvatore Nicastro et autres c. The Gas Screw Peggy Bruxelles, 1960 American Maritime Case.915
Cunard v. Mellon, 1923 (262. U.S. Reports 100)
Fireman's Fund Insurance Co. c. M/V Vignes. 1981.AMC 291 (11 cir)
Fisons Fertilizers Ltd. c. Thomas Watson (Shipping) Ltd, 1971.1 Llod's Rep.141 (M. & C.L.Ct.)
Grace Lines Inc. c. Central Gulf Steamship Corporation, 416F.2d 977 (5cir., 1969)
H.R. Cof. Rep n°6531,101 st Cong, 2nd Sess.108 (1990)
Hang Fund Shipping Co., Ltd.c. Mullion and Co., Ltd., 1966. 1 Lloyd's Rep. 511(Q.B)
Interstate Steel Corp. c. S.S Crystal Gen., 1970. AMC.617(S.D.N.Y)
J.C.PENNEY Inc.c. The American Express Company Inc., 1953 AMC. 304 (2 cir).
Jordan International v. Piran 1975 AMC 130
Karobi Lumber Co. c. 5.5. Norco, 1966 AMC 315 (S.D.Ala)
Norman c. Canadian National Railway, 1980.27 Nfld and P.E.I.R.451 (Neuf.S.C.T.D.)
Peter Pauline c. The M/S Christem Salem, 1957 AMC 2141(S.D.N.Y)
Robin Hood Flour Mills Ltd. c N.M. Paterson, 1967.AMC 1451, 1968 1 Ex.CR.175, p. 193
Sundance Cruises Corp v American Bureau of Shipping, USDC, S.D.N.Y 1992, 799F.Supp.363 (S.D.N.Y 92)
The Cornelia, 15F.2d 245 (S.D.N.Y) 1926
The Cynet, 126F.742(1cir.1903)
The Godaborg, 15 décembre 1949, 83 Lloyd's List Law Reports.217
The H.A. Rock, 23F. 2d 198 (W.D.N.Y, 1927)
The Munimdies, 1932. AMC. 240(2cir)

The Steel Scientist, 1936 .AMC. 387(2cir.)
The Washington Maru, 1924 LI.L. Rep.398 (ADM)
The Zesta, 1928. A.M.C. 645
US District Court, Southern District of Texas, Houston Division, 14 janvier 1980, American Maritime Case, Janvier 1982.172
Wood & Co.v. Hanseatische Reederei, Lloyd's List Law Reports 1930,6,144.
Yamata Iron and Steel c. Antony Shipping Co., 1975. AMC. 1602 (S.D.N.Y)

Textes et jurisprudences Espagnoles

Textes

-Décret Royal 246/1991 en son article 1er : les fonctions seront exercées par la Guardia civil dans les eaux maritimes espagnoles jusqu'au limite extérieures de la mer territoriale, et exceptionnellement, en dehors de la mer
-Résolution du 17.04.2001 de la Délégation du Gouvernement chargé des Affaires d'Immigration et des Étrangers, prévoyant la publication de l'Accord du Conseil des Ministres du 30.03.2001 approuvant le Programme global relatif aux affaires d'immigration et des étrangers, BOE, n°101 du 27.04.2001, p. 15323
-ORDEN PRE/3108/2006 du 10 octobre, BOE, n° 243 du 11.10.2006, p.35160 (Accord du Conseil des Ministres, traduit en Ordre de la Présidence du Gouvernement en date du 10.10.2006

Jrisprudences

-Arrêt de l'Audiencia Provincial de Las Palmas (Section 6) du 26.10.2006
-Arrêt du Tribunal Supremo 788/2007, du 08.10.2007

CODES, GUIDES et DICTIONNAIRES

BISSARDON S., Guide du langage juridique, 2ème édition, collection Objectif droit, Litec, 2005
Code des assurances
Code des transports
Code pénal français
Code pénal Syrien
CORNU G., *Vocabulaire Juridique*, PUF, quadrige 2007.
GUILLIEN R. et **VINCENT J.**, Lexique des termes juridiques, 17 è éd, D, 2010
SALMON J, « Abordage », Dictionnaire de droit international public, Bruxelles Bruylant, A.U.F, 2001

INDEX

Les numéros renvoient aux pages

A

Abordage douteux 92, 93
Abordage fortuit.....85, 92, 231
Abordage maritime39, 41, 42, 50, 75, 77, 81, 84, 86, 88, 106, 110, 111, 121, 129, 216
Accord de Djibouti 26, 600
Accord de Schengen 542
Achille Lauro 36, 367,431,461
Actes illicites....…10,28,279,339,344,345,347, 356, 361, 367, 368, 370, 378, 403, 409, 410, 429, 568, 599
Action de l'Etat en mer…….30,147,351,396, 404, 405, 432, 543, 544, 545
Activités criminelles 379, 382, 411, 476, 518,
AESM 71, 139, 303, 377
Affaire de l'Erika.....180, 287,329**,**
Affaires maritimes….62, 66, 67, 71, 159, 304, 307,342,
Agressions 390, 394
Al Quaïda 20,377
ALMEZAAN.....401
ALPC.....558
Al-Qaïda.....371
Alternatives….38, 145, 254, 286, 335, 435, 465, 467, 522, 581, 589
Amérique Centrale.....23, 386
Antilles françaises.....538
Armateur…32 85, 97, 104, 112, 114, 116, 122, 157, 167, 190, 201 245, 288, 300, 390, 397, 446, 520**,**
Armement 5, 161, 314, 557,593
Armes de destruction massive…. 382,383, 384, 385, 386, 556
Arraisonnement des navires 385, 536, 561
Arrestation ...348, 349, 350,356, 383,383, 586
Asie du Sud-Est.....**….**16,20,36,344, 345,361,419,423,461, 505
Assistance aux biens 237, 254, 481
Assistance aux personnes... 238,479,480,481, 483, 489
Assistance maritime 14,15,237**,**
Assurance de responsabilité 112,114,120, 193,274,280,597
Assurance maritime…..111,112,279, 438,445, 450,
Assurance sur corps 113, 119
Assurance sur facultés.....113, 120, 276
Assurances diplomatiques……. 514,523,524, 525, 526, 527, 603
Attaques….16,27, 345, 366, 396, 399, 405, 411, 413, 418, 434, 446, 463, 464, 467, 575, 601, 605**,**
Attentats du 11 septembre 2001 29, 290, 466
Autodéfense 389
Avaries communes..... 15, 31, 105,253
Aventure 10, 31, 596

B

Ballast 134, 149, 317,
Barbelés……..….390
Bassin 16, 105**,**
Bastingage..... 269, 271, 390
Bateaux ..... 23, 54 , 291, 395, 600
Bâtiments… 19, 77,, 121, 207 , 307, 344, 351, 394, 416, 463, 473, 550
Belligérants..... 228, 468
Biodiversité..... 148, 167, 178, 434
BMI 17, 36, 345, 420, 423,
Board..... 58**,**
Boat 337, 510
Boomerang 2
Branche maritime 2, 7, 9, 544**,**
Buée de cale 321
Bureau Veritas 11, 309, 334

C

Cabotage..... **,** 48, 63
Cadavres..... 21,167,474
Canalisation de la responsabilité…173, 175, 190
Canon à son…..……..394,448,556
CAP Anamur..... 510
Capitaine…….68, 79, 94, 162, 222, 368, 372, 483, 500, 510, 546, 587,607
Capitalisme occidental..... 9, 19
Cargaison….17,31, 34, 95, , 98, 110, 152, 192, 201, 223, 263, 276 314, 319, 333, 381, 385,386, 518, 533, 575, 605
Carré d'As 349, 350,396
Cartels de drogue..... 533,554
Cas de sinistre 4,268, 438

Cas exceptés… 220, 221, 232, 251, 266, 275, 279,
Catastrophes maritimes….32, 56, 58, 70, 294, 591, 592, 595, 596
Cause du dommage ....., 221, 438
Certificat…37, 81, 116, 151, 166, 225, 245, 247, 283, 284, 302, 303, 308, 318,325, 371, 372, 573,593, 599**,** 607
Certification 66, 290, 324**,**
Changements climatiques 134
Charte…105, 158, 360,407, 421,424, 428, 508,510
Chevauchement 57, 359, 490,547,545
Cibles maritimes.....26, 27
Circonstances….45, 76 , 127, 166, 226, 253, 299, 438, 494, 499, 514,
Circulation des armes à feu 403, 568, 578
Citadelle……391,392,393
CJCE 144, 147, 286, 299**,** 310, 511
Classification des navires.....315,326, 593
Clauses de non responsabilité.....328,330
Clauses exonératoires.....328, 329
CLC 190, 201, 206**,**
CMI..... 328
CNUCED..... 34,35, 253, 277,278
CNUDCI..... 253, 263**,**
Cocaine 533
Code de conduite 407
Code ISM 33, 61, 62, 302
Code ISPS.....368, 371,373,374,376,380, 387
Collision… 44, 50, 53, 76, 77, 78, 88, 90, 104, 114, 115, 217**,**
Colombie 23, 538
Commerce international.. 3, 5, 25, 27, 34, 267, 305, 328, 371, 396, 411, 431, 434, 484, 492, 500, 534, 583
Commission EDH 505, 511
communauté internationale… 26, 133, 135, 360, 416, 418, 465, 500, 526, 548, 557,600, 606
Communication maritime.....17, 27, 591
Compagnie maritime.....112, 311, 587
Compensation 104, 151,167, 205, 211,
Compétence quasi-universelle 354, 358
Compétence territoriale 76**,77**
Compétence universelle.. 341, 354, 355, 357, 362, 535
Complaisance..... 287, 288, 291, 294, 358
Conformité…46, 68, 143, 159, 247, 283, 302, 323, 324, 435, 518, 552
Congressional research 391
Construction du navire 316
Conteneurs… 3,190,333,370,381,384,386, 558, 565,
Contentieux de l'éloignement 511, 524,527
Contentieux extraditionnel 524
Contournement 529, 576
Contrat de transport maritime..... 236, 276,
Contrôle des navires …140,289,290,297,300, 304, 309,
Conventions spéciales ... 32,227,444,446,447, 450, 453, 454, 456, 457, 460,
Coopération navale…389,405,406,411, 413,416,421,422,431
Coque simple 137, 138
Corruption..... 557, 565
Costa Concordia 3, 56, 59,591
Côtes somaliennes…17, 358, 397, 414, 416, 418, 422,
Côtier(Etat) ..51,84,131,132,136,137,156,160, 161, 287, 288,343,403, 473, 561
Cour EDH.....350, 351, 352, 511, 516, 525
Cour pénale internationale 365
Courtier 277, 453,562
Couvertures complémentaires 32
CRESMAC 568
Crimes.....26, 360, 361, 362, 364, 365,
Criminalisation…. 168, 338, 497, 500, 501, 504,531
Criminalité transnationale organisée..... 30, 473,474,477,479,485,490,547,551,554,558,56 2 557, 562,
Crise 25, 411, 526, 599
Critiques 36, 81, 125, 146, 206, 253**,**
Croisières..... 27, 582
Croissance économique 1, 2,
Cruels et dégradants..... 505
CSI..... 384, 385, 386
Culture de sécurité..... 57
Cybercriminalité 595, 607
Cyberespace 575, 576
Cybermenaces 574
Cybernétique..... 595

D

Daesh..... 426
Dangereux..... 10, 225, 524, 527**,**
Déballastage 33, 134, 150
Débarquement….5, 159, 398, 483, 500, 505, 510, 520, 521
Défaillance .....…58,59,68,198,289,292,293, 311,317,326,334, 548, 595
Délégation de 4, 287
Demandeurs d'asile 485, 513**,**
Department of Transportation 291
Déroutement…229, 252, 253, 254, 351, 500, 521
Désarmement 560, 563, 568, 572, 579, 605

Détresse…237, 473, 479, 481, 483, 486, 500, 510,
Détroit…16, 21, 140, 227, 344,345, 423, 435, 495, 497,
Déversement.....129, 147, 151, 160, 177
Dispositifs de séparation du trafic.....94,152
Dissuasion… 99, 149, 160, 167, 293, 355, 385, 390, 397, 414, 433, 523**,**
Dissuasive 160, 394, 566
Dommage par pollution 201,203,204,205
Dommages corporels 114, 216, 285**,**
Dommages environnementaux… 151, 152, 176, 177, 184, 214, 216
Dommages matériels 31, 99, 115, 119, 455,
Double coque.....133, 314
Drogue 72, 533, 537, 539, 554,558,575
Droit communautaire..... 143, 286, 376**,**
Droit d'asile.....475, 506, 510, 511, 603
Droit de l'environnement..... 187
Droit de la Mer 34,79,146,163,604
Droit de poursuite.....343, 414, 479
Droit de quitter son propre pays.....489
Droit de visite.....351**,**
Droit européen 512
Droit maritime..34, 58, 69, 124, 206, 589, 597
Droit pénal 142, 143, 160, 162, 166, 167, 427
DUDH 503
Due diligence.....245, 246,

E

Eaux intérieures. 83, 94, 95, 98, 344,561, 583
Eaux internationales. 90, 94, 95, 96, 156, 546
Echouage 97
Echouement.....30,97, 98, 131**,**
Ecumeurs des mers.....390, 391
Elément humain.....57, 58, 70
Embarcations de fortune 21, 346, 509
Embargo.....570, 580
Engin.....23, 81, 319, 442, 533, 596
ENIM 108, 109
Enquête..57, 99, 264, 318,361,402, 430,487, 540,553,565, 529
Enrica Lexie 163, 369,403
Entraide judiciaire 369, 553
Environnement marin130, 140,141, 143,158,165,167,204,375
Epave 101, 121, 202**,**
Equipe de protection embarquée 397, 398
Equipement…50, 52,151,225,314, 393, 566, 607
Eradication… 63, 131, 291, 384, 385, 410, 411, 464, 474,492, 538, 559,600,
Ergonomie 59
Erreurs humaines…37, 46, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 69,
Esclavage 1, 503
Esclaves..... 9, 30, 502
Escorte 419
Espaces maritimes…8, 29, 34, 37,163, 164, 375, 418,496,
Etat de conservation 152
Etat de navigabilité…191, 317, 318, 319, 320, 321, 322
Etat du pavillon… 80, 81, 131, 132, 151, 282, 283, 284, 285, 286, 288, 289, 296, 311, 371, 373, 546,
Etat du port…72, 137, 139, 140, 287, 290, 291, 293, 294, 295, 296,301, 311, 373,
Etat Islamique 464
Etres humains 9, 486, 487, 494, 502,
Evaluation de la sécurité 304, 590
Evaluation de la sûreté 372, 373, 379
Evénement de mer 99,333,438
Exemption..... 325
Exonération 221, 222,226, 239, 241, 244, 246, 248, 251, 254, 256,257, 259, 260, 264, 277, 279,519,597
Expédition maritime..... 10, 14, 270, 280
Exploitation du navire…107, 112, 122, 324, 365
Explosions..... 30, 58, 334, 531
Exportations 7, 376, 538**,**
Expulsion 303, 473, 508, 511, 512**,**
Expulsions collectives 516, 517
Extériorité..... , 220
Extradition.., 368, 369, 383, 507, 512, 523, 534
Exxon 32, 56**,**

F

Facteur humain….56, 57, 58, 59, 60, 71, 74, 216,334,595, 598
FAP sauf 119, 120, 273,276
Fatalité 387, 554
Fatigue 72, 307
Faute nautique… 222, 254, 255, 256, 257, 258, 597
Filets anti-abordage……390
FIPOL.....139,174, 189, 200, 201, 202, 204**,**
Flottaison 33, 434
Flotte 3, 48, 305, 371, 377, 590, 593
Fluctuations..... 5
Flux migratoires…21,266, 485, 493, 494, 495, 496, 508, 509, 511, 518, 522, 603
Forbans.....16, 356, 365, 392, 394, 500

Force majeure… 102, 220, 221, 223, 225, 226, 227, 228, 229, 232, 233, 235, 236, 238, 239, 241, 243, 244, 254, 262,
Formation des équipages 58, 446
Fortune de mer 230, 231, 232, 439, 596
Franc-bord 325, 372, 397
Freinte de route 223, 260
Fret..18, 31, 105, 256, 262, 271, 391, 433, 452
Frontex 35, 488, 489,490, 492,
Frontières…147, 375, 476, 484, 485 , 487, 488, 489, 490, 494, 496, 515, 516, 522, 557, 567, 579, 587, 604**,**

G

Gardes-côtes américains 292,410,547
Gardes privés 400,401
Gardes-côtes..... 404, 502, 546, 547
Gens de mer…46, 47, 48, 61, 70, 71, 72, 73, 74, 307,334, 405, 594
Géopolitique..... 26, 565,604
Géostratégique.....2, 606
Gestion du risque..... 63, 129, 197, 214
Gestion efficace…99, 217, 280, 311, 455, 490, 601
Giga conteneurs 3
Go fast.....23, 583
Golfe d'Aden…16, 36, 227, 388, 395, 396, 397, 399, 405, 407, 414, 415, 419, 421, 422, 461, 497,
Golfe de Guinée…17, 227, 405, 407, 422, 446, 461, 551, 568
Gravité du risque.....465
Grève 233, 234, 444, 456, 460

H

Harmonisation 71, 142, 326, 581, 596, 599
Harter Act 34, 220
Haut risque..... 386, 399**,**
Haute mer..17, 79, 81, 131,135, 157, 283, 341, 343, 344,358, 385, 402, 428, 430, 473 , 502, 516, 534, 535, 546, 548, 550, 561, 599
Hosti humanis generis 361
Hostilités.....442, 445, 447, 454
Humanitaire.....21, 523
Hydrocarbures…95, 131, 132, 133, 135, 139, 145, 147,160, 162, 171, 172, 174, 176, 178, 186, 189, 191, 192, 196, 197, 200, 202, 210, 215,

I

IACS..... 323, 593
Immigration clandestine…21, 394, 404, 472, 473, 475, 485, 486, 487, 488, 490, 491, 492, 509
Immigration irrégulière…21, 472,473, 475,, 486, 487, 490, 492, 509
Immunité…166, 175, 247, 285, 286, 329, 344, 369, 503
Impact.....…13,18,19,68,156,329,485 494,572,574,579, 580
Importations..... 7, 9
Imprévisibilité 220, 229, 230
Impunité…131, 158, 286, 345, 347, 356, 358, 359, 363, 387, 397, 476, 478, 502, 515, 600
Incendie…119, 121, 159, 225,262, 263, 264, 265, 277, 282, 394, 432**,**
Incidents…14, 17, 58, 81, 373, 396, 400, 401, 403, 607
Incoterms..... 267,268
Indemnisation..100, 101,105, 118, 135, 139, 171, 187, 190, 195, 196, 198, 200, 204, 212, 216, 303, 327, 468, 482
Indicateur 3, 9, 304
Indice..... 2
Indonésie..... 16, 20, 344, 515
Industrie maritime..... 399, 591
Influence 38, 58, 144, 195, 197, 464, 566
Infractions…25, 76, 80, 95, 142, 145,, 151, 248, 284, 347, 365, 368, 378, 431, 487, 499, 501, 520,535, 586**,**
Infrastructures…4, 5, 8, 11, 14, 19, 31, 305, 358, 359, 374, 379, 416, 593
Innavigabilité du navire……..221,222,244 246,313,319,320,32
Inspection des navires... 151, , 290, 299, 307**,**
Intentionnels..... 14, 378
Internet 7, 415, 492, 540, 566, 575, 605**,**
INTERPOL 572
INTERTANKO..... 362
Intervention en mer 29, 404
Investigations 37,285, 293, 358,478, 550
Irrésistibilité 220, 227, 236,
ISMI..... 410

J

Jauge 192, 207, 304
Journal de bord..... 90
Juge des libertés et de la détention.. 155, 352
Juridiction nationale internationalisée ... 360

K

Kidnap and Ransom.....32

L

L'accès équitable de tous à la justice.....361
L'Accord de San José.....549,550
L'interdiction des expulsions collectives .517
L'opération « Allied Protector 419
Lamoricière.....32, 242, 243
Législation maritime 71, 400, 403
Légitime défense 424, 425, 426, 427
Lettres.....268, 344, 355, 573
Liberté de la haute mer.....135,561
Libre circulation.....3, 379
Libre immatriculation.....3, 80, 287
Lien substantiel.....282, 287, 288
Lloyd's.....116, 121, 232, 248, 293, 598
Logistique…...7,29,268,375,386,398,399,416, 587

M

Malacca 16, 227, 345, 423, 497
Malte....161, 162, 288,330, 372, 473, 500, 535
Manning 317
Manœuvres évasives.....391, 399
Manuel.....**,** 202, 204, 491**,**
Marchandises dangereuses.....…115,129,132, 159, 193, 205,
Marée noire.....131,333, 592
Marétique.....574, 575, 576,
Marine marchande.....48, 296
Marins… 45, 63, 126, 156, 288, 307, 392, 398,, 408, 481
MARTINS.....69
Médias 475, 590, 591, 592
Méditerranée… 435, 479, 485, 488, 490, 499, 500, 502, 543
Medvedyev 350, 536
Membres d'équipage…72, 95,317, 392, 455, 565
Menaces maritimes.....25,28,373,375, 396,405,408, 410, 411, 418, 423, 445,451,453
Mer territoriale…77,146, 192, 290, 343, 398, 479, 549, 561
Mesure de sûreté.....582
Mesures de sécurité..48,150,234,377,487, 586
Météo 45, 230,236, 243, 394
Mode opératoire .…93,343,367,374,447,499, 583
MOU… 46,139,288,290,292,295,297,298,300, 304,310,377
Mouillage.....90, 92, 303, 344,
Munitions… 24,25,398,558,561,562,564,566, 573,578,581,583,585,586

N

Naufrage…21,37,56,99,121,132,135,137,138, 148,162,196,250,287,314,326,475,591,600
Navigants.....46, 48, 61, 64, 307,334,598
Navigation maritime..... 14, 29,367
Navire de guerre 41,438,464
Navire Erika.....….132,137,138,161,162,180, 250,288,314,326,593
Navires aux normes 46, 281
Navires étrangers..... ….98,290,293,294,295, 296,304,
Navires nucléaires..... 171, 175, 179, 198, 215
Navires sous normes… 291, 293, 295, 298, 300, 302, 311
Non refoulement..... 507, 522, 603

O

OACI…….... 370,595
Obligation d'assistance… 237, 479, 480, 481, 483, 510, 518
Obligation de porter secours..... 473, 481
Off-hire 452
OMAOC 568
ONUDC..... 474, 478
OPA..... 194, 208, 209, 210, 211
Opération Active Endeavour 435
Opération Atalante…355, 363, 364, 411, 413, 414, 415, 416, 419
Opération Enduring Freedom 421
Opération militaire 435
Opération Ocean Shield 421
Opérations navales..... 364, 488
Opinion publique 19, 176, 367, 591
OPRC..... 130, 135
Otage.....17, 367, 391,392,420, 434, 473, 500
OTAN..... 415, 419, 420, 421, 424, 434

P

P&I Clubs..... 116, 193, 195, 197
Pacte international relatif aux droits civils et politiques 503
Passage inoffensif..... 37,146, 561
Passagers clandestins…265, 455, 472, 518, 520,
Passeurs … 474,475,489,492,493,499,503,603
Patrouilles..... 409,571
Pays tiers..... 71,491,540, 553

Peine de mort 511, 512, 513, 523, 524, 526
Péril de la mer…10, 206, 229, 231, 232, 233, 276
Péril imminent 31, 249
Pétroliers ....…5,33,132,133,138,148,200,207, 314,333
Piraterie maritime ……16,17,27,36,340,341, 344,346,347,349,350,353,354,356,357,371,38 7,405,407,411,413,419,420,422,423,434,452, 599,
Pirates… 16, 27, 227, 341, 343, 345, 348, 349, 350, 354, 356, 357, 358, 360, 361, 397,405, 411, 413, 417, 418, 420, 452, 461, 463, 479, 500, 535, 575, 600,
Polaire……..1,315,606
Police maritime 150,157,410
Pollution marine .…96,131,132,134,155,160, 171,189,192,193,195,196
Ponant..... 343, 348, 349, 352, 353, 396**,**
Pontée 276, 279
Port de refuge.....76, 82, 83
Port sûr.....380
Précaution 12, 149,313, 381
Préfet maritime.....152, 253, 352, 544
Préjudice écologique….. 178,179,182,183, 184,185,186,209,210,211,212,213,214,216
Préjudice écologique pur 212,213
Prestige 136,137,148,329,591
Présumés auteurs.....84,284,340,430
Préventive.....12,13,141,149,185,374,446,566
Privilèges maritimes 107, 108, 111
Procès équitables 361
Prohibition du renvoi 511, 512
Projet Catala.....13
Projet de code des crimes contre la paix et la sécurité de l'humanité 360
Proportionnalité au dommage.....243
Propriétaire de navire….128, 171, 173, 174, 186, 189, 191, 206, 247, 251, 327
Protection de l'environnement 13,130, 132,135, 140, 142, 144, 150, 152, 154, 158, 165, 167, 186, 304
Protection des navires… 396,398, 400, 401, 414,
Protection du milieu marin..12,158, 166, 283
Protocole…22, 24, 36, 132,135, 201, 383, 432, 473, 477, 499, 501, 502, 503, 509, 515, 516, 517, 534, 557, 560, 562, 564, 566,578
PSI.....29, 382, 384, 385
Puissance militaire.....2
Puissance publique 4, 286, 324, 331
Puissances maritimes 26, 344, 388, 408
Puntland 17, 358, 360
Push-back.....517

R

Radar 50, 54, 391, 399, 408, 433
Réassurance..... 116,196, 459, 466, 468
Recherche et sauvetage..... 592
Recours à la force…2, 35, 400, 403, 407, 417, 500, 600
Recrudescence de la piraterie 16, 353, 423
Refoulement…485, 505, 506, 507, 508, 512, 513, 514, 516, 518, 522, 528, 529, 530,603
Réfugié 76, 343, 507, 512, 558
Régionalisation..... 33
Règlementation….46, 96, 138,284, 334, 481, 596
Règles d'engagement 420, 558
Règles de Hambourg.... 218,246,258,274,277, 278,279
Règles de La Haye..... 227
Règles de Rotterdam..... 6,34,115
Remorquage 4,91,119
Réparation des dommages ..... …33,110, 133,160,175,198,214
Répression du trafic illicite ..... …23,475,501, 535,539,542,545,546,548,549,552,562,583, 585, 606
Résolution…22, 25, 36, 51, 61,131, 132, 201, 203,290, 300, 347, 349, 356 360 364, 382, 413, 429, 471, 480, 525, 527, 558, 559,592,
Responsabilité du transporteur 221,222,226,228,245,248,252,256,257,260,26 3,277,519.
Responsabilité exclusive 174, 194
Restauration 200
Restitutions forcées 514, 528
Restriction de liberté 349
RIPAM….42, 43, 44, 45, 46, 50, 51, 78, 89, 94, 96, 103
Risque de guerre….276, 438, 439, 440, 442, 454, 468
Risques de guerre et assimilés…32, 279,346, 450, 460,
Risques maritimes…14, 35, 38, 56, 69,136, 280,173,191,216,216,244,314,333,589,599, 607
Routes maritimes 16, 602

S

Saisie conservatoire 108, 280
Saisie du navire 82, 105, 127

Sanctions…95, 98,138, 143, 144, 145,151, 154, 160,285, 293, 300, 361, 373, 378, 477, 520,533, 584, 585, 586,
Sauvetage de vies 248, 489**,**
Sécurité des équipages.....18
Sécurité en mer 34, 51, 300, 492, 589
Sécurité maritime 14, 28, 29, 35, 46,47, 48, 53, 54, 61, 69, 71, 84, 99, 132, 137, 140,148, 152, 279, 283, 285, 289, 291, 293, 294, 296, 297, 298, 304, 333,369, 377, 590, 591, 595, 596, 606, 607
Singapour 20, 28, 326, 381, 388, 398, 419
Sociétés de classification .....…37,132,137, 138,166,189,282,286, 287, 306, 309, 322, 323, 324, 325, 326, 327,329,330, 331,332,334,593
Sociétés militaires Privées.....37
Sociétés privées 4, 36, 400
Soering c. Royaume-Uni 511
SOLAS…....47,51,133,237,283,320,321?324, 374, 376, 486,
Solidité..... 282, 311, 314, 315, 316, 323,324
Somalie… 16, 25, 28, 348, 353, 364, 413, 414, 420, 575
Somaliland.....358, 360
Sommeil 62, 63
Sophistiqués 23, 53, 317, 531
SOS Méditérranée…….489,492,493,500,503, 510,604
Souscription ..…32,227,267,268,271,274,279, 440, 456,
Soutes.....105, 133, 151, 190
Souveraineté… 163, 283, 408, 431, 473, 505, 529, 549, 560, 604
Stabilité politique.....358, 599, 600
Statement.....298, 385, 560
Statistiques 7, 36,345 399, 419, 485, 489, 590,
STCW….43, 46, 47, 48, 49, 58, 60, 61, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 380, 595, 607
STOPIA 207
Substances nocives.....135
Substances nuisibles 148, 151, 165, 166
Sûreté maritime…15, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 279, 370, 375, 377, 378, 380, 381, 387, 396, 405, 408, 412, 413, 420, 421, 434, 554, 558, 590, 599, 606

T

Tampa.....337, 483, 498, 506, 514, 515
Terrorisme maritime…19, 27, 36, 365, 366, 369, 371, 378, 379, 381, 384, 413, 425, 433, 434, 463, 601,
TIDM 287, 288, 403
Titanic 10, 32
Tonnage ..3, 7, 35, 48, 110, 134, 193, 195, 394
TOPIA..... 207
Torture.....….507,514,522,523,524,525 526,528,530
Tow-back 517
Traçabilité 571
Trafic de migrants…. ... 22,476,479,,485,490, 492,
Trafic de stupéfiants…23,534, 535, 536, 537, 542,546, 547, 551, 553,578
Trafic illicite d'armes à feu… 24,557, 559,560,561,562,564,566,567,568,571,572,57 6, 578, 579,,581,583 585, 586,
Trafic illicite de migrants..... **….**9,22,30,471, 474,475,476,478,479,483,486,490,492,493,49 7, 499, 500, 501,502,510, 515,518,603
Trafiquants…….21,23,385,476,478,479,509, 535, 538,550 551,567,571,576,586,588
Traite d'êtres humains 487, 502
Traité d'extradition 368, 369
Traitement du risque..... 42, 77, 470
Traitements inhumains et dégradants ... 507, 516, 518, 530
Transbordeurs 370, 488
Transferts de responsabilités..... 31
Transit.....…36,139,385,476,485,551,560,565 570, 578,
Transport de marchandises ..... **…**2,52,132, 221,467, 473
Transport de passagers 133
Transport multimodal transmaritime 6
Transport par mer….2, 46, 51,135, 201, 202, 206,565, 603, 604
Tribunal pénal international 360
Tribunaux régionaux..... 356, 358, 360, 364

U

Uniformisation 142, 203, 323, 447, 593

V

Vetting..... 304
Vigimer.....432,433
Vigipirate……...……...432,43 4

Violence …..17,345,347,366,367,383,392,405, 427,601
Voie maritime…7,19, 20, 21, 25, 27,31, 112, 221,282, 375,396,411, 431, 434, 456, 458, 472, 484, 486, 487, 490, 492, 500,509, 543, 553, 579, 583, 587
Voies de communication 476, 558, 570
Vols à main armée 405, 409, 411, 414, 420,
Vulnérabilité 11

W

Wash (effet de)……..……89
Winner……...……545

Z

Zone économique exclusive 290, 561
Zone Maritime 133
Zones affectées 17,388,423

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS
RESUME
SUMMARY
ABREVIATIONS
SOMMAIRE
Introduction 2
PARTIE I : 41
LES ALTERNATIVES ENVISAGEABLES POUR UN TRAITEMENT EFFICACE DES RISQUES MARITIMES CLASSIQUES 41
TITRE I : LA GESTION DU RISQUE D'ABORDAGE ET DES RISQUES MARITIMES ENVIRONNEMENTAUX 42
CHAPITRE I : REGARDS NOUVEAUX SUR LES PROBLEMES POSES EN MATIERE D'ABORDAGE 43
SECTION I : Les moyens de prévention des risques d'abordage 44
§I- La veille : une prescription indispensable à la prévention des abordages 44
A- La réglementation relative à la veille 44
1- Le rôle fondamental du RIPAM 45
2- La contribution de la convention STCW 47
B- Les aides à la veille 50
1- La nécessité de l'organisation des équipements de la passerelle 50
2- L'amélioration de la veille optique par les nouveaux systèmes 54
§II- La prise en compte du facteur humain dans la prévention des abordages 56
A- L'importance des études menées sur le facteur humain comme contributeur majeur dans les accidents maritimes 57
1- L'étendue des recherches étrangères 57
2- La contribution des études françaises par une approche académique 60
B- La prévention des erreurs humaines 61
1- L'apport des organisations internationales, industrielles et étatiques 61
2-La formation des gens de mer : une phase indispensable à la prévention des erreurs humaines 65
a- La formation maritime des officiers 65
b- Les enseignements aux facteurs humains 69
SECTION II : Le règlement des conséquences de l'abordage 75
§I- La mise en œuvre de la responsabilité en matière d'abordage maritime 76

A- Les compétences juridictionnelles en droit interne et international 76

1- Les compétences juridictionnelles en droit interne 77

2- L'exigence d'une application des règles de compétence internationale en matière d'abordage 78

B- La responsabilité civile en matière d'abordage 85

1- Les tentatives de remise en cause du fondement juridique de la responsabilité pour abordage fautif 86

2- Le régime de la responsabilité de l'abordage fortuit ou douteux 93

C- La responsabilité pénale en matière d'abordage 95

1- Responsabilité pénale pour les infractions aux règles générales de prévention des abordages en mer 95

2- La responsabilité pénale pour les dommages résultant des abordages 97

a- La responsabilité pénale pour les dommages corporels 97

b- La responsabilité pénale pour les dommages matériels 99

§II- La réparation des dommages résultant des abordages maritimes 101

A- Appréciation des dommages principaux réparables 101

1- La réparation pour la perte totale du navire 101

2- La réparation du navire en état d'avarie 105

B- Le paiement des dommages et intérêts 107

1- Les garanties de paiement 107

a- Les privilèges résultant de la nature de la créance 108

b- Les couvertures assurantielles 112

2- La limitation des dommages et intérêts 122

a- Les exigences en matière de limitation des dommages et intérêts 122

b- Le processus de la limitation des dommages et intérêts 126

CHAPITRE II : UNE GESTION EFFICACE DES RISQUES MARITIMES ENVIRONNEMENTAUX 130

SECTION I : Les mesures de prévention des pollutions marines 131

§I- Les dispositions internationales et communautaires 132

A- Les dispositions à caractère international : normes essentiellement négociées au sein de l'OMI 132

B- Le cadre juridique européen 137

1- Le durcissement des mesures de prévention de la pollution marine accidentelle 138

2- L'action pénale en droit communautaire : un complément à la responsabilité environnementale 142

a - Une politique européenne d'incitation des États à l'action pénale 142

b- Le contrôle juridictionnel de l'action pénale de la communauté par la CJCE . 146

§II- Les mesures internes de prévention des risques maritimes environnementaux 148

A- Les mesures civiles et administratives..... 149

1- Les mesures civiles de prévention des risques environnementaux..... 149

2- Les mesures administratives de prévention des risques maritimes environnementaux 151

a- Les mesures administratives..... 151

b- Les mesures de police maritime d'urgence 158

B- La contribution du droit pénal de l'environnement 161

SECTION II : La réparation des dommages résultant de la pollution marine..... 169

§I : L'imputation des dommages résultant de pollution marine..... 170

A- La responsabilité civile environnementale : une responsabilité désincarnée de son essence..... 171

1- La nécessité d'un réexamen de la responsabilité objective 171

2- Une responsabilité exclusive aboutissant parfois à un caractère absolu 175

B- La nécessaire réforme de la conception du préjudice écologique en droit français 178

1- Les approches législatives et jurisprudentielles de la réparation du préjudice écologique 179

a- La conception perfectible du préjudice écologique..... 179

b- Une réponse insuffisante du droit commun de la responsabilité civile en réparation du préjudice écologique..... 183

2- Les réformes envisageables..... 186

§II : Les garanties des risques maritimes environnementaux 189

A- Les garanties offertes par les assureurs des navires transportant des produits polluants 189

1- L'obligation du maintien d'une assurance comme garantie financière de la réparation des dommages environnementaux..... 190

2- Les alternatives théoriquement envisageables au monopole de la couverture des risques de pollution marine 194

B – Les garanties complémentaires et la nécessité d'un réalisme dans la réparation des dommages maritimes environnementaux 199

1- Les garanties complémentaires dues par les États et le FIPOL 199

a- Les garanties complémentaires dues par les États..... 199

b- Les garanties complémentaires dues par le FIPOL..... 201

2 - La nécessité d'un réalisme dans la réparation du préjudice écologique..... 210

a- La réparation du préjudice écologique en droit américain 210

b- La réparation du préjudice écologique en droit français 212

TITRE II : LES CAUSES ETRANGERES ET LE CONTROLE DE LA SECURITE DES NAVIRES DANS LE TRAITEMENT DES RISQUES MARITIMES 218

CHAPITRE I : LES CAUSES ETRANGERES DANS LE TRAITEMENT DES RISQUES LIES AU TRANSPORT MARITIME 219

SECTION I : Le fonctionnement des causes étrangères dans la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur maritime 220

§I : Les cas exceptés distincts de la force majeure 220

A- Les cas exceptés distincts de la force majeure par leur nature 221

B- Les cas exceptés distincts de la force majeure en pratique 226

§II- Les cas exceptés assimilables au cas de force majeure 232

A- Les cas exceptés assimilables au cas de force majeure en pratique 233

B- Les cas exceptés théoriquement assimilables au cas de force majeure 236

SECTION II : Les effets exonératoires des causes étrangères et leurs conséquences sur l'assurance maritime 239

A- L'étendue de l'exonération découlant de la force majeure en droit commun 240

1- L'exonération totale 240

2- Le franchissement de l'exonération partielle 242

B- Les régimes spécifiques d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime relatifs aux cas exceptés 245

1- Les causes d'exonération relatives au navire 245

2 –Le régime afférent aux causes d'exonération relatives à la marchandise 260

§II – Les conséquences de l'issue du contentieux des causes étrangères sur les parties au contrat de transport maritime 267

A- L'intérêt de la souscription d'une assurance sur les facultés par le chargeur 268

1- L'importance des incoterms dans les contrats de transport maritime 268

2- La souscription d'une assurance maritime proprement dite par le chargeur 271

B- L'intérêt de la souscription d'une assurance de responsabilité par le transporteur maritime 275

CHAPITRE II : LA PRISE EN COMPTE DU CONTROLE DE LA SECURITE DES NAVIRES DANS LE TRAITEMENT DES RISQUES MARITIMES 282

SECTION I - Le contrôle de la sécurité des navires : un moyen de prévention des risques de la navigation maritime 282

§I- Une mission régalienne de l'État du pavillon 283

A- Les obligations de l'État du pavillon à l'égard de « ses » navires 283

B- Les perspectives envisageables pour la mise en œuvre de la responsabilité de l'État du pavillon 286

§II- L'intervention de l'État du port dans le contrôle des navires : un renforcement de la sécurité des navires 290

A- La spécificité de la politique américaine de contrôle de la sécurité des navires étrangers 290

B- La politique des États européens en matière de contrôle des navires étrangers .. 295

1- Le MOU de Paris : un accord administratif déterminant pour le contrôle des navires 296

2- Le renforcement du contrôle des navires par le processus de communautarisation du MOU de Paris 298

3- Vers des contrôles adaptés aux nouveaux enjeux et priorités en matière de contrôle de la sécurité des navires 305

SECTION II : Le contrôle de la sécurité des navires par d'autres organismes 312

§I- La vérification de l'état de navigabilité du navire par la compagnie maritime 313

A- L'état de navigabilité du navire du point de vue nautique 313

1- L'état de navigabilité nautique quant à la qualité du navire 313

2- L'état de navigabilité nautique du navire : fonction de la performance de son armement 318

B- L'état de navigabilité du navire du point de vue commercial 320

1- L'aptitude du navire au transport 320

2- L'aptitude du navire à la conservation de la cargaison 321

§II- L'intervention des sociétés de classification pour la sécurité des navires 323

A- L'importance de la mission de contrôle de la sécurité des navires par les sociétés de classification 323

1- Au regard de leurs prestations privées : la classification des navires 323

2- Au regard de leurs prestations statutaires : La certification 325

B- La responsabilité des sociétés de classification 327

PARTIE II : 337

LES ALTERNATIVES ENVISAGEABLES POUR UNE GESTION EFFICACE DES NOUVEAUX RISQUES MARITIMES 337

TITRE I : REGIME PREVENTIF ET POLITIQUE ASSURANTIELLE DES MENACES MARITIMES 339

CHAPITRE I : PREVENTION ET LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET LE TERRORISME MARITIMES 340

SECTION I : La prévention de la menace de piraterie et du terrorisme maritimes 340

§I- Le régime envisageable en matière de prévention de la piraterie maritime 340

A- L'amélioration du cadre juridique régissant la prévention de la menace de piraterie maritime 341

1- Les aménagements nécessaires du cadre juridique international 341

a- La perspective d'un droit uniforme en matière de lutte contre la piraterie maritime 341

b- Le comblement indispensable des lacunes dans l'encadrement juridique de la piraterie maritime 344

2- La loi française du 5 janvier 2011 : un cadre juridique exemplaire mais perfectible 348

B- L'approche nouvelle en matière de lutte contre l'impunité 357

1- L'importance de la création de tribunaux régionaux 357

2- La mise en place d'une chambre spécialisée au sein de la CPI : une option envisageable 361

§II : Les mesures de précaution envisageables en matière de lutte contre le terrorisme maritime 367

A- La prévention de la menace de terrorisme maritime 367

1- Les principales conventions internationales en la matière 367

2- Le cadre juridique européen de la prévention du terrorisme maritime 376

B- La nécessité de la vulgarisation de certaines mesures de précaution: le contrôle de la cargaison 382

SECTION II : Le recours à la force : une alternative indispensable 389

§I- Le dispositif envisageable en matière de lutte contre la piraterie maritime 389

A- Les initiatives envisageables par les États dans la protection de leurs navires 390

1- Les mesures d'autodéfense adoptées par les armateurs 390

a- Le recours aux dispositifs passifs de protection des navires 391

a-1 L'installation des dispositifs passifs de défense à bord des navires 391

a-2- L'importance de l'instauration d'une citadelle à bord des navires 393

b- La nécessité de l'installation d'un dispositif actif de défense à bord navire 394

2- La protection des navires : une nécessité découlant des obligations de l'État du pavillon 396

a- La stratégie française de lutte contre les menaces maritimes basée sur le recours à la force 397

b- La stratégie opérationnelle des États du Golfe de Guinée 408

B- L'appui indispensable de la coopération navale européenne et internationale 412

1- La reconnaissance du mérite du dispositif européen de lutte contre la piraterie maritime 412

2- L'intervention de la coalition navale internationale contre la piraterie maritime 418

§II – Le dispositif envisageable en matière de lutte contre le terrorisme maritime 424

A- Les perspectives d'intervention sur le fondement du droit international contre le terrorisme maritime 425

1- Le recours à la légitime défense : un encadrement juridique nécessaire 425

2- Les mesures envisageables par l'État du pavillon ou pour son compte à l'encontre des navires sous contrôle des terroristes 429

B- Les opérations de lutte contre le terrorisme maritime 432

1- L'intervention des États en la matière : le cas de la France 432

2- L'intervention de la coalition navale internationale 435

CHAPITRE II : LA POLITIQUE ASSURANTIELLE DES RISQUES DE GUERRE ET 437

ASSIMILES LIES AU TRANSPORT MARITIME 437

SECTION I : Les origines de la distinction risques de guerre et risques ordinaires de la navigation 438

§I- Les fondements et les intérêts de la distinction 438

A- Les fondements de la distinction 438

B- Les intérêts de la distinction 440

§II- L'identification des risques de guerre et assimilés 442

A- Les risques de guerre proprement dits 443

B- Les risques assimilés aux risques de guerre : des extensions perfectibles 446

SECTION II : Evolutions et perspectives assurantielles des risques de guerre et assimilés ... 450

§I : La différence du vieux du neuf dans le cadre assurantiel en vigueur 451

A- Les principaux changements dans les conventions spéciales d'assurance maritimes 451

1- Les principaux changements corps 451

2- Les principaux changements dans le recours des tiers 456

B- Les avantages de la modernisation des conventions spéciales d'assurance maritime des facultés transportées par mer 457

§II- L'avenir de la couverture assurantielle d'un risque atypique : le terrorisme 463

A- Les incertitudes autour de l'assurance du risque de terrorisme 463

B- Les solutions viables pour la couverture du risque de terrorisme 467

TITRE II : LA REPRESSION DES TRAFICS ILLICITES MENAÇANT LE TRANSPORT MARITIME 471

CHAPITRE I : LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES CONTRE LE TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS PAR MER 471

SECTION I : Les moyens de prévention et de lutte contre le trafic illicite de migrants 472

§I- Le cadre international de la prévention du trafic illicite de migrants par mer 472

A- La prévention du trafic illicite de migrants par mer 473

B- L'importance de la coopération en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer 479

1- La coopération internationale envisageable en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer. 479

2- La coopération bilatérale et régionale envisageable 480

3- La coopération dans la mise en œuvre de l'obligation d'assistance aux personnes en détresse en mer 481

§II- La politique de lutte contre le trafic illicite de migrants par mer dans un contexte communautaire et nationale 485

A- Une politique européenne attrayante mais loin de l'objectif 486

B- La politique interne des États éprouvés par l'immigration irrégulière : le cas de l'Espagne 495

SECTION II : Les moyens de gestion des flux migratoires 499

§I – Des instruments perfectibles en matière de lutte contre le trafic illicite de migrants .. 500

A- La criminalisation du trafic illicite de migrants par mer dans le cadre juridique international 500

B- Le renforcement de la criminalisation du trafic illicite de migrants par le droit interne 502

§II- Le principe de non-refoulement des migrants : de la consécration à la contestation ... 507

A- Vers la reconnaissance du principe de non-refoulement 507

1- Des atermoiements sur la reconnaissance du principe de non- refoulement à sa consécration 508

2- Un modèle envisageable de protection des droits humains des migrants 514

B- La consécration du principe de non-refoulement limitée par l'affirmation de la souveraineté des États 523

1- Les incertitudes inhérentes aux assurances diplomatiques 524

2- Les restitutions extraordinaires : sources de violation du principe de non-refoulement 530

CHAPITRE II : LA REPRESSION DU TRAFIC ILLICITE DE STUPEFIANTS ET D'ARMES A FEU DANS LE TRANSPORT MARITIME 533

SECTION I : La répression du trafic illicite de stupéfiants dans le transport maritime 534

§I- Le régime préventif du trafic illicite de stupéfiants 534

A- Le cadre juridique international de prévention du trafic illicite de stupéfiants ... 534

B- La politique communautaire et interne des États en matière de prévention du trafic illicite de stupéfiants par mer 538

1- La politique européenne de prévention du trafic illicite de stupéfiants 538

2- La politique interne des États en la matière : le cas de la France 540

§II- La mise en œuvre de la répression du transport maritime de stupéfiants 542

A- La diversification des institutions et des moyens opérationnels 543

B- Une coopération internationale et communautaire indispensables à la répression du transport maritime de stupéfiants 549

1- Au plan opérationnel 549

2- Au plan administratif et judiciaire 553

SECTION II : Les perspectives envisageables pour l'éradication du trafic illicite d'armes à feu dans le transport maritime 556

§I - Le cadre juridique de la prévention du trafic illicite d'armes à feu dans le transport maritime 557

A- Le cadre juridique international 557

1- La contribution des Organisations Internationales 558

2- Le cadre fixé par les conventions internationales 561

B- Le cadre juridique régional et étatique 565

1- Le cadre juridique régional 566

2- Le régime préventif du trafic illicite d'armes à feu en droit interne 570

3- Cybermenace et marétique : des enjeux importants pour la sûreté du transport par mer 576

§II- La répression du trafic illicite d'armes à feu dans le transport maritime 578

A- Le contrôle du trafic illicite d'armes à feu 579

B- La sanction de l'infraction du trafic illicite d'armes à feu 584

CONCLUSION GENERALE 591

BIBLIOGRAPHIE 611

OUVRAGES GENERAUX 611

OUVRAGES SPECIAUX 612

ARTICLES DE DOCTRINE 616

THESES et MEMOIRES 623

RAPPORTS, INTERVIEWS, DECLARATIONS et CONFERENCES 626

CONTRIBUTIONS 629

CONVENTIONS INTERNATIONALES et PROTOCOLES 634

RESOLUTIONS ET CIRCULAIRES 635

DROIT COMMUNAUTAIRE 637

LEGISLATION 639

JURISPRUDENCES 642

CODES, GUIDES et DICTIONNAIRES 645

ANNEXES

TABLEAUX-FIGURES-ILLUSTRATIONS

INDEX

TABLE DES MATIERES

ANNEXE 1 : PASSAGERS CLANDESTINS

Risque sûreté	Réglementation			Mesures préventives	Mesures correctives
Présence de clandestins à bord du navire	Résolution FAL.11 adoptée le 9 septembre 2011: Directives révisées sur la prévention de l'accès des passagers clandestins et le partage de responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin Les clandestins à bord sont soumis à l'autorité du capitaine(CE 29 juill 1988)			Respect du Code ISPS Identifier les zones à risques Gardiennage privé Condamner les accès pouvant l'être Ronde minutieuse	Fouiller les individus (identité, armes) Interroger conformément à la fiche d'interrogatoire de l'OMI pour déterminer le port dans lequel le passager a embarqué et sa nationalité et ses droits de résidence. Informer armateur, autorités du port d'embarquement, du port d'escale suivant et de l'Etat du pavillon (ne pas communiquer la qualité éventuelle de réfugié). Remplir le formulaire en appendice de la Résolution FAL.11. Ne pas dérouter le navire pour le déposer Mesures de protections pour l' équipage et le clandestin Retour d'expérience
Risque pénal correspondant	Réglementation	Peines prévues	Peines prononcées		
	Sous-section IV de la section III du chapitre Ier du Titre III du Livre V de la cinquième partie du Code des transports				
Favoriser l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin ou de le dissimuler.	Article L5531-16 du Code des transports	Prison: 6 mois Amende: 3 750 € X2 si en bande organisée.			

ANNEXE 2 : PIRATERIE

Risque sûreté	Réglementation			Mesures préventives	Mesures correctives
Piraterie	Convention de Montego Bay Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (1988).			-se renseigner sur la nature du risque présent dans la zone -effectuer une veille renforcée avec surveillance particulière de l'arrière du navire entre 1h et 6h du matin. -préférer la dérive au large au mouillage au large des ports -fermer à clef les accès aux machines -convenir d'un signal d'alerte avec tout l'équipage et informer de l'emplacement du SSAS -disposer des manches d'incendie vers l'arrière -renforcer l'éclairage -s'assurer qu'on est en mesure de donner l'alerte aux autorités locales -rester discret sur la nature du chargement -avoir une EPPN	En cas d'attaque: -Mettre des grands coups de barre et augmenter la vitesse du navire -Mettre en service les manches d'incendie -appeler le MRCC le plus proche -déclencher le SSAS -prévenir les autorités de l'Etat côtier -obéir aux instructions des pirates -éviter de rester dans l'axe des armes -recueillir le maximum de renseignements -rédiger le rapport de mer et le déposer
Risque pénal correspondant	Réglementation	Peines prévues	Peines prononcées		
Emeflim					

ANNEXE 3 : CASINOS A BORD DES NAVIRES

Risque lié à l'exploitation du navire	Réglementation	Mesures préventives	Mesures correctives
Casinos a bord des navires	Décret n° 2017-914 du 9 mai 2017 relatif aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers battant pavillon français	Etablir des fiches pratiques Formation du personnel	Retour d'expérience

Risque pénal correspondant	Réglementation	Peines prévues	Peines prononcées
Ouverture du casino en dehors des zones prévues par le décret relatif aux casinos installés à bord des navires	Code de la sécurité intérieure Police des jeux	Dépend de l'État considéré	
Défaut d'enquête relative à des faits commis dans l'établissement de nature à troubler gravement l'ordre, la tranquillité et le déroulement normal des jeux.			
Défaut de conservation des pièces de comptabilité spéciale des jeux et des pièces de la comptabilité commerciale			

ANNEXE 4 : EQUIPE PRIVEE DE PROTECTION DES NAVIRES

Risque lié à l'exploitation du navire	Réglementation			Mesures préventives	Mesures correctives
Équipe privée de protection des navires	- Titre IV du Livre IV de la cinquième partie du Code des transports - Décret n° 2017-944 du 10 mai 2017 relatif à l'activité privée de protection des navires			Formation des capitaines à la réglementation Entraînement des EPPN	**Immédiatement après incident:** Consigner les personnes qui représentaient une menace conformément aux dispositions de l'article L.5531-19 du Code des transports. Informer sans délai la représentation française du pays de la prochaine escale du navire. **Après l'incident:** Rédiger le rapport de mer mettant en évidence le déroulement de l'incident conformément aux dispositions de l'article D.5442-9 du Code des transports et y annexer le rapport du chef d' équipe. Retour d'expérience
Risque pénal correspondant	**Réglementation**	**Peines prévues**	**Peines prononcées**		
Défaut d'examen préalable des avec le chef de l'équipe de protection les mesures permettant d'assurer la protection du navire et les règles relatives au stockage et à l'usage des armes.	Article R.5442-6 du Code des transports				
Utilisation d'armes ou de munitions inadaptées à la menace	Article R5442-1 du Code des transports				
Défaut de vérification de l'identité des agents et des numéros de série des armes	Article L.5442-8 du Code des transports				
Port d'armes dans les eaux territoriales d'Etats en l'absence d'accords internationaux	Article R5442-6	Dépendent de l'État considéré			

ANNEXE 5 : ABORDAGE

Risque opérationnel	Réglementation			Mesures préventives	Mesures correctives
Abordage	-Convention COLREG72 -Convention de 1910 sur l'abordage - Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer -Normes de veille et de repos (STCW/OIT)			**Veille efficace et adaptée aux circonstances:** - Détecteurs de veille - Identification du chef de quart - Vérification de la connaissance des règles de barre et du fonctionnement de l'ARPA **Manoeuvrer à temps et franchement** **Toute mesure de nature à éviter la collision** **Tenir compte des zones où le trafic est dense dans le passage planning et tracé des routes** **Si visibilité réduite:** distance de passage minimale + vitesse de sécurité	**Collision imminente:** Limiter l'angle d'incidence Limiter la vitesse relative Déclencher l'alarme avant le choc **Immédiatement après choc:** Limiter entrée d'eau, risque d'incendie et pollution. Identifier le capitaine et le propriétaire du navire. Proposer assistance. Informer MRCC, Etat côtier, cellule de crise de la compagnie. Si les navires sont encastrés, séparation uniquement si aucun risque de naufrage sauf si marchandise susceptible de générer nappe enflammée ou gaz toxique. **Après la collision:** Rédaction du rapport de mer mettant en évidence le déroulement de l'accident
Risque pénal correspondant	Réglementation	Peines prévues	Peines prononcées		
Infractions aux règles générales de conduite en mer.	Art L.5242-1 et suivants du C.transport	Emprisonnement: 6 mois à 6 ans Amende: 30 000 € à 150 000€ Selon le lieu de l'infraction, le pavillon du navire et la gravité des conséquences de l'abordage	Article L.5242-6-5 du Code des transports : principe de partage de responsabilité avec l'armateur		
Infractions aux règles fixées par la Convention Marpol	sous-section 2 de la section 1 du chapitre VIII du titre Ier du livre II du code de l'environnement.	Emprisonnement: 0 à 10 ans Amende: 4000 € à 15 000 000€ Selon le lieu de l'infraction, le pavillon du navire et la gravité du dommage causé à l'environnement	Article L218-23 du Code de l'environnement: Principe de partage de responsabilité avec l'armateur		

ANNEXE 6 : ASSISTANCE AUX NAVIRES

Risque opérationnel	Réglementation	Mesures préventives	Mesures correctives
Assistance (secours qu'un navire porte à un autre navire en danger de perte)	- Convention de Londres du 28 aout 1989 - Loi du 7 juillet 1967 modifiée - Décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime - Articles L.5262-1 et suivants du Code des transports	Formation des capitaines Prendre contact avec le MRCC Article 9 du décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime (avertir le préfet maritime)	Avertissement des autorités Rapport de mer Retour d'expérience

Risque pénal correspondant	Réglementation	Peines prévues	Peines prononcées
Abstention de porter assistance	Article L.5262-5 du Code des transports	Prison 2 ans Amende : 3750 euros	Article L5262-6-2 du Code des transports: partage de responsabilité
Défaut de déclaration d'assistance aux autorités	Article L5242-8 du Code des transports	Prison: 2 ans Amende: 75 000 euros	

ANNEXE 7 : ECHOUEMENT

Risque opérationnel	Réglementation			Mesures préventives	Mesures correctives
Echouement	Code ISM Règles de navigation			-utilisation de méthodes rigoureuses de navigation (comparaison des données des différents appareils etc) -appliquer le passage planning et les procédures ISM -vigilence accrue dans les zones mal cartographiées -connaissance des courants et de leur intensité -bonne communication et identification certaine du chef de quart -s'assurer que les chefs de quart connaissent les limites des appareils de navigation	-Mouiller une à deux ancres pour limiter la dérive (les deux en urgence lorsque l'échouement est imminent) et stopper la machine, fermer les portes étanches et montrer les feux et marques du navire dès qu'il touche le fond -déterminer nature du fond, plan d' échouage et évolution de la marée, dégâts du navire, présence de pollution, conditions météo, stabilité du navire -Faire un compte rendu aux autorités côtières et à l'armement (activation cellule de crise qui fera le lien avec la société de classification) -vérifier la présence d'hydrocarbures dans les soutes avant d'assécher -déséchouement par propres moyens ou demande d'assistance -limiter les risques de rejets polluants -rédaction du rapport de mer
Risque pénal correspondant	Réglementation	Peines prévues	Peines prononcées		
Infractions aux règles générales de conduite en mer.	Art L.5242-1 et suivants du C.transport	Emprisonnement: 6 mois à 6 ans Amende: 30 000 € à 150 000€ Selon le lieu de l'infraction, le pavillon du navire et la gravité des conséquences de l'abordage	Article L.5242-6-5 du Code des transports : principe de partage de responsabilité avec l'armateur		
Infractions aux règles fixées par la Convention Marpol	sous-section 2 de la section 1 du chapitre VIII du titre Ier du livre II du code de l'environnement.	Emprisonnement: 0 à 10 ans Amende: 4000 € à 15 000 000€ Selon le lieu de l'infraction, le pavillon du navire et la gravité du dommage causé à l'environnement	Article L218-23 du Code de l'environnement: Principe de partage de responsabilité avec l'armateur		

ANNEXE 8 : DOMMAGES AUX OUVRAGES PORTUAIRES

Risque opérationnel	Réglementation			Mesures préventives	Mesures correctives
Dommage à un ouvrage portuaire	Règles de navigation			- Veille météo - Mesures techniques - Équipage en veille	- Rapport de mer - Lettre de réserve - Retour d'expérience - De la responsabilité des capitaines
Risques pénaux correspondant	**Réglementation**	**Peines prévues**	**Peines prononcées**		
Infractions aux règles fixées par la Convention Marpol	sous-section 2 de la section 1 du chapitre VIII du titre Ier du livre II du code de l'environnement.	Emprisonnement: 0 à 10 ans Amende: 4000 € à 15 000 000€ Selon le lieu de l'infraction, le pavillon du navire et la gravité du dommage causé à l'environnement	Article L218-23 du Code de l'environnement: Principe de partage de responsabilité avec l'armateur		

ANNEXE 9 : INCENDIE.

Risque sécurité	Réglementation			Mesures préventives	Mesures correctives
Incendie	- Amendements de 2000 à la Convention SOLAS – lesquels incluent le chapitre II-2 révisé qui rend obligatoire le Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (Recueil FSS)			Formation de l'équipage: aptitude à identifier les risques et à prendre les mesures adéquates le plus rapidement possible Exercices de mise en situation de l'équipage Respect des procédures propres aux marchandises dangereuses et aux travaux à chaud Maintenance de qualité	
Risques pénaux correspondant	**Réglementation**	**Peines prévues**	**Peines prononcées**		
Mise en danger de la vie d'autrui en l'exposant directement à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement	- Article 223-1 Code pénal	Prison: 1an Amende: 15 000 euros			

ANNEXE 10 : VOIE D'EAU ET ENVAHISSEMENT

Risque sécurité	Réglementation			Mesures préventives	Mesures correctives
Voie d'eau envahissement	Réglementation en matière de cloisonnement propre à chaque type de navire Réglementation en matière de stabilité : - Résolution A749 de l'OMI à l'état intact + Intact stability code - Réglementation en matière de stabilité après avarie propre à chaque type de navire Réglementation en matière d'assèchement: Chapitre II-I SOLAS et Convention Load lines			Maintien en bon état de tout ce qui peut être à l'origine d'une voie d'eau Contrôles réguliers de l'état de la structure Vérifier que les systèmes d'alarmes, les pompes et l'ensemble des dispositifs nécessaires à l'assèchement fonctionnent Formation des équipages aux procédures d'assèchement Information des mécaniciens concernant les aspirations de secours Être équipé d'obturateurs magnétiques	Fermer tous les dispositifs d' étanchéité et isoler les circuits ou les zones en cause Ne pas hésiter à mettre en oeuvre directement les moyens les plus efficaces , comme les aspirations directes du circuit eau de mer à la cale machine En cas d'envahissement complet d'un compartiment, renforcer les dispositifs d'étanchéité des compartiments adjacents Utiliser des obturateurs magnétiques pour combler la brèche ou essayer de la maintenir hors de l'eau (si possible) Avertir la compagnie, l'Etat côtier et éventuellement la société de classification Echouement volontaire possible si naufrage imminent Rédaction du rapport de mer
Risques pénaux correspondant	Réglementation	Peines prévues	Peines prononcées		

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU

PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS

REPORT FOR THE PERIOD

1 January – 30 September 2017

WARNING
The information contained in this document is for the internal use of the recipient only. Unauthorised distribution of this document, and/or publication (including publication on a Web site) by any means whatsoever is an infringement of the Bureau's copyright.

ICC International Maritime Bureau
Cinnabar Wharf
26 Wapping High Street
London E1W 1NG
United Kingdom

Tel :+44 207 423 6960
Fax:+44 207 160 5249
Email: imb@icc-ccs.org
Web: www.icc-ccs.org

October 2017

INTRODUCTION

The ICC International Maritime Bureau (IMB) is a specialised division of the International Chamber of Commerce (ICC). The IMB is a non-profit making organisation, established in 1981 to act as a focal point in the fight against all types of maritime crime and malpractice. The International Maritime Organization (IMO) in its resolution A 504 (XII) (5) and (9) adopted on 20 November 1981, has *inter alia*, urged governments, all interests and organization to co-operate and exchange information with each other and the IMB with a view to maintaining and developing a coordinated action in combating maritime fraud.

This report is an analysis of world-wide reported incidents of piracy and armed robbery against ships from 1 January to 30 September 2017.

Outrage in the shipping industry at the alarming growth in piracy prompted the creation of the IMB Piracy Reporting Centre (PRC) in October 1992 in Kuala Lumpur, Malaysia.

The key services of the PRC are:

- Issuing daily status reports on piracy and armed robbery to ships via broadcasts on the Inmarsat-C SafetyNET service
- Reporting piracy and armed robbery at sea incidents to law enforcement and the IMO
- Helping local law enforcement apprehend pirates and assist in bringing them to justice
- Assisting shipowners whose vessels have been attacked or hijacked
- Assisting crewmembers whose vessels have been attacked
- Providing updates on pirate activity via the Internet
- Publishing comprehensive quarterly and annual reports detailing piracy statistics

The services of the PRC are provided free of charge to all ships irrespective of their ownership or flag.

The IMB also locates ships seized by pirates and recovers stolen cargos on a chargeable basis.

The IMB Piracy Reporting Centre is located at:

ICC International Maritime Bureau (Asia Regional Office)
PO Box 12559, 50782 Kuala Lumpur, Malaysia
Tel ++ 60 3 2078 5763
Fax ++ 60 3 2078 5769
E-mail: imbkl@icc-ccs.org
24 Hours Anti Piracy HELPLINE Tel: ++ 60 3 2031 0014

Piracy report on the Internet: The IMB posts updates of attacks at www.icc-ccs.org. By posting the information on the internet, ship owners and authorities ashore as well as ships at sea can access these updates regularly and make informed decisions and assess associated risks with certain sea areas.

Sometimes, incidents occurring in the previous quarter(s) are reported to the PRC after a time lag. This late reporting of incidents results in changes to the figures in the tables. The PRC has, as at 30 September 2017, received reports of 121 incidents but may receive details of more in the coming months relating to the same period.

Due to the continued debate concerning the Malacca Straits, these incident narrations are shown separately. Similarly, because of the vast area affected by Somali pirates, these incidents are grouped together with the Gulf of Aden and Red Sea in the narrations section.

DEFINITIONS OF PIRACY & ARMED ROBBERY

Piracy is defined in Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and Armed Robbery defined by the International Maritime Organisation (IMO) in its 26th Assembly session as Resolution A.1025 (26).

Article 101 of UNCLOS defines Piracy as:

Definition of Piracy consists of any of the following acts:

a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed-
(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

The IMO defines Armed Robbery in Resolution A.1025 (26) "Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships" as:

Armed robbery against ships" means any of the following acts:

.1 any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;

.2 any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above

ACKNOWLEDGMENTS

FUNDING

The Piracy Reporting Centre (PRC), funded purely on donations, wishes to thank the following organisations that have financially contributed towards the Centre's 24-hour manned service:

- ANIA
- Assuranceforeningen Skuld
- Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
- Gard AS
- Japan P&I Club
- Just Ships
- Merchant Shipping Cyprus
- Standard Steam Ship Mutual P&I Association
- Steam Ship Insurance Management Services Limited
- Taipei Economic & Cultural Office in Malaysia
- The North of England P&I Association Ltd
- Tsakos Shipping

The PRC is additionally non-financially supported by:

- ExactEarth (www.exactearth.com)
- Vesseltracker (www.vesseltracker.com)

TABLE 1: Locations of ACTUAL and ATTEMPTED attacks, January – September 2013 – 2017

Locations		2013	2014	2015	2016	2017
S E ASIA	Indonesia	68	72	86	33	23
	Malacca Straits	1	1	5		
	Malaysia	5	15	11	5	6
	Philippines	2	5	8	5	17
	Singapore Straits	5	8	9	1	1
	Thailand		2	1		
EAST	China				5	1
ASIA	South China Sea	4				
	Vietnam	6	2	19	6	1
INDIAN	Bangladesh	10	15	11	3	7
SUB CONT	India	7	10	7	14	2
AMERICAS	Brazil		1			
	Colombia	6	1	4	3	3
	Ecuador	3				2
	Guyana	1			1	1
	Haiti			1	2	1
	Peru	4			7	2
	Venezuela			1	3	11
AFRICA	Angola		1		1	1
	Cameroon		1			
	Democratic Rep. of Congo		1	2	2	
	Egypt	7				
	Gabon	2	1			
	Ghana		4	2	2	1
	Guinea	1		3	3	2
	Gulf of Aden*	4	4		1	2
	Ivory Coast	4	2	1	1	1
	Kenya			2	2	1
	Liberia		1	1		
	Mauritania	1				
	Morocco				1	
	Mozambique	1		1	1	2
	Nigeria	29	13	12	31	20
	Red Sea*	2	3			1
	Senegal					1
	Sierra Leone	1	1			4
	Somalia	4	3			4
	South Africa				1	
	Tanzania	1	1			
	The Congo	2	6	2	5	1
	Togo	7	2		1	
REST	Oman		2			1
OF	Papua New Guinea			1		
WORLD	Yemen				1	1
Subtotal for nine months		**188**	**178**	**190**	**141**	**121**
Total at year end		**264**	**245**	**246**	**191**	

All incidents for countries with * above are attributed to Somali pirates

CHART A: The following six locations contributed to 70% of the total attacks reported in the period January – September 2017

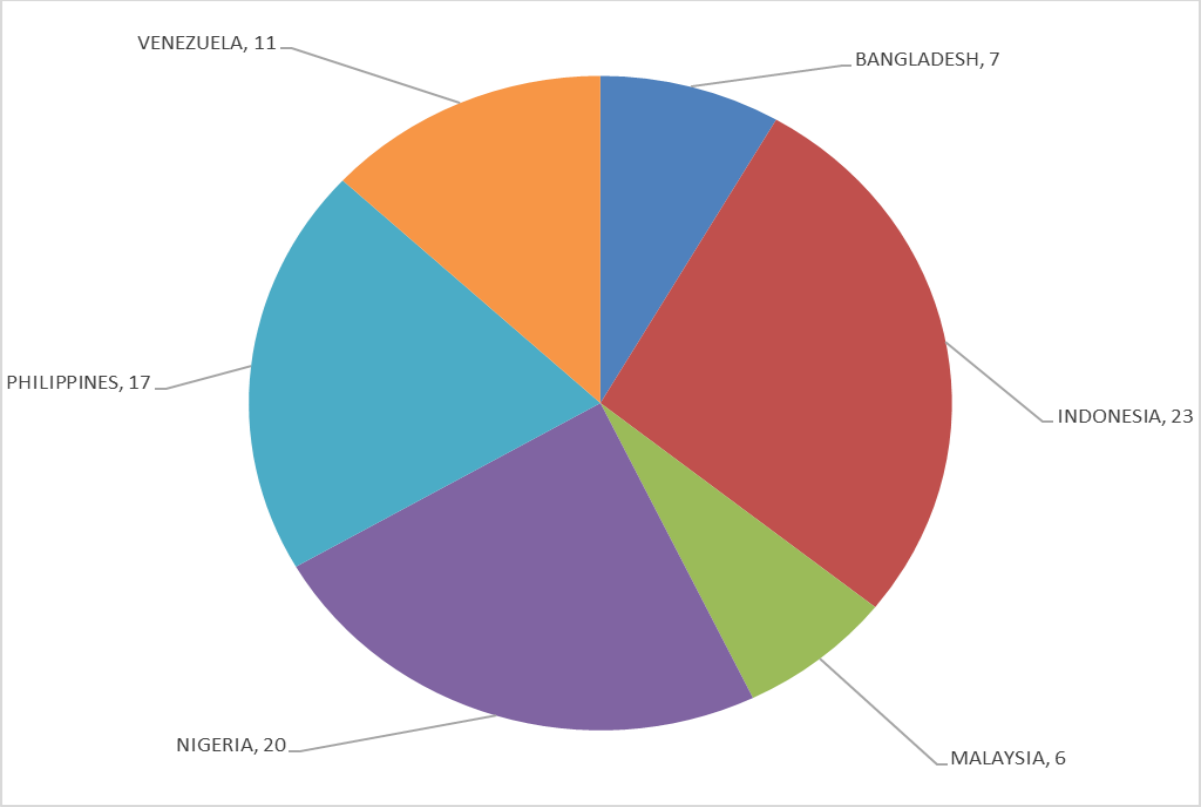


CHART B: Monthly comparison of incidents during January – September 2017

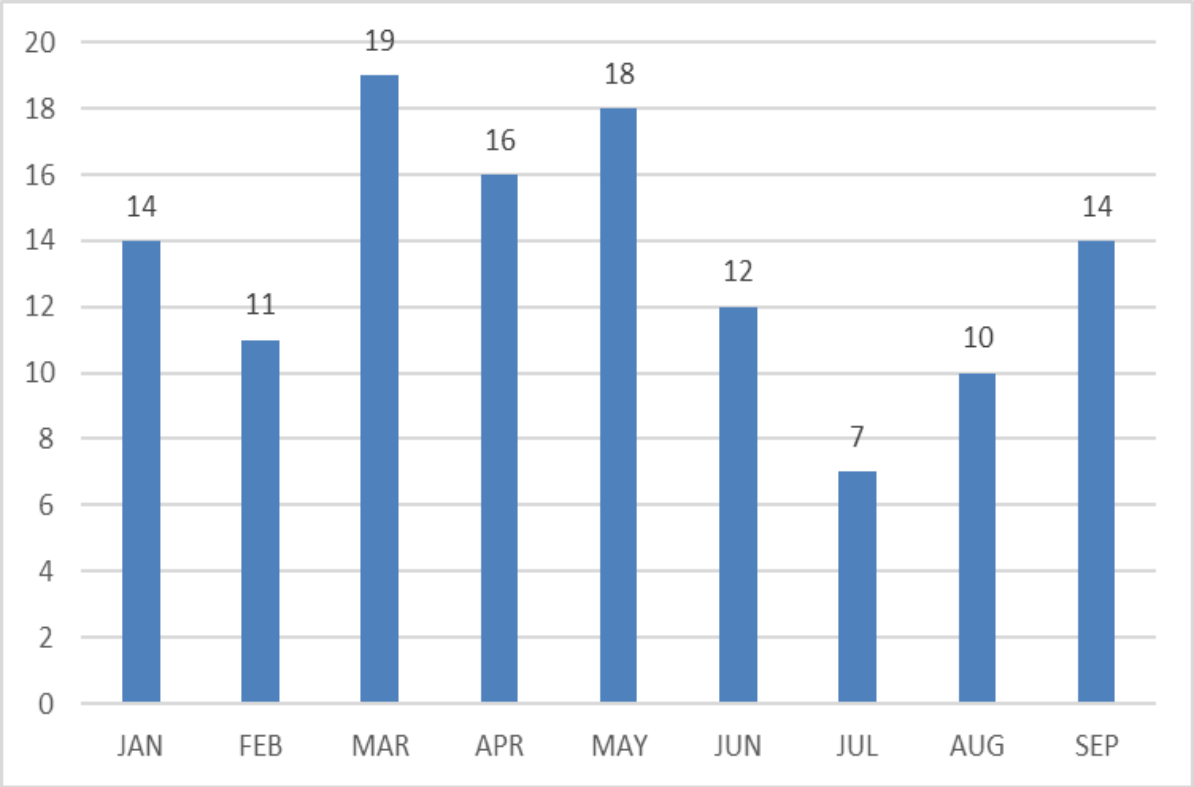


CHART C: Total incidents as per Regions of the world January – September 2017

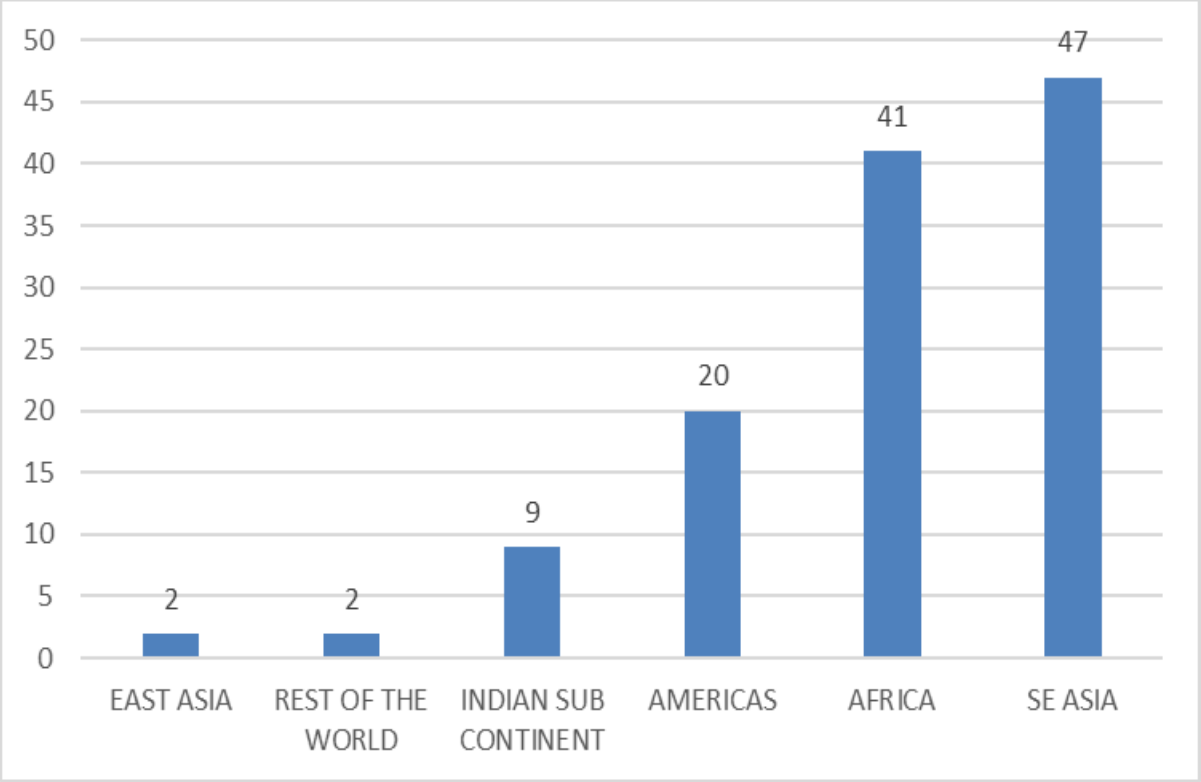


TABLE 2: ACTUAL and ATTEMPTED attacks by location, January – September 2017

		ACTUAL ATTACKS		ATTEMPTED ATTACKS	
	Location	**Boarded**	**Hijacked**	**Fired Upon**	**Attempted**
S E ASIA	Indonesia	20			3
	Malaysia	3	2		1
	Philippines	14		1	2
	Singapore Straits				1
EAST ASIA	China	1			
	Vietnam	1			
INDIAN	Bangladesh	7			
SUB CONT	India	2			
AMERICAS	Colombia	3			
	Ecuador	2			
	Guyana	1			
	Haiti				1
	Peru	2			
	Venezuela	11			
AFRICA	Angola	1			
	Ghana	1			
	Guinea	2			
	Gulf of Aden	1		1	
	Ivory Coast				1
	Kenya	1			
	Mozambique	1			1
	Nigeria	13		7	
	Red Sea			1	
	Senegal				1

Sierra Leone	4			
Somalia		3	1	
The Congo	1			
REST OF Oman			1	
WORLD Yemen			1	
Sub total	**92**	**5**	**13**	**11**
Total	**121**			

TABLE 3: Ports and anchorages, with three or more reported incidents, January – September 2017

Location	Country	01.01.2017 – 30.09.2017
Batangas	Philippines	6
Chittagong / Kutubdia Island	Bangladesh	6
Dumai / Lubuk Gaung	Indonesia	5
Freetown	Sierra Leone	3
Manila	Philippines	4
Muara Berau	Indonesia	4
Lagos	Nigeria	3
Off Bayelsa / Brass / Bonny	Nigeria	16
Puerto Jose	Venezuela	4
Puerto La Cruz	Venezuela	5
Sub Total		**56**

TABLE 4: Status of ships during ACTUAL attacks, January – September 2017

Location	Berthed	Anchored	Steaming	Not Stated
S E ASIA Indonesia	2	16	2	
Malaysia	1		4	
Philippines	2	9	3	
EAST ASIA		1		
Vietnam		1		
INDIAN		6	1	
SUB CONT	1	1		
AMERICAS		3		
Ecuador	1	1		
Guyana		1		
Peru		2		
Venezuela	1	10		
AFRICA		1		
Ghana		1		
Guinea		2		
Gulf of Aden			1	
Kenya	1			
Mozambique	1			
Nigeria	1	2	10	
Sierra Leone		4		
Somalia			2	1
The Congo		1		
Sub Total	**11**	**62**	**23**	**1**
Total	**97**			

TABLE 5: Status of ships during ATTEMPTED attacks, January – September 2017

	Location	Berthed	Anchored	Steaming
S E ASIA	Indonesia		2	1
	Malaysia	1		
	Philippines			3
	Singapore Straits			1
AMERICAS	Haiti		1	
AFRICA	Gulf of Aden			1
	Ivory Coast		1	
	Mozambique		1	
	Nigeria			7
	Red Sea			1
	Senegal			1
	Somalia			1
REST OF	Oman			1
WORLD	Yemen		1	
Sub Total		**1**	**6**	**17**
Total		**24**		

TABLE 6: Types of arms used during attacks, January – September 2013 – 2017

Types of Arms	2013	2014	2015	2016	2017
Guns	59	48	29	40	39
Knives	55	55	73	30	29
Other weapons	2	4	6	2	2
Not stated	72	71	82	69	51
Sub total	**188**	**178**	**190**	**141**	**121**
Total at year end	**264**	**245**	**246**	**191**	

TABLE 7: Comparison of the type of attacks, January – September 2013 – 2017

Category	2013	2014	2015	2016	2017
Attempted	21	27	21	15	11
Boarded	140	124	154	111	92
Fired upon	17	10		10	13
Hijack	10	17	15	5	5
Sub total	**188**	**178**	**190**	**141**	**121**
Total at year end	**264**	**245**	**246**	**191**	

TABLE 8: Types of violence to crew, January – September 2013 – 2017

Types of violence	2013	2014	2015	2016	2017
Assaulted	-	1	14	5	5
Hostage	266	369	266	110	80
Injured	20	10	13	6	3
Kidnap	34	5	10	49	49
Killed	1	3	1		2
Missing	1	1			

Threatened	8	8	5	5	4
Sub total	**330**	**397**	**309**	**175**	**143**
Total at year end	**373**	**479**	**333**	**236**	

TABLE 9: Type of violence to crew by location, January – September 2017

Location		Hostage	Threatened	Injured	Assaulted	Killed	Kidnap
SE ASIA	Indonesia	3	1				
	Malaysia	31					
	Philippines		2			2	10
AMERICAS	Peru	3					
	Venezuela	4		1	2		
AFRICA	Guinea				3		
	Nigeria			1			39
	Sierra Leone		1				
	Somalia	39		1			
Sub total		**80**	**4**	**3**	**5**	**2**	**49**
Total		**143**					

TABLE 10: Types of arms used by geographical location, January – September 2017

Location		Guns	Knives	Not Stated	Other Weapons
S E ASIA	Indonesia	1	9	12	1
	Malaysia	3		3	
	Philippines	4	4	8	1
	Singapore Straits			1	
EAST ASIA	China			1	
	Vietnam			1	
INDIAN	Bangladesh		4	3	
SUB CONT	India			2	
AMERICAS	Colombia			3	
	Ecuador		1	1	
	Guyana			1	
	Haiti			1	
	Peru	1	1		
	Venezuela	2	5	4	
AFRICA	Angola		1		
	Ghana			1	
	Guinea	1	1		
	Gulf of Aden	2			
	Ivory Coast			1	
	Kenya		1		
	Mozambique		1	1	
	Nigeria	18		2	
	Red Sea	1			
	Senegal			1	
	Sierra Leone		1	3	
	Somalia	4			
	The Congo			1	
REST OF	Oman	1			

WORLD	Yemen	1			
Sub total		**39**	**29**	**51**	**2**
Total		**121**			

TABLE 11: Types of ships attacked, January – September 2013 – 2017

Type	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**
Bulk Carrier	41	34	65	36	24
Cable Ship			1		
Cement Carrier					1
Container	22	13	22	9	14
Dhow	1				2
Dredger				1	
General Cargo	15	14	10	5	9
Heavy Lift Vessel				3	
Hopper Dredger			1		
Landing Craft	1				
Livestock Carrier	1	1			
Offshore Processing Ship		1			
Offshore Support Vessel		1		1	1
Ore Carrier				1	
Passenger Ship / Boat			1		
Pipe Lay Barge			1	4	
Refrigerated Ship	2		2		2
Research Ship		1		2	2
RO-RO	1	2			
Supply Ship	5	2	2	3	6
Tanker Asphalt / Bitumen	2	1		1	1
Tanker Bunkering		2	1		1
Tanker Chem / Product	55	66	51	44	33
Tanker Crude Oil	22	21	15	11	11
Tanker FPSO / FSO			2		
Tanker LNG				1	2
Tanker LPG	5	7	3	5	7
Trawler/Fishing	2	3	2		1
Offshore Tug / Tug & Barge	13	6	7	12	4
Vehicle Carrier		2	1	2	
Water Barge		1			
Wood Chips Carrier			2		
Yacht			1		
Sub total	**188**	**178**	**190**	**141**	**121**
Total at year end	**264**	**245**	**246**	**191**	

CHART D: Types of ships attacked, January – September 2017

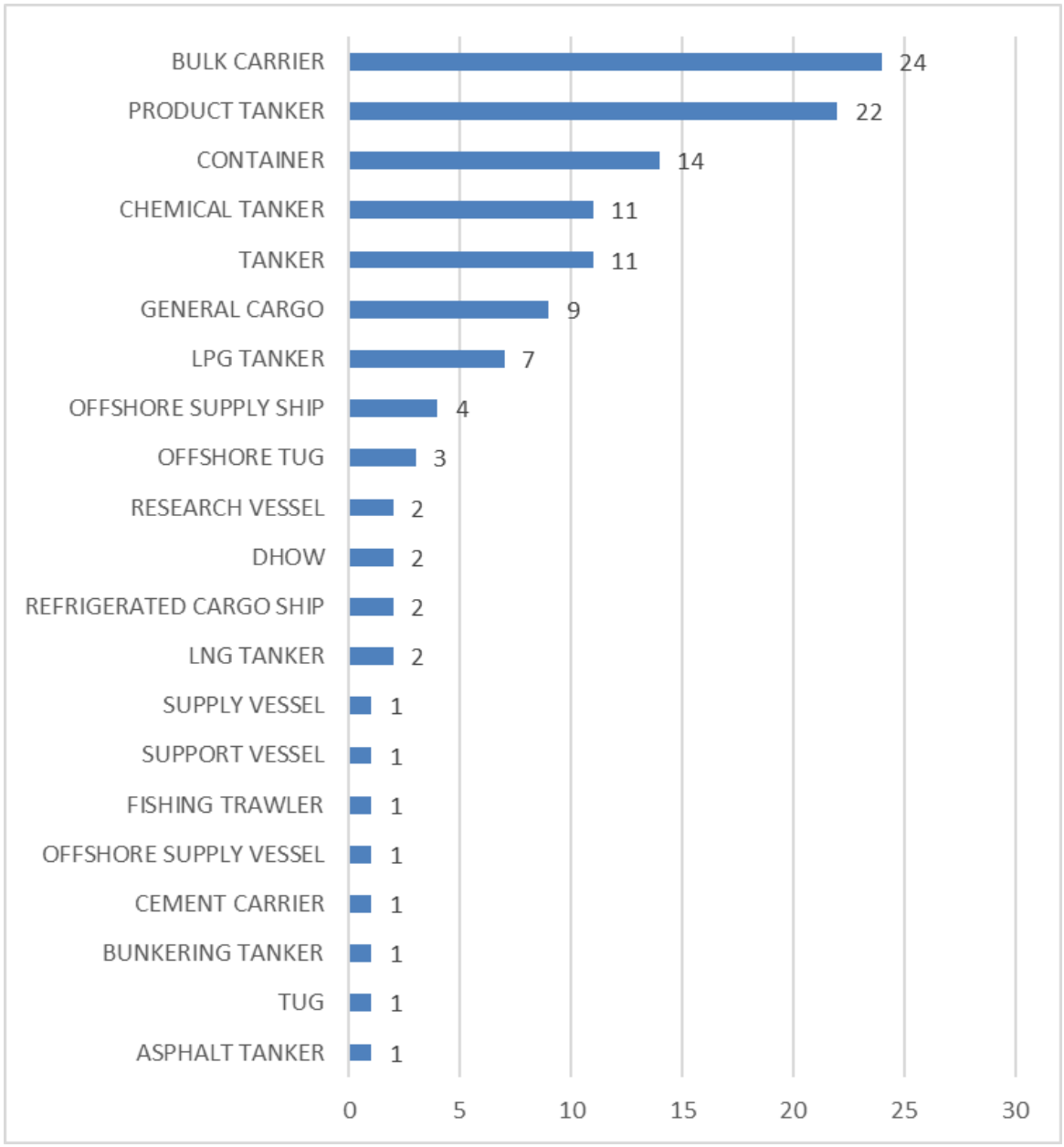


TABLE 12: Nationalities of ships attacked, January - September 2013 – 2017

Flag State	2013	2014	2015	2016	2017
Antigua and Barbuda	6	4	6		2
Australia			1		
Bahamas	4	3	3	4	5
Bangladesh				1	
Barbados	1				
Belgium			1		
Belize			1	1	
Bermuda		1			1
Cayman Island	1				
China	2	1			

Cook Islands			1	1	
Croatia	1			1	
Curacao			1	1	
Cyprus		2	5	2	3
Denmark	3	3	1	1	1
Dominica		1			
Egypt			1		
Ethiopia				1	
France	1		1		
Gabon	1				
Ghana		1	1		
Gibraltar	3	1			
Greece	2	1	3	2	
Honduras		2			
Hong Kong (SAR)	16	11	18	7	6
India	2	3	1	2	2
Indonesia			2	2	1
Iran	1		1		
Isle of Man	1	2	2	2	1
Italy	3	6			
Japan				1	
Kiribati	1	1			
Korea South		1	1		
Liberia	33	15	22	14	13
Luxemburg	2		1	1	
Madeira				1	
Malaysia	7	8	12	4	3
Malta	6	3	8	3	5
Marshall Islands	21	23	28	31	19
Mongolia		2			
Netherlands	1	6		2	1
Nigeria	2	2	2	4	2
Norway	3	3	1	3	3
Panama	22	32	31	31	20
Papua New Guinea			1		
Philippines	1	3			2
Portugal			1		
Saudi Arabia		2	1	1	1
Sierra Leone	1	1			1
Singapore	29	22	25	15	18
Spain					1
Sri Lanka					1
St. Kitts & Nevis		1			
St.Vincent Grenadines	4				
Thailand	2	5	4		3
Turkey	1			1	
Tuvalu					1
United Kingdom	1			1	1
USA	2	2			

Vanuatu	1		1		
Vietnam		3	1		3
Not Stated		1			1
Sub total	**188**	**178**	**190**	**141**	**121**
Total at year end	**264**	**245**	**246**	**191**	

CHART E: Flag States whose vessels attacked nine or more times January – September 2017

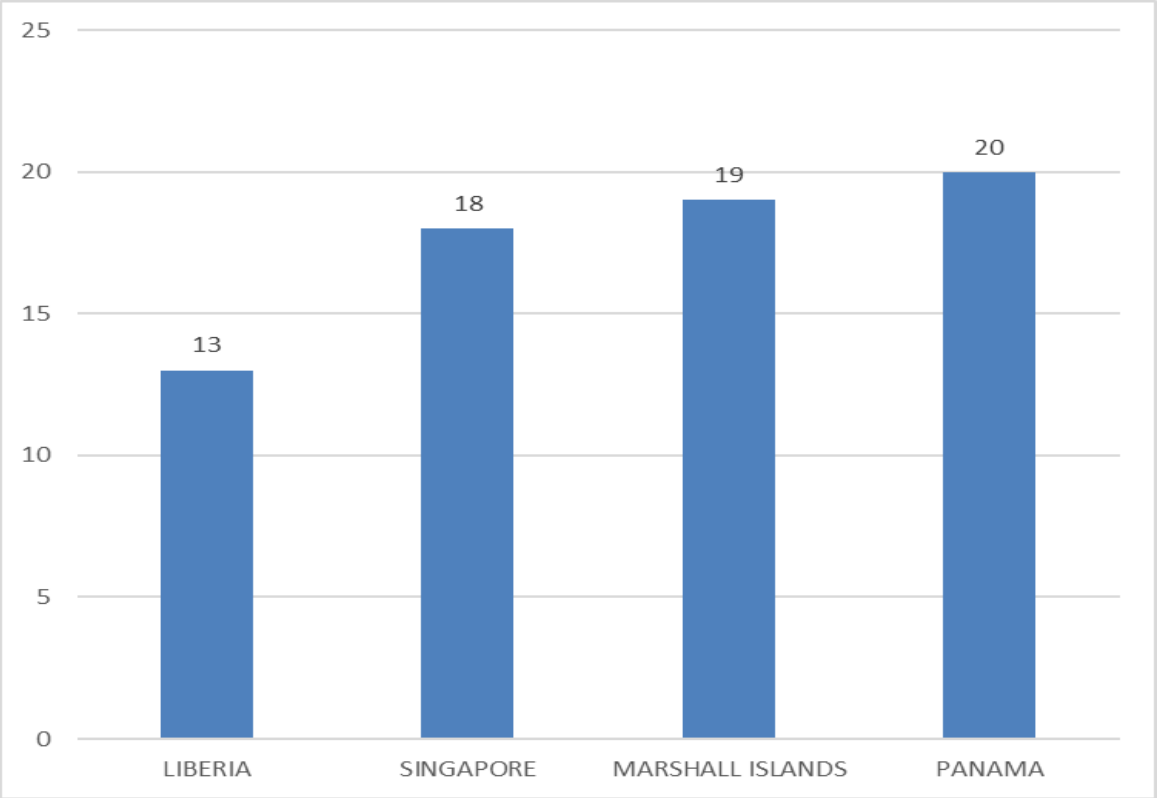
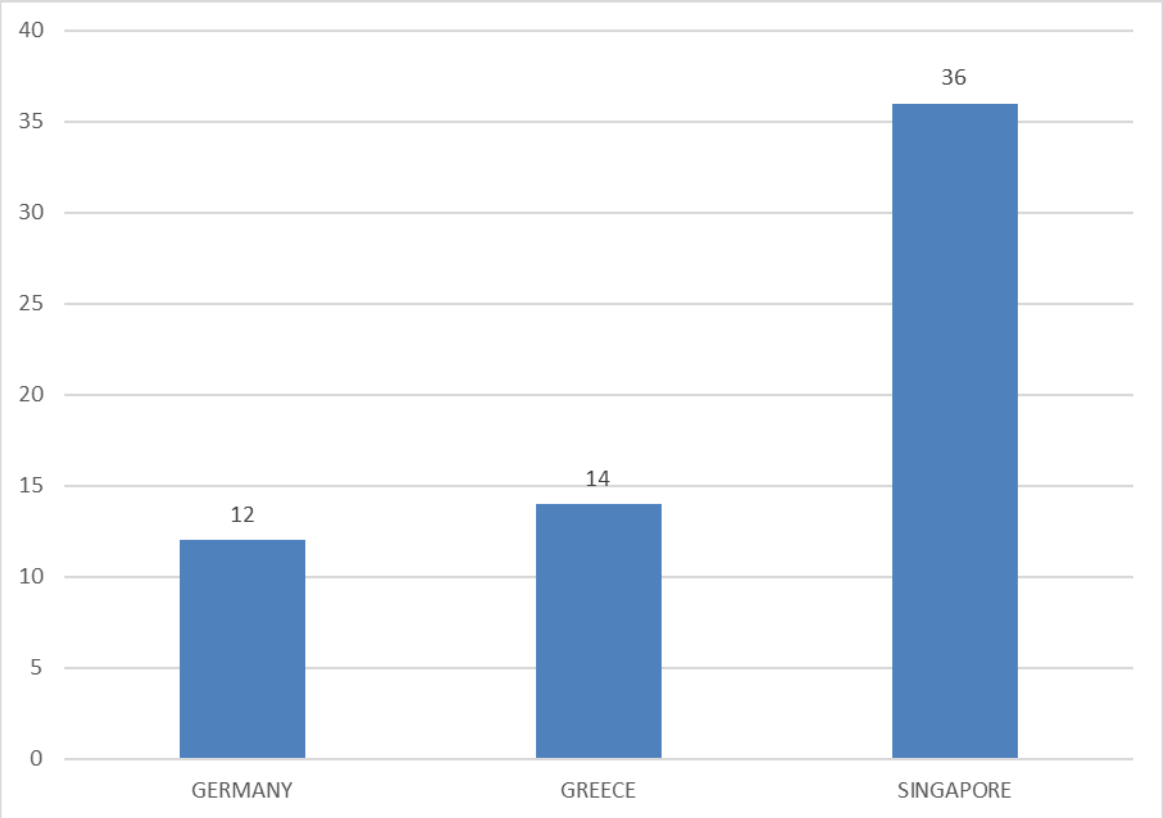


TABLE 13: Countries where victim ships were controlled or managed: January – September 2017

Country	No of Ships
Australia	1
Bahamas	1
China	2
Cuba	1
Cyprus	1
Denmark	3
Germany	12
Greece	14
Hong Kong	5
India	5
Indonesia	1
Ireland	1
Japan	3
Lebanon	1

Malaysia	2
Netherlands	2
Nigeria	2
Norway	6
Philippines	3
Singapore	36
Switzerland	1
Taiwan	1
Thailand	3
The Congo	1
UAE	5
United Kingdom	3
USA	1
Vietnam	3
Not Stated	1
Total	**121**

CHART F: Managing countries whose vessels attacked nine or more times January – September 2017



OFF SOMALIA / GULF OF ADEN / RED SEA ATTACK FIGURES UPDATE

From 1 January to 30 September 2017, the IMB PRC has received seven incidents including three vessels being hijacked.

The international navies are also patrolling these waters to understand the patterns of life, which will allow them to identify and deter any suspected pirate activity.

Merchant ships are advised and encouraged to adhere to the latest BMP4 recommendations while transiting these waters. Vessels employing Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) should be cautious and not mistake fishermen for pirates in some heavy fishing areas.

As the IMB PRC continues to monitor the situation in the region, it cautions ship owners and Masters against complacency. Somali pirates still have the capability and capacity to carry out attacks.

PIRACY AND ARMED ROBBERY PRONE AREAS AND WARNINGS

Mariners are warned to be extra cautious and to take necessary precautionary measures when transiting the following areas:

SOUTH EAST ASIA AND INDIAN SUB CONTINENT

Bangladesh: Robbers usually target ships preparing to anchor. Most attacks reported at Chittagong anchorages and approaches. However, attacks in Bangladesh have fallen significantly over the past few years because of the efforts by the Bangladesh Authorities.

Indonesia: Tanjung Priok – Jakarta, Dumai/Lubuk Gaung, Batu Ampar/Batam, Taboneo, and Muara Berau anchorage and surrounding waters. Pirates / robbers are normally armed with guns / knives and / or machetes. Generally, be vigilant in other areas. Many attacks may have gone unreported. Pirates / robbers normally attack vessel during the night. When spotted and alarm sounded, the pirates / robbers usually escape without confronting the crew.

The continued dialog between the Indonesian Marine Police (IMP) and the IMB PRC has resulted in positive actions by the Indonesian Authorities which, has resulted in a reduction of incidents.

The IMP has advised all ships intending to anchor to do so at / near the following areas where patrol boats are stationed for the protection of ships.

1. Belawan: 03:55.00N-098:45.30E
2. Dumai: 01:42.00N-101:28.00E
3. Nipah: 01:07.30N-103:37.00E
4. Tanjung Berakit/Bintan: 01:23.30N - 104:42.30E
5. Tanjung Priok: 06:00.30S-106:54.00E
6. Gresik: 07:09.00S-112:40.00E
7. Taboneo: 03:41.30S-114:28.00E
8. Adang bay: 01:40.00S-116:40.00E
9. Muara Berau: 00:17.00S-117:36.00E
10. Balikpapan: 01:22.00S-116:53.00E

The Indonesian Authorities have advised IMB officially that in accordance with the Road Map Program Police Reforms Wave III, prevention action of sea robbery / piracy in the above given ten locations in Indonesian waters will continue until 2019.

Ships are advised to implement anti-piracy measures and report all attacks and suspicious sightings to the local authorities and the IMB PRC, who will also liaise with the local authorities to render necessary assistance.

Malacca Straits: The number of attacks have dropped substantially (2016 recorded zero attacks) due to the patrols by the littoral states authorities since July 2005. Ships are advised to continue maintaining strict anti-piracy / robbery watches when transiting the Straits, as there are currently no indications as to how long the patrols will continue.

Malaysia: Off Eastern Sabah – Militant activities resulting in a number of tugs / barges / fishing boats / ships being attacked and crews kidnapped. Vessels transiting these waters should refer to the Sabah Notice to Mariners NTM 14 of 2017 on the Ship Reporting System.

Philippines: Pirates / militants in the southern Philippines attacking vessels in / off Sibutu passage / off Sibutu island / Tawi Tawi / Sulu sea / Celebes sea / off eastern Sabah. They attacked tugs / barges / fishing vessels / yachts / merchant ships to rob and kidnap crews for ransom. The kidnappings by militants has recently stopped due to the ongoing efforts of the Philippines military. Vessels transiting

these waters should refer to the Sabah Notice to Mariners NTM 14 of 2017 on the Ship Reporting System.

Batangas and Manila – sudden rise in attacks/robberies.

Singapore Straits: Vessels are advised to remain vigilant and to continue maintaining adequate anti-piracy / robbery watch and measures. Pirates / robbers attack ships while underway or while at anchor especially during the night.

South China Sea: Although attacks have dropped significantly in the vicinity off Tioman / off Pulau Aur / off Anambas / Natuna / Mangkai islands / Subi Besar / Merundung areas, vessels are advised to continue to remain vigilant especially during the night. In the past, several hijackings of small product tankers have occurred off the coast of Malaysia, Indonesia, Singapore and in the South China Sea area. This trend started in April 2014 but the hijackings stopped abruptly in late 2015. The IMB is monitoring the situation. It has been reported that some criminals have been arrested by local Authorities both in Malaysia and in Indonesia. Recently two tankers were reported hijacked off Kuantan / Off Pulau Aur / East coast Malaysia.

Vietnam: Attacks appear to have stopped but vessels advised to remain vigilant especially at Vung Tau anchorage area.

AFRICA AND RED SEA

Benin: Cotonou – Although the number of attacks has dropped significantly, the area remains risky. Vessels are advised to continue to be vigilant and maintain strict anti-piracy / robbery watches and measures.

Guinea: Conakry.

Ivory Coast: Abidjan – Attacks dropped but remains risky.

Nigeria: Lagos – Pirates / robbers are often well armed, violent and have hijacked and robbed vessels and kidnapped and injured crews along the coast, rivers, anchorages, ports and surrounding waters. In the past, attacks have been reported up to 170nm from the coast. Vessels have usually been hijacked to steal cargo. During the hijack the vessel is usually ransacked and communication equipment damaged.

Off Bayelsa / Brass/Bonny Island / Port Harcourt – Recently, there has been an increase in the number of reported attacks / hijackings / kidnapping of crews off these areas. Vessels are advised to take additional measures in these high-risk waters.

Generally, all waters in / off Nigeria remain risky. Vessels are advised to be vigilant, as many attacks may have gone unreported.

The Congo: Pointe Noire

Togo: Lome – Although the number of attacks has dropped significantly, the area remains risky. Vessels are advised to continue to be vigilant and maintain strict anti-piracy / robbery watches and measures.

Red Sea / Gulf of Aden / Somalia / Arabian Sea / Indian Ocean: Three vessels have been hijacked off Somalia taking the total, this year, to seven. Somali pirates continue to possess the capability and capacity to carry out attacks. It appears that they may now be seeking the opportunity as well. All merchant ships are advised to adhere to the latest BMP4 recommendations while transiting these waters. The IMB PRC will continue to alert and broadcast information to all ships in the region via Inmarsat EGC Safety Net.

The threat of these attacks still exists in the waters off southern Red Sea / Bab el Mandeb, Gulf of Aden including Yemen and the northern Somali coast, Arabian sea / off Oman, Gulf of Oman and off the eastern and southern Somali coast. In the past vessels have been attacked off Kenya, Tanzania, Seychelles, Madagascar, Mozambique as well as in the Indian ocean and off the west and south coasts of India and west Maldives.

Somali pirates tend to be well armed with automatic weapons and RPG and sometimes use skiffs launched from mother vessels, which may be hijacked fishing vessels or dhows, to conduct attacks far from the Somali coast. Masters and ship owners are encouraged to register and report their vessels as per the BMP4 procedures and ensure that their vessel is hardened prior to entering the high-risk area. While transiting through these waters it is essential to maintain a 24-hour visual and radar watch. Early sightings / detection enables an accurate assessment, keeping in mind the warnings and alerts for the area, allowing the Masters and PCASP to make informed decisions to keep clear of small boats, dhows, fishing vessels and if necessary take evasive actions and request assistance as needed.

Masters are reminded that fishermen in this region may try to protect their nets by attempting to aggressively approach merchant vessels. Some of the fishermen may be armed to protect their catch and they should not be confused with pirates.

SOUTH AND CENTRAL AMERICA AND THE CARIBBEAN WATERS

Ecuador: Guayaquil. Attacks stopped but ships advised to be vigilant.

Peru: Callao: Incidents increasing

Venezuela: Puerto Jose/Puerto La Cruz: Incidents increasing especially at anchorages

Reporting of incidents

Ships are advised to maintain strict anti-piracy watches and report all piratical attacks (actual and attempted) and suspicious sightings to the IMB Piracy Reporting Centre, Kuala Lumpur, Malaysia.

Tel: +60 3 2078 5763 Fax: +60 3 2078 5769 E-mail: imbkl@icc-ccs.org

The Centre's 24 Hours Anti-Piracy HELPLINE is: +60 3 2031 0014

IMB Maritime Security Hotline

The International Maritime Bureau (IMB) has also launched a dedicated hotline for seafarers, port workers, shipping agents, shipyard personnel, brokers, stevedores, and all concerned parties to report any information that they may have seen / heard / known etc. relating to maritime crime and security including terrorism, piracy and other illegal activities.

All information received will be treated in strict confidence and will be passed on to relevant Authorities for further action. Maritime crime and security concerns us all and with your help, we can try to minimize the risks and help save lives and property.

The Maritime Security Hotline can be contacted 24 hours every day at :
Tel: +60 3 2031 0014 Fax: +60 3 2078 5769 E-mail: imbsecurity@icc-ccs.org

REMEMBER: Your information may save lives. All information will be treated in strict confidence.

OBSERVATIONS

Narrations of the 121 attacks *for 01 January to 30 September 2017 are listed on pages 27 to 48. The following serious incidents, in chronological sequence are described in more detail.*

Malaysia:
On 23 June 2017, a Thai flagged Product Tanker C.P.41 was boarded and hijacked while underway in position Latitude 03:55.27 North and Longitude 103:52.8 East, around 33nm NNE of Kuantan, Malaysia. Six pirates in a speed boat attacked and boarded the tanker while enroute from Singapore to Songkhla, Thailand. They took all the crew hostage, hit a few crew with their guns and damaged the navigation and communication equipment. They then sailed the tanker to an unknown location where part of the diesel oil cargo was stolen and transferred into another boat. Before escaping the pirates stole crew and ship property. On departure, the pirates released the crew who sailed to a safe port.

On 06 September 2017, a Thai flagged Product Tanker MT MGT 1 was attacked and hijacked while underway at position Latitude 05:38.3 North and Longitude 103:11.8 East, around 3 nm east off Pulau Yu, Malaysia at approximately 0700 UTC. Around 10 persons attacked and boarded the tanker while underway and switched off its AIS equipment. The Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) was notified and they dispatched its patrol vessel and an aircraft to locate the tanker. The aircraft spotted the hijacked tanker with another unknown vessel alongside. As the MMEA approached, a speed boat with three persons was seen moving away from the tanker. A boarding team boarded the tanker and detained the 10 hijackers and thereafter escorted the tanker to a safe port.

Nigeria:
On 05 February 2017, an Antigua and Barbuda flagged General Cargo Ship MV BBC Caribbean was attacked by armed pirates while underway at position Latitude 04:00.5 North and Longitude 005:29.3 East, around 31 nm SW of Bayelsa coast, Nigeria at approximately 1025 UTC. Armed pirates in three speed boats and one tug reportedly attacked the ship with 11 crew onboard. The pirates boarded the ship, kidnapped eight crew members and escaped. After the pirates left the vessel, one crew emerged from hiding and activated the SSAS. The IMB PRC received the notification from the Netherlands Coast Guard and contacted the ship and owners. The IMB PRC also liaised with the Nigerian Navy for assistance. A warship was dispatched to assist. Later, two more crew emerged from hiding and steered the ship further away from the coast before heading towards a safe port.

On 07 February 2017, a Panama flagged LPG Tanker MT Gaz Providence was attacked by armed pirates while underway at position Latitude 03:22.0 North and Longitude 007:13.5 East, around 60 nm South of Bonny Island, Nigeria at approximately 1904 UTC. Armed pirates attacked and boarded the tanker with 25 crew onboard. Alarm raised and most crew retreated into the citadel. The Owners notified the IMB PRC, who then liaised with the Nigerian Navy and all other relevant Agencies. A naval vessel was dispatched to assist the tanker. The naval vessel intercepted the tanker and a team boarded the tanker and confirmed it to be free of pirates. The three crews who did not enter the citadel were reported missing and believed to be kidnapped. The naval vessel then escorted the tanker to Bonny Anchorage for further investigation. On 28 February 2017, the three crew members were released safely.

On 30 March 2017, a Malta flagged Bulk Carrier MV Eleni M was attacked by armed pirates while underway at position Latitude 04:01 North and Longitude 006:48 East, around 32 nm SW of Bonny, Nigeria in the early morning hours. As the Bulk Carrier approached the pilot boarding station the crew noticed a small boat approaching. Four armed pirates were seen in the boat who attacked and successfully boarded the ship, kidnapped six crew including the Captain and escaped.

On 19 April 2017, a Nigerian flagged Offshore Tug, Atlantic Mann was attacked by armed persons while underway in position Latitude 04:06.43 North and Longitude 006:15.34 East, around 10.8nm South of Brass, Nigeria. The tug was attacked and boarded by armed persons who kidnapped eight crew members and escaped. The Nigerian Navy responded to the incident. One crew was reported injured and later evacuated by helicopter.

On 29 April 2017, a Bermuda flagged LNG Tanker, LNG Lokoja, was attacked and fired upon by pirates while underway in position Latitude 03:37.6 North and Longitude 006:44.1 East, around 50nm SSW of Bonny Island, Nigeria. Two boats with four to five pirates armed with rifles chased and fired upon the LNG tanker. The Master raised the alarm and noticed a ladder in one boat. The boats managed to come alongside the tanker but, due to the hardening measures, the pirates were unable to board and aborted the attack. All crew safe. The tanker sustained some damage due to the firing.

On 29 April 2017, a Liberian flagged Reefer, was attacked by pirates while underway in position Latitude 03:51.20 North and Longitude 006:46.00 East, around 38nm SW of Bonny Island, Nigeria. Two aluminum hulled motorized boats with three to five pirates armed with automatic rifles chased and fired upon the refrigerated cargo ship. Master raised the alarm, activated the SSAS and called the Nigerian navy on VHF Ch 16. Speed increased and evasive manoeuvres commenced. The pirates closed to the ship and attempted to board using a ladder. The Master fired three rocket flares and headed towards the Okwari oil field to seek assistance from their security vessels. Seeing this the boats aborted the attack and moved away. The Master altered and headed towards Bonny fairway buoy. The ship sustained damages due to the firing.

On 17 May 2017, an Antigua and Barbuda flagged General Cargo ship was attacked by pirates while underway in position Latitude 03:59 North and Longitude 006:46 East, around 30nm SW of Bonny Island, Nigeria. The armed pirates boarded the ship and escaped with six kidnapped crew members. The remaining crew sailed the vessel to Bonny anchorage.

On 13 July 2017, a Netherlands flagged General Cargo ship UAL Houston was attacked by armed pirates while underway at position Latitude 04:08.91 North and Longitude 006:59.83 East, around 16 nm SSW of Bonny, Nigeria at approximately 0652 UTC. Six armed persons in a skiff came alongside and boarded the ship. The alarm raised, SSAS activated and all 10 crew retreated into the citadel. The Nigerian Navy responded and boarded the ship. All crews were reported safe.

On 30 July 2017, a Panamanian flagged General Cargo ship MV Oya 1 was attacked by armed persons while underway at position Latitude 04:10.12 North and Longitude 006:59.44 East, around 15 nm SW of Bonny Island, Nigeria at approximately 0900 UTC. Around six armed persons attacked and boarded the ship. They were violent and kidnapped five crewmembers and escaped. The Nigerian Navy responded to the incident. They located and boarded the ship and thereafter towed it to a safe port for investigations. On 19 August 2017, the kidnapped crew were safely released.

On 31 July 2017, a Nigerian flagged Tanker was attacked by pirates while underway at position Latitude 04:07.52 North and Longitude 007:00.04 East, around 21 nm SSW of Bonny, Nigeria at approximately 1750 UTC. Pirates attacked and boarded the tanker underway. They stole crew's personal belongings. Three crew members were reported missing and believed kidnapped. Nigerian Navy responded and escorted the ship to Bonny anchorage for investigation.

Philippines:
On 19 January 2017, a Malaysian flagged Fishing Trawler BN-838/4/F was attacked by armed persons while underway near Taganak Island, Philippines. The Fishing Trawler, with three crew had sailed from Sandakan Jetty on 18 January 2017 at around 1500 Hrs LT. On 19 January 2017 at around 1500 Hrs LT, the Owners received information from the Malaysian Marine Police in Sandakan that the Fishing Trawler was found drifting off Taganak Island. Information received from the Taganak Authorities indicated that the trawler was found without any crew onboard. The Fishing Trawler was then towed to Taganak for investigations. The missing three crew are believed to have been kidnapped.

On 19 February 2017, a Vietnam flagged General Cargo ship MV Giang Hai was attacked by armed persons while underway at position Latitude 06:09.26 North and Longitude 119:39.18 East, around 17 nm North of Pearl Bank, Philippines at approximately 1024 UTC. Armed persons in a speedboat attacked, fired upon and successfully boarded the ship with 17 crew. They then damaged the navigational equipment, kidnapped six crew and escaped. As the crew was transferred to the pirate boat

one crew fell into the water, was not able to be rescued and is presumed dead. The pirates took the remaining five crew. Two crew killed during the incident. The remaining crew managed to sail the ship until the Philippines Coast Guard intercepted and boarded the ship for investigations.

On 23 March 2017, a Philippines flagged Tugboat Super Shuttle Tug 1 was attacked by armed persons while underway at around 24nm SE of Sibago Island, Philippines at approximately 1159 LT. Six persons armed with rifles in speed boats attacked and boarded the tug with 11 crew. The tug was towing a Ro-Ro ship. They stole crew and tug's documents, kidnapped two crew and escaped. The incident was reported to the Philippines Authorities who conducted a rescue operation and successfully rescued the two kidnapped crew members.

Somalia:
On 14 March 2017, a Sri Lankan flagged Bunkering Tanker MT Aris 13 was attacked and hijacked by armed persons while underway at position Latitude 11:59 North and Longitude 050:45 East, around one nm north of Aluula, Bari, North of Somalia at approximately 1830 UTC. All eight crew were taken hostage. On 16 March 2017, the crew and tanker were released safely. No further information available.

On 23 March 2017, a Dhow Casayr II – No. 30 was attacked and hijacked by armed pirates near Eyl, Somalia in the morning hours. The pirates took hostage the dhow's 20 crew. The dhow also had three skiffs onboard. The pirates released 13 crew in one skiff. The dhow with the remaining crew and an unknown number of pirates then sailed the dhow to an unknown location. The pirates released the dhow on 26 March 2017 after stealing one skiff along with food and diesel. No further information available.

On 01 April 2017, an Indian flagged Dhow, Al Kausar, was attacked and hijacked by armed pirates while en route to Bosaso, off Somalia. The pirates hijacked the dhow with its 11 crew, and anchored inside Somali coastal waters between Hobyo and El Hur. On 12 April 2017, Somali Forces managed to release the vessel and its crew. All crew members safe. A warship then escorted the vessel to its next port of call.

On 08 April 2017, a Tuvalu flagged Bulk Carrier, OS 35 was attacked and boarded by armed pirates while underway in position Latitude 14:02.9 North and Longitude 051:40.0 East, around 147nm SE of Al Mukalla, Gulf of Aden. The Master and crew stopped the engine, retreated into the citadel and requested for help. On 09 April 2017, the vessel was boarded by the international navies and all crew rescued. No pirates were found on board. The crew resumed control of the vessel and sailed to a safe port.

On 22 April 2017, a Sierra Leone flagged Product Tanker, was chased and fired upon by armed persons while underway in position 05:42 North and Longitude 048:53 East, around 30nm NE of Hobyo, Somalia. Master raised the alarm and sent distress message, which was responded to by a warship. The skiff chased the tanker for nearly two hours and then moved away due to the continuous evasive manoeuvres. One crew reported injured.

On 31 May 2017, a Marshall Island flagged Tanker, Muskie, was chased and fired upon by pirates while underway in position Latitude 12:35.0 North and Longitude 043:27.2 East, in the Bab el-Mandeb Straits, Red Sea. Three pirates in a skiff fired upon the tanker with automatic weapons and RPGs. Alarm raised and non-essential crew mustered in the citadel. The onboard armed security team fired warning shots resulting in the skiff moving away. UKMTO notified. Two warships proceeded to the area to assist the vessel which, had sustained damages due to the firing. All crew reported safe.

On 01 June 2017, a Marshall Island flagged Product Tanker, Navig8 Providence, was chased and fired upon by six armed persons while underway in position Latitude 23:32.4 North and Longitude 060:26.3 East, around 103nm East of Muscat, Oman. Alarm raised and all non-essential crew retreated to the citadel. Master increased speed, conducted evasive manoeuvres and the onboard armed security team fired warning shots resulting in the skiffs moving away. A mother vessel was reported in the vicinity.

ACKNOWLEDGEMENT

The IMB appreciates the assistance and vital cooperation provided by the Coalition naval forces / EU naval force (EUNAVFOR ATALANTA) / MSCHOA / US Navy / French Alindien / NATO / UKMTO / Indian Navy / Iranian Navy / Malaysian Navy / Russian Navy / Chinese Navy / South Korean Navy / Japanese Maritime SDF/ Singapore Navy/ Royal Thai Navy / and Yemeni Coast Guard and Navy for assisting the many vessels that have been attacked recently and in the past by suspected Somali pirates both in the Gulf of Aden and off eastern / southern Somali coast, Indian Ocean, Arabian Sea and other areas. The positive actions by the Navies including pre-emptive and disruptive counter piracy tactics had resulted in the drop in the number of attacks.

TRENDS

A total of 121 incidents of piracy and armed robbery against ships have been reported to the IMB Piracy Reporting Centre (RPC) in the first nine months of 2017.

Ninety-two vessels were boarded, 13 fired upon, there were 11 attempted attacks and five vessels hijacked. Eighty crew were taken hostage compared to 110 for the same period in 2016. The number of crew kidnapped from their vessels was the same at 49 for the first nine months of 2016 and 2017.

One vessel was reported hijacked this quarter when a Thai flagged product tanker was attacked off Pulau Yu in Malaysia in early September. Thanks to the prompt intervention by the Malaysian Maritime Enforcement Agency ten individuals were apprehended. This is exactly the type of speedy and robust action required to counter such attacks.

Elsewhere in Asia, the number of mainly low-level incidents off Indonesia continues to show improvement.

No incidents were reported off Somalia this quarter. Masters are however urged to remain vigilant when transiting these waters and to adhere to the recommendations as prescribed in the latest Best Management Practice. The successful attacks from earlier this year suggests that Somali pirates retain the capacity to target merchant shipping at distances from their coastline.

Twenty reports against all vessel types were received for Nigeria. Of these guns were reported in 18 incidents with 16 of the 20 incidents reported off Brass / Bonny / Bayelsa. Vessels were also underway in 17 of the 20 reports. Thirty nine of the 49 crew kidnapped globally occurred off Nigerian waters in seven separate incidents. Eight crew were kidnapped, this quarter, in two incidents reported within 36 hours and 10 nautical miles of each other. Other crew kidnappings in 2017 have been reported 60 NM off Nigeria.

There has also been an increase in the number of low level incidents in Venezuela with 11 in 2017 compared to three for the same period in 2016. All vessels were successfully boarded by robbers armed with guns or knives and whilst mainly at anchorage. During these incidents four crew were taken hostage, two assaulted and one injured.

Since 1991 the IMB PRC's 24-hour manned centre, has provided the maritime industry, governments and response agencies with timely and transparent data on piracy and armed robbery incidents – received directly from the Master of the vessel or her owners. The IMB PRC's prompt forwarding of reports and liaison with response agencies, its broadcasts to shipping via Inmarsat Safety Net Services and email alerts to CSOs, all provided free of cost, has helped the response against piracy and armed robbery and the security of seafarers, globally.

IMB strongly urges all shipmasters and owners to report all actual, attempted and suspected piracy and armed robbery incidents to the IMB PRC. This first step in the response chain is vital to ensuring that adequate resources are allocated by authorities to tackle piracy. Transparent statistics from an independent, non-political, international organization can act as a catalyst to achieve this goal.

PIRACY NEWS

Incidents update on collaboration between Indonesia Marine Police (IMP) and IMB on safe designated areas

The table for the designated areas shown below indicates that the actions by the IMP continue to ensure stability in the 10 areas.

All ships intending to anchor, waiting for berth or drift should do so at the designated areas where Indonesian Marine Police patrol boats would be stationed to enable the IMP to maximize their resources to provide greater protection to ships.

Merchant ships are advised to cooperate by maintaining strict anti-piracy and robbery watches and report all attacks and suspicious sightings to the local Authorities / IMP and also to the IMB PRC who would also liaise with local and regional Authorities to render necessary assistance.

Incidents reported at the 10 designated areas where IMP patrols are as follows: Updated as of 30 September 2017

	Locations	**2014 Total**	**2015 Total**	**2016 Total**	**Total 2017**
1	Belawan: 03:55.00N - 098:45.30E	9	15	1	1
2	Dumai/Lubuk Gaung 01:42.00N - 101:28.00E	1	5	8	5
3	Nipah: 01:07.30N - 103:37.00E	-	26	-	1
4	Tanjung Berakit / Bintan Island 01:21.00N - 104:29.00E	35	1	1	2
5	Tanjung Priok: /Jakarta - 06:00.30S - 106:54.00E	9	4	6	1
6	Gresik: 07:09.00S - 112:40.00E	1	-	-	-
7	Taboneo: 03:41.30S - 114:28.00E	2	4	3	1
8	Adang Bay: 01:40.00S - 116:40.00E	-	-	-	-
9	Muara Berau: 00:17.00S - 117:36.00E	6	1	5	4
10	Balikpapan: 01:22.00S - 116:53.00E	1	-	2	-

MMEA successfully arrest and prosecute mastermind and hijackers of MT MGT 1

Recently, the MMEA managed to arrest and prosecute the mastermind and 10 hijackers of the tanker MT MGT 1. The judge sentenced each of the pirates 16 years in prison, with some receiving an additional sentence of five strokes of the rotan (cane). The harsh penalties will hopefully deter future pirates from conducting similar hijackings for monetary gains.

The Thai product tanker MT MGT 1 laden with oil was hijacked on 06 September 2017. The hijackers were subsequently caught after a fisherman alerted the MMEA when he saw them boarding the tanker. MMEA dispatched its patrol vessel and an aircraft and successfully arrested 10 hijackers. Three suspects managed to escape via a speed boat.

Libya – security incidents against vessels

The PRC has received reports in respect of three incidents in February, August and September this year, believed to be related to the failing law and order situation in Libya. In two of these cases, vessels were boarded and taken over. In the first case, monies were demanded for the release of the vessel. In the third case a bulk carrier under way in international waters off the Libyan coast was fired upon by a speed boat with guns and rocket shells. The vessel avoided boarding by increasing speed and using evasive manoeuvres. Vessels are advised to remain vigilant as they transit past the coast of Libya.

Combined Maritime Forces – Maritime Security Transit Corridor

The Combined Maritime Forces (CMF) have issued a press release relating to transits through the Gulf of Aden, Bab el Mandeb, Southern Red Sea and associated waters.

In an effort to provide a more secure transit route for merchant vessels, through these waters and to effectively deploy assets the CMF has established the Maritime Security Transit Corridor (MSTC) which, extends the IRTC into the Bab el Mandeb and the Southern Red Sea. As per the press release;

The MSTC will consist of:

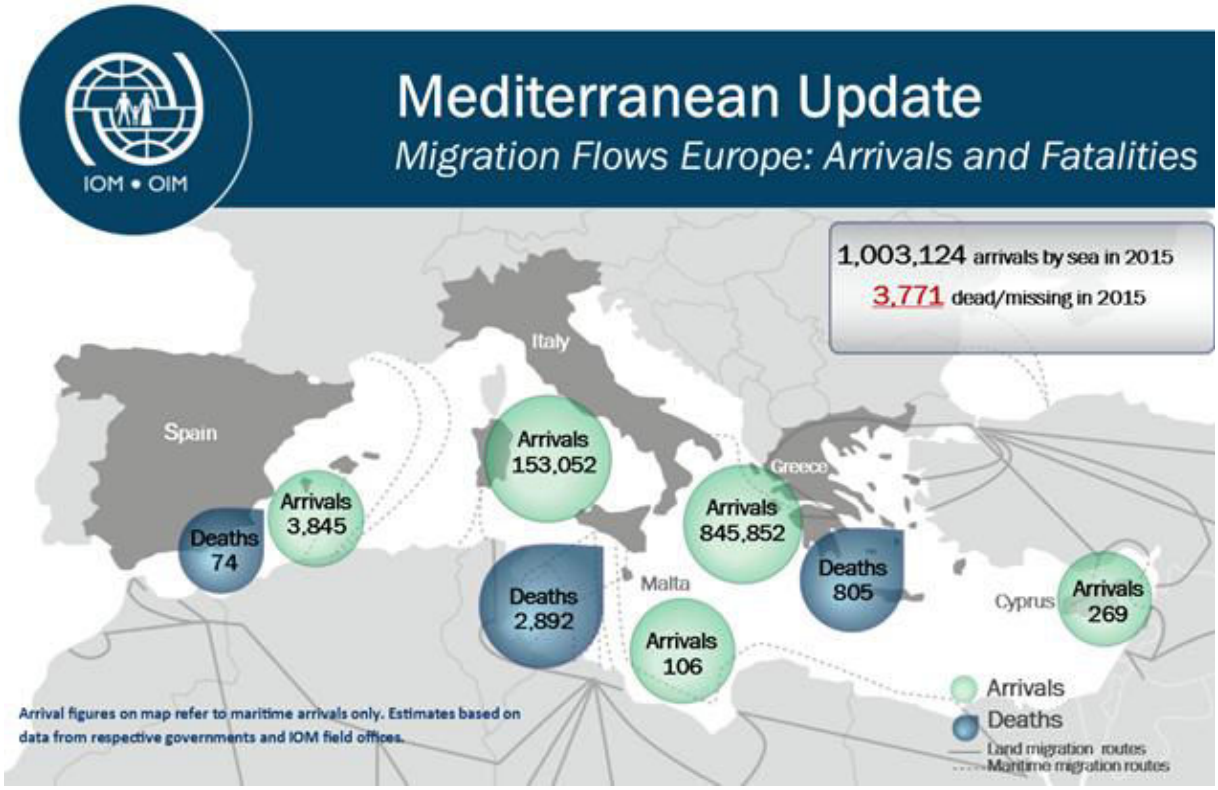
- The Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)
- The BAM TSS and the TSS West of the Hanish Islands
- A two-way route directly connecting the IRTC and the BAM TSS

The CMF has highlighted that the press release does not replace any previous guidance and has stressed the need for all vessels transiting these waters to adhere to BMP4.

More information on the MSTC can be found on the CMF website:
https://combinedmaritimeforces.com/2017/09/06/guidance-on-maritime-security-transit-corridor/

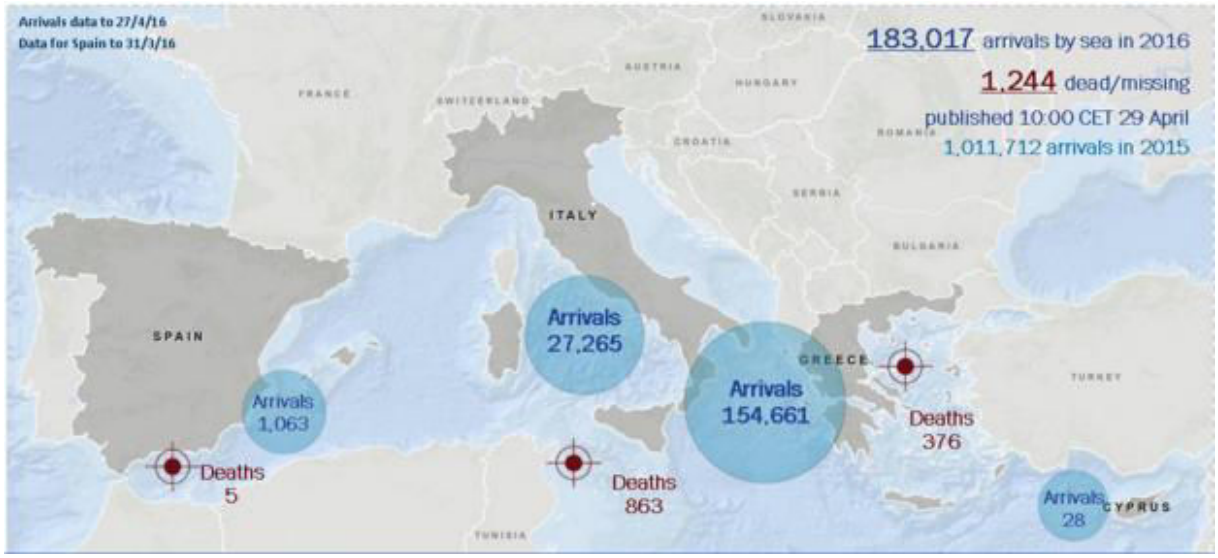
ANNEXE 11: Immigration irrégulière par mer

Planche N°1



Source: International Organization for Migration (IOM) – Missing Migrants Project – December 31st, 2015

Planche N°2



Carte des traversées, et nombre de décès en mer Méditerranée depuis le 1er janvier (OIM – 29 avril 2016)

Planche N°3

RECAPITULATIF DES OPERATIONS DU 26 FEVRIER AU 28 AVRIL 2016		
Opération	**Date**	**Nombre de personnes secourues**
1er sauvetage	07 03 2016	**74**
2e sauvetage	15 03 2016	**119**
3e sauvetage	28 03 2016	**132**
transfert à bord	28 03 2016	**246**
4e sauvetage	16 04 2016	**116**
5e sauvetage	17 04 2016	**108**
6e sauvetage	24 04 2016	**122**
	TOTAL	**917**

Planche N°4

COLLECTE SOS MED 2015 - 2016	**SOS MED France**	**SOS MED Allemagne**	**SOS MED Italie (dep. fév. 2016)**	**TOTAL**	**% type de financement**
DONS PRIVES	604 500€	527 000€	60 000€	1 191 500€	98%
SUBVENTIONS PUBLIQUES	18 500€	0	0	18 500€	2%
TOTAL	**623 000€**	**527 000€**	**60 000€**	**1 210 000€**	100%
% par pays	51%	44%	5%	100%	

Budget SOS MED 2016 (11 mois d'opérations maritimes)	**3 630 000€**	**100%**
Fonds propres	**1 210 000€**	33%
Engagements (acquis)	**1 301 000€**	36%
Reste à financer	***1 119 000€***	***31%***

Commentaire :

Plus de trente mille personnes sont mortes en mer depuis 2000 en tentant de rejoindre l'Europe, transformant la Méditerranée en véritable cimetière marin. Vu l'urgence humanitaire, ayant décidé de n'écouter que leur cœur et de faire fi de toutes les objections dites raisonnables, politiques ou autres, un groupe de citoyens européens et de gens de mer s'est mobilisé sur un seul et simple objectif: agir pour sauver des vies aussi longtemps que cela sera nécessaire, en sauvant notre âme au passage.

Le contexte « réglementaire » et la création de SOS Mediterranee.

Après la fin de l'opération Mare Nostrum menée par les Italiens entre 2013 et 2014 (110 millions d' Euros, 900 personnes mobilisées, 150 000 êtres humains sauvés), la Méditerranée s'est retrouvée sans moyen dédié au sauvetage en haute mer, au nom du soi-disant appel d'air qu'aurait créé Mare Nostrum, alors que l'inanité de l'argument a été démontrée par la poursuite de l'augmentation continue des flux de réfugiés (malgré de nombreux naufrages inconnus, outre celui d'un chalutier chargé de 800 migrants tous disparus en avril 2015, qui fut la plus grande tragédie jamais répertoriée en Méditerranée).

Les flottes déployées en Méditerranée par Frontex, agence européenne en charge des frontières extérieures de l'Union Européenne, sont exclusivement affectés aux patrouilles de surveillance. Le Sommet des Chefs d'État et de gouvernement d'avril à Bruxelles en a accru les moyens, mais sans en changer vraiment le mandat. Et le fameux plan EUNAVFOR MED – "Sophia" ne remplace en rien Mare Nostrum car il ne comprend lui non plus aucune mission de sauvetage, et repose sur des navires dont aucun n'est normalement positionné dans les eaux internationales où se produit la majorité des naufrages. En fait ils ne peuvent intervenir - au mieux ! - qu'en appui d'opérations de sauvetage menées par d'autres navires, marchands ou autres.
Inutile d'ajouter que le taux d'embarquement des réfugiés, en particulier syriens, laisse supposer que le phénomène est bien parti pour durer des années.

C'est au vu de ce constat que le capitaine allemand Klaus Vogel et Sophie Beau, responsable de programmes humanitaires, ont décidé de joindre leurs expertises pour créer une société civile européenne de sauvetage en mer. Pas question pour eux en effet d'attendre la fin des débats politiques pour sauver les gens de la noyade. Le réseau SOS Méditerranée rassemble aujourd'hui trois associations nationales : la première a été créée en Allemagne en mai 2015, présidée par Klaus Vogel lui-même (qui préside aussi le réseau international naissant); la deuxième en France en juin de la même année, présidée par le signataire; l'Italie rejoignant en février 2016, sous la présidence de Valeria Calandra. Et l'espoir est de continuer avec d'autres pays européens ou méditerranéens, sur les deux rives de notre grande mer intérieure.

Les grands flux migratoires

En 2015, un million de personnes ont rejoint l'Europe par voie maritime. Plus de 153.000 ont traversé la Méditerranée à partir de la Libye vers les côtes italiennes, toujours dans des conditions de danger extrême. L'Organisation Internationale des Migrations (OIM) a recensé en 2015 plus de 3.770 morts dont près de 2.900 en Méditerranée centrale.

Planche N° 1

L'année 2016 s'inscrit dans une triste continuité : du 1er janvier au 30 avril, 183.017 personnes ont tenté la traversée vers l'Europe par la mer, et au moins 1.244 ont perdu la vie, faisant de cette route maritime la plus meurtrière de l'Histoire, avec 3% de taux de mortalité. Ce lourd bilan humain reste néanmoins en-dessous de la réalité, car il ne tient pas compte des embarcations disparues sans témoin.

Planche N°2

Or la fermeture du passage par la mer Egée depuisavril 2 016, conséquence de la signature de l'accord entre la Turquie et l'Union européenne, laisse craindre un report des traversées sur l'axe Italie-Libye. Les conditions infernales de séjour des milliers de migrants piégés en Libye ne peuvent par ailleurs que les inciter à quitter ce pays pour gagner l'Europe.

L'Esprit de SOS Mediterranée

L'association a été créée intentionnellement le 9 mai 2015, journée de l'Europe, pendant laquelle fut adoptée la Charte SOS MEDITERRANEE. C'est une organisation dont les fondements éthiques et historiques sont aussi simples que transparents. Elle repose sur une mobilisation de la société civile imitée du modèle historique des sociétés de sauvetage civiles créées au XIXe siècle dans les Etats du Nord de l'Europe.

Ses principes sont le respect de l'obligation d'assistance à toute personne en danger, le droit maritime et les droits fondamentaux de la personne humaine. Et la feuille de route tient en quelques mots : la société civile doit contribuer, de manière indépendante, pérenne et en dehors des agendas politiques, à une mission de sauvetage en mer insuffisamment prise en compte par les pouvoirs publics malgré l'urgence humanitaire absolue.

Les objectifs de l'association sont tout aussi clairs. Il s'agit de sauver les vies humaines, de protéger et d'accompagner, enfin de témoigner sur les réalités et les visages de la migration. L'ambition est de les atteindre en s'appuyant sur une mobilisation citoyenne de grande envergure.
A cet égard il est encourageant de mentionner que des dizaines de citoyens bénévoles ont rejoint SOS MEDITERRANEE. Simultanément des comités de soutien réunissant des personnalités prestigieuses de la société civile (artistes, intellectuels, navigateurs, personnalités de tous horizons…) se sont constitués, ainsi qu'un groupe de soutien d'une vingtaine de parlementaires européens.

Le dispositif de sauvetage en mer

Le navire Aquarius a été affrété, et affecté sur le parcours migratoire entre la Libye et l'Italie. C'est un navire de 77 mètres de long sur 12 mètres de large, construit en 1977. Anciennement utilisé en mer du Nord pour l'assistance aux bateaux de pêche puis comme garde-côtes, sa vitesse de croisière est de 13 nœuds. Il bat pavillon de Gibraltar, dispose d'un équipage minimum de 11 personnes. Sa stabilité et son autonomie en font l'outil idéal pour les opérations de sauvetage en haute mer. Outre l'équipage, SOS MEDITERRANEE dispose de 6 à 7 sauveteurs volontaires spécifiquement formés aux opérations de sauvetage (essentiellement des marins professionnels originaires de France), qui effectuent deux ou trois rotations en moyenne, de trois semaines environ chacune, avant d'être relevés. Par ailleurs 2 volontaires dédiés à la communication sont embarqués, et surtout l'Aquarius accueille également une équipe médicale de 7 à 8 personnes pour la prise en charge et les soins des rescapés au sein d'un petit hôpital. Au total, ce sont donc 27 à 28 personnes qui sont mobilisées pour assurer les opérations de sauvetage et l'accueil des rescapés à bord du navire.

Doté de 4 ponts et de nombreux espaces couverts, l'intérieur de l'Aquarius a été aménagé. Il comporte aussi deux grandes salles pour abriter les naufragés, les femmes et les enfants étant séparés des hommes. Il peut accueillir 200 personnes, voire le double en cas d'urgence.

SOS MEDITERRANEE a initialement affrété l'Aquarius pour trois mois de fin janvier à fin avril 2016. Le bateau a quitté le port de Sassnitz en Allemagne le 30 janvier, et a atteint l'île de Lampedusa le 25 février. De nombreux citoyens européens sont venus le visiter lors du trajet pour rejoindre sa zone d'intervention au Sud de l'Italie. Depuis, il effectue des rotations d'une vingtaine de jours d'affilée en mer puis rentre au port de Trapani pour se ravitailler et procéder aux changements de personnel.

A noter enfin que face à l'urgence humanitaire croissante, SOS MEDITERRANEE a décidé de renouveler son contrat d'affrètement pour 6 mois, en espérant trouver les financements

nécessaires pour poursuivre sa mission.

Le déroulement des opérations

Les opérations de sauvetage sont menées en coordination avec le MRCC (Maritime Rescue Coordination Center, l'équivalent des CROSS français) de Rome, qui coordonne les secours en mer sur zone. L'Aquarius reçoit les instructions et les signalements du MRCC et procède à la recherche de l'embarcation en détresse. Une fois celle-ci repérée, les canots d'intervention rapides sont mis à l'eau, les personnes sont sécurisées et transbordées sur l'Aquarius. C'est une opération délicate car les embarcations sont souvent en très mauvais état et menacent de couler, sans parler des conditions de mer, pas toujours favorables et qui rendent parfois les manipulations très dangereuses. C'est enfin le MRCC qui indique le port de destination au capitaine de l'Aquarius. Selon les cas, les rescapés sont amenés en Italie, ou transbordés à bord d'un autre navire en charge de la navette, ceci permettant de maintenir sur zone la capacité de sauvetage de l'Aquarius.

Le partenariat médical

Si la création de l'association en 2015 fut liée aux conséquences de l'arrêt de Mare Nostrum et à l'absence d'organisation humanitaire disposant de compétences maritimes et se consacrant, de manière pérenne au sauvetage des migrants, en revanche, pour la partie médicale, SOS MEDITERRANEE a souhaité travailler en partenariat avec des ONG réputées pour leur expertise, leur éthique et leur impartialité vis-à-vis des populations en danger.

C'est ainsi que Médecins du Monde a accepté de médicaliser l'Aquarius jusqu'au 30 avril 2016. Le partenariat portait exclusivement sur la gestion de l'hôpital à bord et sur les tâches liées à l'accueil des réfugiés: enregistrement, distribution de kits d'urgence (eau, couverture, chaussettes etc.), de nourriture etc. C'est une équipe médicale et logistique de 7 personnes qui a ainsi contribué à l'opération avec un professionnalisme et un engagement sans faille. Les équipes de SOS MEDITERRANEE et de Médecins du Monde ont travaillé ensemble et organisé une vigilance permanente. Des tours de garde 24h/24 ont été organisés, pour l'accueil, le bon déroulement du séjour à bord, et le soutien aux personnes les plus vulnérables.
Depuis le 1er mai 2016, SOS MEDITERRANEE s'est associé, sur le même modèle opérationnel, à l'ONG Médecins Sans Frontières. De fait, face à l'urgence humanitaire en 2015, l'ONG avait assuré l'année dernière des opérations de sauvetage de mai à décembre, mobilisant jusqu'à 3 navires différents. Opérations qu'elle avait interrompues sans date de

reprise prévue. Puis, après que MSF ait réévalué la nécessité d'une intervention en Méditerranée centrale en 2016, une équipe de 8 personnes a pris place à bord de l'Aquarius afin de reprendre la gestion médicale et logistique dévolue jusque-là à Médecins du Monde. En outre, Médecins Sans Frontières a décidé d'assurer une participation financière aux coûts de l'opération maritime.

Bilan des premières campagnes en mer de l'Aquarius

La première campagne en mer de l'Aquarius (jusqu'à fin avril) a permis de porter secours à 917 personnes.

- 671 personnes ont été secourues de leur embarcation en détresse, lors de 6 opérations de sauvetages.
- 246 personnes ont été recueillies à bord de l'Aquarius après avoir été secourues par un navire italien.

Planche N°3

Courant mai (statistique arrêtée le 17), les équipes de SOS MEDITERRANEE et Médecins Sans Frontières ont procédé avec succès à deux opérations d'affilée, puis quelques jours plus tard (le 16) à une troisième et une quatrième, d'affilée elles aussi, constituant les 7eme et 8eme et 9emme sauvetages. Ce sont au total plus de 600 personnes supplémentaires qui ont ainsi été sauvées sur seulement la première quinzaine de mai.

Qui sont les rescapés ?

- 86% sont des hommes, 14% des femmes, dont une grande majorité ont fui le Nigeria.
- 22% sont des mineurs dont la plupart sont des adolescents de 13 à 17 ans, des « mineurs isolés ». On compte également des enfants en bas âge voyageant avec l'un au moins de leurs parents, et même des nourrissons.
- La plupart attendent depuis des mois voire des années en Libye, essayant de réunir – souvent dans d'horribles conditions - les sommes nécessaires pour payer la traversée.
- Les personnes recueillies à bord de l'Aquarius sont toutes originaires de pays d'Afrique subsaharienne : Nigéria, Gambie, Mali, Soudan, Erythrée, Somalie, Ethiopie, Guinée Conakry, Guinée Bissau, Cameroun, Sénégal, Côte d'Ivoire...

Des conditions de traversée dramatiques

Des embarcations très dangereuses

Toutes les personnes secourues étaient entassées sur des pneumatiques en mauvais plastique mesurant 8 - 10 mètres, lourdement surchargés et inaptes à la navigation en haute mer. Le fond de ces bateaux est renforcé avec des planches, les vis dépassant vers le haut, blessant les passagers aux pieds. Dans la plupart des cas, ces bateaux sont déjà dans un état critique à l'arrivée des secours. Les « passagers » ne disposent ni d'expérience maritime, ni d'instruments de navigation, ni du carburant suffisant pour atteindre les côtes italiennes.

La condition des rescapés

A leur arrivée sur l'Aquarius, les rescapés sont épuisés, trempés, transis de froid, déshydratés, atteints du mal de mer et terrorisés par la perspective de mourir en mer. Ils ont parfois été victimes de violences au moment d'embarquer, soumis à la pression des passeurs. Plusieurs malades ont été pris en charge mais également des blessés par balles et des victimes de différents traumatismes. Ces rescapés ont connu des conditions éprouvantes sur le chemin de l'exil et en Libye, où ils endurent un véritable calvaire dans les mains des passeurs et de différents groupes armés (que l'on peut ou doit assimiler à des mafias). Nombre de familles sont incomplètes, d'enfants sans parents, et bien des bébés étaient au bord de l'inanition. Enfin, nos équipes ont été amenées plusieurs fois à découvrir des cadavres ou à assister, impuissantes et désespérées, à des noyades sous leurs yeux.

Coût et financement de l'action de SOS Mediterranée

Le coût des opérations de l'Aquarius est d'environ 11.000 euros par jour, il inclue l'affrètement de l'Aquarius, l'équipage, l'équipe de sauveteurs, l'équipement et matériel de sauvetage, le fuel et la logistique. En fait le budget total de l'opération maritime est de l'ordre de 3 630 000 € pour 2016 (affrètement du bateau depuis fin janvier soit 11 mois)

En septembre 2015, l'association a lancé une opération de financement participatif sur internet (*crowdfunding*), l'idée étant donc de mobiliser un fort soutien citoyen pour lancer une première campagne en mer de trois mois. Cette initiative a reçu un écho exceptionnel : 275 000 euros ont été réunis en 45 jours, mobilisant 3400 donateurs issus de 42 pays. C'était et ça reste la plus grande campagne de financement participatif réalisée par une association de solidarité en France ! Mais cela n'est pas suffisant ; de nouvelles campagnes d'appels aux

dons se poursuivent, en France, en Allemagne et en Italie. Le défi étant d'arriver à pérenniser les opérations.

En complément, SOSMediterranée fait appel à des financements plus institutionnels : entreprises, associations, fondations, mécénat privé, subventions publiques. L'objectif à long terme est de pouvoir continuer à compter surtout sur des fonds privés, comme bien des sociétés de sauvetage du Nord de l'Europe.

Décomposition du financement à fin avril : 98% de dons privés

- 2015: démarrage grâce à une campagne de financement participatif sur Ulule
  275 000 € collectés en 45 jours
- 2016: Mise en place de plateformes de collecte de dons en ligne
- Total de la collecte : 1 210 000 euros de fonds

Planche N° 4

Sensibiliser, interpeller : l'action de témoignage -

Un autre objectif de SOS MEDITERRANEE est de témoigner sur les réalités et les visages de la migration dans le but d'informer objectivement les opinions publiques européennes de la situation des migrants en mer Méditerranée, de rendre compte des parcours individuels et des multiples visages de la migration. Les équipes recueillent des rescapés sur l'Aquarius, accueillent des journalistes à bord, témoignent dans les médias, et enfin mettent en œuvre des actions de sensibilisation à terre : établissements scolaires, universités, conférences. En donnant parfois la parole à des réfugiés….

En conclusion

La tragédie est telle qu'il est impératif de poursuivre ce type de mission, et c'est pour faire face efficacement et dignement à cette situation que SOS MEDITERRANEE a, plus que jamais, besoin de soutien. Voir site sosmediterranée.org…

F. VALLAT

ENCADRE :

Francis Vallat a été en contact avec les fondateurs depuis le lancement de SOS MEDITERRANEE en France. Convaincu par la nécessité et le sérieux de ce projet, il a immédiatement décidé de les aider à titre personnel, puis a accepté de rejoindre le comité de soutien. Son expérience professionnelle a été utile à l'association dans la phase précédant la finalisation de l'affrètement et la livraison de l'Aquarius. Son implication s'inscrit naturellement dans la ligne de son action de fédération des acteurs du monde maritime dans un esprit de solidarité, avec la création de Cluster Maritime Français et du Cluster européen. De son côté SOS Méditerranée souhaitait confier la présidence à une personnalité engagée et soucieuse de l'intérêt général du monde maritime.

TABLEAUX –FIGURES-ILLUSTRATIONS

-Zone d'opération d'Atalante et de contribution française……..p415

-Statistiques sur la Piraterie et vols à main armée contre les navires,

Rapport BMI (du 1er Janvier au 30 Septembre 2017) ...……..... ……..Annexe 2

-Statistiques et Cartes des traversées par mer des migrants……Annexe 11