



Numéro 2 – Janvier 2020

Revue de Droit Maritime

de l'Association des Etudiants en Droit Maritime du
Havre (AEDMH)



Édito

« L'océan est la clé de notre survie »¹, et il est porteur de différents enjeux.

Économiques bien sûr, avec plus de 80% des échanges mondiaux de marchandises qui s'effectuent par mer, et toutes les ressources que contient l'immensité bleue.

Stratégiques également. Les espaces maritimes suscitent des convoitises, et il est essentiel de protéger la navigation, de **lutter contre le manque de sûreté**, contre les dangers qui persistent. La piraterie maritime continue d'exister, et les guerres menacent toujours...

Écologiques surtout. Il faut absolument prévenir et lutter contre les dommages que cause l'Homme à la planète bleue, et qui ne présagent rien de bon pour l'avenir de la mer. **Protéger l'environnement marin** est une nécessité.

Humains. Car ceux qui transportent, pêchent, combattent et protègent ne sont autre que les Hommes. Qu'est-ce qu'**être marin aujourd'hui** ? Pourrait-on vivre sans « ceux qui vont sur la mer »² ?

Ces enjeux sont donc au cœur de ce deuxième numéro.

¹ Isabelle Autissier, « La mer, vecteur de l'imaginaire », Revue internationale et stratégique, n°95, 2014/3, p.159-165

² Aristote, « Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer »

Sommaire

Le Golfe de Guinée, nouvel « eldorado » des pirates ? Adrien D'almeida p.4

Le détroit d'Ormuz ou de l'utilité d'être assuré face aux risques de guerre aujourd'hui
Solemn Piton p.10

La pollution de l'air par les navires Solemn Piton, Cdt Pierre Blanchard p.16

THISSEAS : Pollution marine dans la ZEE, poursuites pénales, De l'interprétation de
l'article 228 CNUDM Patrick Chaumette p.20

Le Code polaire, une norme perfectible instaurant une protection de l'environnement et
un renforcement de la sécurité des navires Elise Leroux p.26

Le droit face à l'« Homo Plasticus » Solemn Piton p.33

La réglementation liée à l'assistance en mer Nicolas Cotrel p.40

Les prémices de l'autonomisation René Tyl p.44

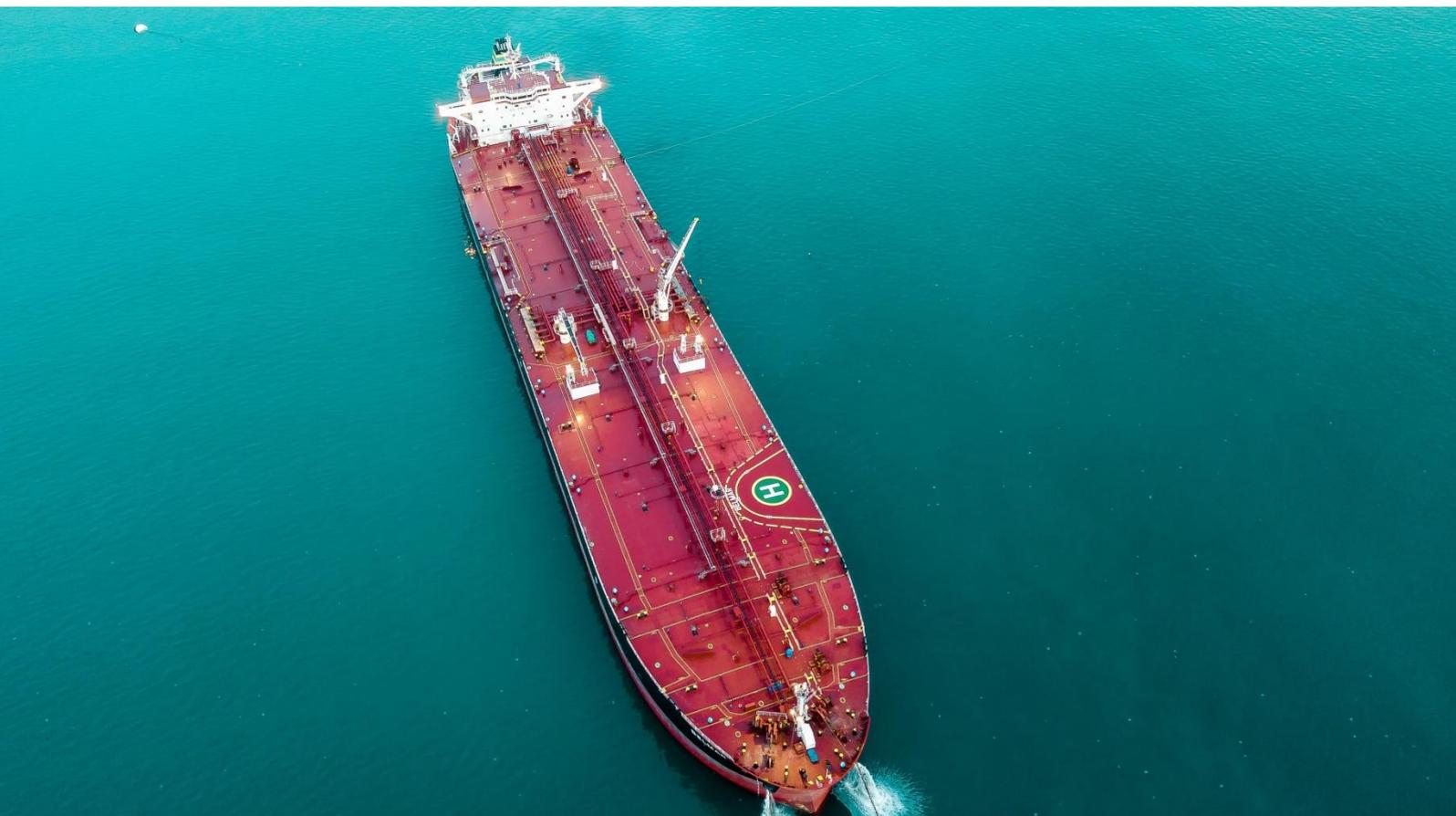




Lutter contre le manque de sûreté

Le Golfe de Guinée, nouvel « eldorado » des pirates ?
p.4

Le détroit d'Ormuz ou de l'utilité d'être assuré face aux
risques de guerre aujourd'hui p.10



Le Golfe de Guinée, nouvel « eldorado » des pirates ?¹

Considérés *hostis humani generis* (« ennemis de l'Humanité »), les pirates sont présents sur les océans du monde entier depuis longtemps. Quand le sujet de la piraterie est abordée aujourd'hui, on a tous en tête l'image de Jack Sparrow joué par Johnny Depp dans *Pirates des Caraïbes* et moins celle du Capitaine Phillips joué par Tom Hanks dans *Capitaine Phillips*. Effectivement, au-delà de l'aspect historique et parfois glamourisé du sujet, la piraterie est à notre époque un véritable danger qui sévit dans la quasi-totalité des espaces maritimes de la planète. Ces actes représentent une sérieuse entrave à la sécurité des mers et à la pérennité du commerce.

D'après le Bureau Maritime International, 201² incidents de pirateries maritimes ont eu lieu pour l'année 2018 avec une recrudescence dans le **Golfe de Guinée**.



Concrètement, la piraterie moderne prend surtout la forme de kidnappings d'équipage contre le paiement de rançon ou bien de la séquestration d'un équipage le temps de voler la cargaison. Les pirates agissent tels des opportunistes à des endroits de passage pour le commerce international, portés non seulement par le contexte de paix qui a mené les navires de commerce à être moins protégés mais aussi par les évolutions techniques qui ont réduit l'équipage sur les navires, facilitant les attaques, en amoindrissant la résistance. Le principal but de la piraterie étant économique, certains actes aboutissent parfois à des drames avec des pertes humaines. Il était donc vite nécessaire d'équiper le droit international d'outils juridiques permettant d'entraver cette menace maritime. Droit international qui servira d'inspiration au législateur national afin de préciser les modes d'actions.

¹ Le but de l'article est de fournir une synthèse simple et précise pour un initié ou non du droit sur la notion de piraterie maritime et les moyens juridiques mis en place pour lutter contre.

² <https://www.icc-ccs.org/index.php/1259-imb-piracy-report-2018-attacks-multiply-in-the-gulf-of-guinea>

La piraterie au regard du droit

En droit international :

Le droit encadrant la piraterie est consignée à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de Montego Bay, datant de 1982. Ce sont les articles 100 et suivants qui sont consacrés à la piraterie.

L'article 101 de la convention définit la notion de piraterie³ comme « *tout acte illicite de violence ou de détention ou tout déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer, contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* ». Plusieurs caractères de la piraterie transparaissent à travers cette définition. Tout d'abord, la piraterie nécessite que deux navires soient impliqués, le navire victime de l'acte de piraterie et le navire pirate. Il y a un caractère privé des agissements, ce qui a été largement critiqué par la doctrine car elle exclurait les actes de pirateries motivés politiquement. Ces derniers peuvent cependant être qualifiés d'actes de terrorisme par exemple. De plus, la définition requiert que les actes soient commis en haute mer. Ce point est intéressant car on peut parfois voir la dénomination de piraterie lorsqu'un acte se déroule dans les eaux intérieures ou territoriales (12 milles marins de la côte) alors qu'ici la qualification paraît erronée. Alors, en effet lorsque de tels méfaits ont lieu dans des eaux sous souveraineté d'un État, il ne s'agit pas de piraterie mais de brigandage. L'article 100, relatif à l'obligation de coopérer à la répression de la piraterie, reprend cette indication sur la compétence territoriale en parlant de « la répression de la piraterie en haute mer » ou dans les eaux ne relevant de la juridiction d'aucun État.

Les autres articles précisent notamment la possibilité de saisir une embarcation suspecte par un navire militaire et les responsabilités qui en découlent en cas de saisie arbitraire. Il est permis un droit de visite, c'est-à-dire d'arraisonnement sans que soit nécessaire l'accord de l'Etat du pavillon, « par exception au droit du pavillon »⁴,

La Convention de Montego Bay est relativement complète, mais parfois le droit national vient préciser la définition de la piraterie et c'est le droit national qui précise les moyens de lutte.

En droit national :

En France, il faudra attendre 2011 et la crise au large de la Somalie pour que le législateur français prenne des mesures concrètes pour préciser la Convention de 1982.

La loi n°2011-13 du 5 janvier 2011⁵ va placer la France à la pointe de la lutte contre la piraterie en légiférant de manière concrète en s'inspirant de la Convention de 1982. C'est une évolution majeure car aucun État Européen⁶ n'avait jusque-là encadré aussi précisément la piraterie dans son droit interne.

³ Pour plus de réflexions, les sources suivantes sont données : Marina Madel Yapo, « La lutte contre la criminalité maritime dans le Golfe de Guinée : cas de la Côte d'Ivoire et du Nigéria », Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippone du Japon 2012-2013, Décembre 2013. Clémentine Lacrotte, « La piraterie et le droit international : fin XV^{ème} siècle - XVIII^{ème} siècle », Thèse Droit, Université de Montpellier, 2017.

⁴ Intervention de Jean-Louis Fillon, « La piraterie maritime au 21^{ème} siècle : défis et réponses - l'ampleur des enjeux juridiques », Colloque HEC, 19 mars 2009

⁵ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023367866&categorieLien=id>

⁶ <http://www.rfi.fr/afrique/20101223-france-dote-une-loi-contre-piraterie>

La première modification majeure est relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer. Si la définition de la piraterie est directement renvoyée à la convention de Montego Bay mais quelques précisions sont apportées. Tout d'abord la loi dispose que la lutte contre la piraterie s'applique sur la haute mer et sur les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun État, c'est une reprise de Montego Bay, mais la grande nouveauté est que « *lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un État* ». Autrement dit, la loi française 2011-13 élargit la compétence territoriale en matière de lutte contre la piraterie en y intégrant la mer territoriale. Potentiellement, cette précision est pertinente car certains États n'ont pas les moyens de protéger leurs eaux, cette ouverture permet de donner une base légale en superposition des accords bilatéraux. C'est le cas du Golfe de Guinée par exemple où la France a conclu des traités avec certains pays Africains afin de les appuyer dans la lutte contre la piraterie. Ensuite des précisions sont apportées quant aux moyens de lutte matériel contre la piraterie, la rétention, les mesures conservatoires, les contrôles, le déroutement. Enfin et non pas des moindres, une compétence quasi-universelle est accordée aux juridictions françaises quant aux actes de piraterie, la loi disposant que « *les infractions (...) commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsqu'ils ont été appréhendés par les agents mentionnés(...)* ». autrement dit, désormais la seule condition pour pouvoir être jugé par une juridiction française c'est d'être capturé par des agents français, quand bien même le navire ou les victimes ne seraient pas françaises. C'est ici une avancée majeure car il faut savoir qu'en terme de piraterie, les lacunes juridiques aboutissaient dans 90%⁷ des cas à une libération des pirates du fait de l'impossibilité de les incriminer au regard du droit interne.

La seconde modification pertinente est relative au Code de la défense. En effet la loi va mettre en place une procédure stricte et détaillée lorsque des mesures de restriction ou de privation de liberté doivent être mises en œuvre. Tout d'abord si ce type de mesures doit être pris, le Procureur de la République doit en être informé au plus tôt. Ensuite le suspect doit subir un examen médical sous 24h. Enfin le juge des libertés et de la détention doit être saisi dans les 48h et porter à la connaissance du suspect tous les éléments à charge dans une langue qu'il comprend. Cette loi va donc uniformiser en partie le régime de la piraterie maritime à celle d'une garde à vue classique, cette modification fut très attendue car désormais la France ne lutte plus uniquement militairement contre la piraterie, elle lutte aussi de manière juridique.

Les Etats du Golfe de Guinée ont quant à eux pour la plupart pas précisé la piraterie dans leur droit national. « Hormis le Sénégal, la plupart des Etats de l'Afrique de l'Ouest n'ont pas incriminé la piraterie maritime dans leurs lois pénales nationales, bien qu'ils aient tous ratifiés la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer »⁸. Ainsi, la convention de Montego Bay s'applique.

Définir la piraterie et prévoir le cadre de la lutte doit cependant être supporté par de véritables moyens pratiques. Effectivement, « les barrières légales ne sont effectives que s'il existe des moyens capables de les faire respecter »⁹.

⁷ <http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2010/11/25/la-piraterie-existe-de-nouveau-en-droit-francais.html>

⁸ Raphaël Tiwang Watio, Messan Lawson, « La piraterie maritime dans le Golfe de Guinée », Neptunus e-revue, CDMO, Université de Nantes, volume 20, 2014/2

⁹ Roland Le Goff, « La protection des navires soumis au risque de piraterie – Enseignements tirés de l'épisode de piraterie somalien (2006-2013) », Thèse sous la direction de Patrick Chaumette, Université de Nantes, Université de Bretagne Loire, soutenue le 14 décembre 2016.

La Somalie, modèle de réussite de lutte contre la piraterie

Dans le cadre du droit, il faut noter que la Somalie avait bénéficié un temps d'un régime dérogatoire au droit de la mer avec un « droit de poursuite inversé » mis en place par la résolution 1816 du Conseil de Sécurité de l'ONU, et avait permis d'assimiler les vols à main armée, le brigandage, à la piraterie.

Outre l'aspect juridique, la lutte contre la piraterie en Somalie est complétée par un aspect physique au travers des forces armées et à travers le développement d'une nouvelle approche.

Militairement, l'opération la plus emblématique est l'opération *Atalante*, mise en place en 2008 pour lutter contre la piraterie en Somalie¹⁰. L'opération *Atalante*, regroupant 17 pays de l'Union Européenne, a permis en concert avec l'Otan d'éradiquer quasiment la piraterie au large de la Somalie.

Néanmoins, on voit de plus en plus une nouvelle approche dans la lutte contre la piraterie qui consiste à faire appel à des compagnies privées¹¹, qui a également permis de faire baisser les actes de piraterie en Somalie. Mais accepter de la part des Etats de déléguer la sécurité de leurs ressortissants n'est pas chose aisée, d'autant plus pour un État comme la France qui accorde beaucoup d'importance à sa fonction régaliennne, mais sous la pression des armateurs le législateur va céder et autoriser la protection par des gardiens professionnels privés, au minimum trois par navire dans une loi publiée au Journal Officiel le 2 juillet 2014.

Cependant les menaces de piraterie sur le plan international ne se sont pas estompées pour autant, elles se sont déplacées, avec deux zones qui restent particulièrement sensibles : l'Asie du Sud Est, et le **Golfe de Guinée**.



Saisie d'une embarcation de présumés pirates somaliens
Source : EU NAVFOR

¹⁰ J. Barette, « L'opération *Atalante* et la lutte contre la piraterie maritime », Revue de droit maritime de l'AEDMH, n°1, Janvier 2018.

¹¹ Antoine Maniatis, « Approche juridique de la piraterie », Neptunus e-revue, CDMO, Université de Nantes, volume 22, 2016/1

La principale zone de tension actuelle, le Golfe de Guinée



Le Golfe de Guinée est l'espace maritime qui s'étend de la Côte d'Ivoire au Gabon. Actuellement c'est l'épicentre de la piraterie maritime avec selon le Bureau Maritime International 72% des enlèvements et 92% des prises d'otages en mer ont lieu sur ce territoire. Si le Golfe de Guinée n'apparaît pas à première vue comme étant une zone essentielle pour le trafic maritime international¹², comme pourraient l'être le canal de Suez, le détroit d'Ormuz ou encore le

détroit de Malacca, il existe un fort trafic maritime lié aux hydrocarbures et à différentes ressources qui constitue la principale convoitise des pirates dans cette région. En effet, la pratique courante des pirates est le siphonage¹³ qui consiste à subtiliser le pétrole brut pour le revendre sur le marché noir, devant les demandes de rançons.

Les Etats du Golfe ont donc développé là encore l'aspect juridique de la lutte contre la piraterie. Ainsi ils ont élaboré le 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 activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre, qui a « le mérite de redonner un contenu juridique précis et unique à la notion de piraterie »¹⁴, en reprenant l'article 101 de Montego Bay, et harmonisant la législation des différents pays et celle de Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) dont certains font partie. En dehors de la piraterie proprement dite, le Code Conduite prévoit de sanctionner les « vols à main armée à l'encontre des navires », comprenez le brigandage.

Actions de lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée

Le principal mode d'action afin de lutter contre la piraterie maritime réside dans le patrouillage, l'escorte et la présence de bâtiments militaires sur les zones à risques. La France qui possède nombre d'intérêts dans la zone et a mise en place depuis 1990 l'opération « *Corymbe* » ayant 2 objectifs. D'une part assurer la sécurité des intérêts de la France dans la zone et d'autre part partager le savoir-faire de la marine française afin de former les marines locales. Le Bénin et le Nigéria ont une importante opération menée contre la piraterie, baptisée « Opération prospérité », mise en œuvre depuis 2011. De plus les Etats du Golfe de Guinée ont signé un mémorandum d'entente signé le 25 juin 2013, pour coopérer davantage entre eux.

Egalement, outre les mesures purement militaires, ce sont les aides financières ou encore des formations qui permettent de lutter en pratique contre la piraterie. C'est par exemple le Fonds de Solidarité Prioritaire (FSP) « Appui au renforcement du système de sécurité maritime dans le Golfe de Guinée » (ASECMAR). « Le projet FSP ASECMAR vise à aider le Bénin, le Togo et le Ghana à garantir la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée, afin de préserver les conditions de leur développement économique et social. Il a été étendu en avril 2012 au Nigeria, à la Côte d'Ivoire et à la Guinée

¹² Thierry Vircoulon et Violette Tournier, « Sécurité dans le Golfe de Guinée : un combat régionale », Politique étrangère, Institut français des relations internationales, Automne, 2015/3.

¹³ « Les pirates du Golfe de Guinée », Brèves marines, Autour de l'Atlantique : géopolitique des océans, n°160, CESM, 22 février 2013

¹⁴ Raphaël Tiwang Watio, Messan Lawson, « La piraterie maritime dans le Golfe de Guinée », Neptunus e-revue, CDMO, Université de Nantes, volume 20, 2014/2

Conakry »¹⁵, ou encore l'African Partnership Station, qui est conduit sous l'autorité des garde-côtes américains, et vise à former au mieux les marins, les garde-côtes, et les militaires des Etats du Golfe¹⁶.

L'alternative des gardes armés de compagnies privées semble intéressante dans le Golfe de Guinée, notamment pour les pays avec peu de moyens militaires, c'est dans cette dynamique que s'est engagé par exemple le Bénin, pays côtier du Golfe de Guinée, qui, suite à l'attaque survenu sur le navire *Bonita* le samedi 2 novembre 2019 dans sa zone de rade a pris un décret pour renforcer la protection des navires mouillant dans les eaux Béninoises. Ledit décret assure que tous navires dans l'espace de souveraineté de l'État Béninois et particulièrement dans la zone de rade se verra fournir une équipe de protection armée à la charge de la République du Bénin¹⁷. Autrement dit certains Etats misent directement sur des sociétés privés pour assurer la protection des navires de commerce dans les eaux sous leur souveraineté, en assurant intégralement la charge pécuniaire de ladite protection. Par ailleurs, certains refusent cette pratique, le gouvernement du Nigéria ayant annoncé début 2015 qu'il ne permettrait plus l'entrée des navires protégés par des gardes, même non-armés, malgré le fait que les attaques de piraterie ont récemment augmenté dans cette région¹⁸.

Reste à voir si les actions entreprises seront efficaces, et couperont court au développement de la piraterie.

Adrien D'almeida

Etudiant du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires

Université du Havre

¹⁵ Raphaël Tiwang Watio, Messan Lawson, « La piraterie maritime dans le Golfe de Guinée », Neptunus e-revue, CDMO, Université de Nantes, volume 20, 2014/2

¹⁶ Raphaël Tiwang Watio, Messan Lawson, « La piraterie maritime dans le Golfe de Guinée », Neptunus e-revue, CDMO, Université de Nantes, volume 20, 2014/2

¹⁷ <https://lanouvelletribune.info/2019/11/benin-le-gouvernement-prend-des-mesures-contre-la-piraterie-des-navires-en-rade-dans-les-eaux-beninoises/>

¹⁸ Antoine Maniatis, « Approche juridique de la piraterie », Neptunus e-revue, CDMO, Université de Nantes, volume 22, 2016/1

Le détroit d'Ormuz ou de l'utilité d'être assuré face aux risques de guerre aujourd'hui

Le vendredi 3 janvier 2020, le général iranien Ghassem Soleimani a été tué par une frappe américaine, à Bagdad, en Irak, provoquant une montée des tensions entre l'Iran et les Etats-Unis¹.

Ce n'est pas la première fois que les relations entre ces deux Etats sont vives, et cela inquiète le monde maritime dans son entièreté, y compris - et peut-être même surtout - les assureurs du transport maritime.

Le détroit d'Ormuz, cause de l'inquiétude des assureurs maritimes

De manière générale, les détroits sont voués à être les lieux d'affrontements, de tensions entre Etats, du terrorisme, de la piraterie. Ils sont ainsi « les maillons sensibles des routes maritimes »². Ce sont des endroits essentiels au commerce international, constituant des points de passage pour le transport maritime, ce dernier étant le plus utilisé pour acheminer les marchandises à travers le monde.

Coincé entre l'Iran, les Emirats Arabes Unis (EAU) et Oman, le détroit d'Ormuz est considéré comme étant l'un des passages les plus stratégiques et les plus importants du monde. Large de 40 kilomètres, long de 60, le détroit a une rive nord qui est exclusivement iranienne, tandis que sa rive sud est partagée entre les EAU et Oman. Il constitue une séparation entre le Golfe persique, bordé non seulement par l'Iran et les EAU, mais également par le Qatar, l'Arabie Saoudite, le Koweït et l'Irak, et le Golfe d'Oman, quant à lui bordé par l'Iran et Oman. Il faut noter qu'il y a peu d'alternatives à la route maritime pour le

transport des hydrocarbures³ des différents Etats arabes producteurs de pétrole. Effectivement, le détroit d'Ormuz est l'unique voie de passage maritime entre le Golfe persique et l'Océan Indien, les infrastructures terrestres (pipelines pour acheminer le pétrole) étant peu développées, coûteuses et victimes des tensions entre les pays. Ainsi, 30% du pétrole mondial passe par le détroit d'Ormuz, grâce au flux incessant des pétroliers.

De tout temps, le détroit a fait l'objet de tensions. Lors de la guerre entre l'Iran et l'Irak, dans les années 80, les Etats s'étaient livrés à une véritable « guerre des tankers » durant laquelle plus de 600 navires avaient été attaqués, touchés par des missiles antinavires et par des mines⁴. Plus récemment, en 2015, l'Iran avait déjà arraisonné des navires de commerce dans le détroit d'Ormuz pour faire entendre ses intérêts au Yémen, face à la communauté internationale⁵.

L'année 2019 a été témoin d'une recrudescence des tensions, entre l'Iran et les Etats-Unis. Si cela avait débuté en 2018, avec notamment des sanctions commerciales, et en mai la sortie des Etats-Unis de l'accord sur le nucléaire iranien, c'est en 2019 que les tensions se sont accrues entre les deux pays.

En avril 2019, les Etats-Unis ont classé les Gardiens de la Révolution, armée idéologique de l'Iran, comme étant une organisation terroriste étrangère. En réponse, l'Iran a décidé de ne plus limiter ses réserves d'eau lourde et d'uranium enrichi, une mesure prévue par l'accord sur le nucléaire iranien, se dégageant ainsi eux aussi de l'accord. Les Etats-Unis ont dès lors imposé de nouvelles sanctions sur différents secteurs commerciaux.

Alors que les tensions étaient donc vives entre l'Iran et les Etats-Unis, le sabotage de quatre navires dont trois pétroliers a eu lieu près du

³ Hugues Eudeline, « Bloquer le détroit d'Ormuz : menace réelle ou rodomontades ? », Outre-terre, n°25-26, 2010/2.

⁴ <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/2018/07/25/20002-20180725ARTFIG00006-ormuz-le-detroit-que-l-iran-menace-de-bloquer.php>

⁵ « Canaux, détroits : entre atouts et vulnérabilités », Géopolitique des océans, Brève marine, n°189, CESM, Avril 2016.

¹ Romain Béal, « Trump frappe l'Iran à la tête au risque du chaos », Ouest-France, 4-5 janvier 2020

² « Canaux, détroits : entre atouts et vulnérabilités », Géopolitique des océans, Brève marine, n°189, CESM, Avril 2016.

port de Foujeerah, port des EAU situé à la sortie du détroit d'Ormuz, le 12 mai 2019. Deux des navires, le *Al-Marzoqah* et le *Amjad*, étaient des tankers saoudiens, allié des Etats-Unis, l'autre pétrolier était norvégien⁶.

Le 13 juin 2019, deux navires, l'un norvégien, le *Front Altair*, et l'autre japonais, le *Kokuka Courageous*, ont été attaqués alors qu'ils étaient dans le Golfe d'Oman⁷. Le *Front Altair* aura subi trois explosions, tandis que le *Kokuka Courageous* a fait l'objet de tirs. Les attaques, suspectes, n'ont pas été revendiquées, bien que l'Arabie saoudite et les Etats-Unis aient accusé l'Iran d'être derrière celles-ci.

Par la suite, plusieurs saisies de navires ont été faites par l'Iran⁸ : saisie d'un pétrolier britannique accusé de ne pas respecter le code maritime international, saisie d'autres pétroliers accusés de faire de la contrebande...

Toutes les tensions dans le détroit d'Ormuz ont entraîné l'augmentation du risque, et donc de potentiels sinistres dans le cadre du transport maritime. Cela impacte donc directement les assureurs maritimes, et plus particulièrement la garantie des risques de guerre que ces derniers proposent.

La garantie des risques de guerre par les assureurs maritimes : un peu d'histoire

L'assurance maritime a toujours pris en compte les risques de guerre et a permis aux acteurs du transport maritime d'être assurés contre ces derniers. Très tôt et pendant longtemps, il est considéré que « seront aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arriveront sur mer par tempête, naufrages, échouements, abordages, changements de routes, de voyage, ou de vaisseau, jet, feu,

pillage, arrêt de Prince, déclaration de guerre, représailles, et généralement toutes autres fortunes de mer »⁹. Il n'y avait alors aucune différence entre les risques ordinaires, et les risques de guerre. Tout simplement, les risques de guerre étaient considérés comme communs, parce qu'il s'agissait d'une époque où la guerre était le quotidien, et n'était donc pas perçue comme un risque extraordinaire, peu susceptible d'advenir.

Cependant, à partir du 19^{ème} siècle, le temps de paix est devenu plus fréquent. On a donc voulu séparer les risques ordinaires et les risques de guerre, faisant de ces derniers des risques extraordinaires¹⁰. Diverses raisons étaient avancées, notamment une volonté d'obtenir une prime plus juste, n'étant pas la même selon que l'on soit en temps de guerre ou en temps de paix, et ne pouvant être modifiée, ainsi qu'une volonté d'être libres de choisir uniquement une garantie des risques ordinaires.

Les assureurs ont donc dans un premier temps fait en sorte de pouvoir augmenter la prime¹¹, de mettre des surprimes pour les risques de guerre. Peu à peu, les risques de guerre sont dès lors exclus des polices d'assurance de base, et il faut prendre une garantie spécifique à ces risques. Après la Seconde guerre mondiale, la loi du 3 juillet 1967 entérine la pratique et dispose que les compagnies d'assurance maritime ne couvrent plus les risques de guerre, sauf convention contraire. L'actuel article L.172-16 du code des assurances dispose ainsi que : « Sauf convention contraire, l'assureur ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant »¹² de différents risques de guerre tels que les mines, les captures de navires par les gouvernements, les émeutes, etc.

⁶ https://www.lemonde.fr/international/article/2019/05/14/au-large-des-emirats-le-mysterieux-sabotage-de-quatre-navires_5461889_3210.html

⁷ <https://www.ouest-france.fr/monde/oman/golfe-d-oman-que-sait-de-l-attaque-contre-deux-petroliers-au-large-des-emirats-arabes-unis-6396596>

⁸ https://www.lemonde.fr/international/article/2019/08/04/l-iran-saisi-un-nouveau-navire-etranger-dans-le-golfe-le-troisieme-en-moins-d-un-mois_5496477_3210.html

⁹ Ordonnance de la marine relative à la police des ports, côtes et rivages de la mer dite l'ordonnance de Colbert du 31 juillet 1681 dispose, Titre relatif aux assurances, Article 26

¹⁰ Nabil Ben Azzouz, « La garantie des risques de guerre et assimilés dans l'assurance des marchandises contre les risques de transport », Mémoire, Institut des Assurances de Lyon, 2013.

¹¹ Gaël Pinson, « Assurances maritimes et risques de guerre : Evolutions et perspectives », Mémoire, Décembre 2004, DESS Droit des assurances, Université de Paris II

¹² Code des assurances

Les compagnies d'assurance maritime ont assuré complètement les risques de guerre, cependant très vite s'est posée la question du rôle de l'Etat. Après tout, pourquoi l'Etat, qui fait la guerre et qui est le plus souvent le créateur des tensions et donc du risque, ne jouerait-il pas un rôle dans l'assurance ? Ainsi lors de la Première guerre mondiale, l'Etat décide d'assurer avec les compagnies, à partir de 1917 ces dernières ne peuvent plus assurer seules les risques de guerre, devenus extraordinaires. Il en sera de même durant la Seconde guerre mondiale. Avec la loi de 1967, il n'y a plus d'obligation de s'assurer ou, au fil du temps, de se réassurer auprès de l'Etat. Les assureurs assurent les risques de guerre et se réassurent pour plus de sécurité, à travers les compagnies d'assurance classiques, le Groupement d'assurance des risques exceptionnels, le Garex¹³, ou encore le groupe de gestion d'assurance et de réassurance des risques attentats et actes terroristes, le Gareat¹⁴. Compagnies d'assurance, de réassurance, marchés, et Etat jouent donc différents rôles (assureur, réassureur, etc). Le système permet de faire face aux montants très élevés des dommages qu'entraînent les risques de guerre.

Le détroit d'Ormuz et le fonctionnement actuel de l'assurance maritime des risques de guerre

Il s'agit de savoir si tous les événements qui se passent au détroit d'Ormuz peuvent être considérés comme étant des risques de guerre et comment vont être protégés les assurés victimes.

En 2008, les assureurs ont modernisé leurs polices d'assurance couvrant les risques de guerre, pour ce qui est de l'assurance facultés. Il existe depuis cette date une garantie dite « Waterborne », celle qui est classique, et une garantie dite « étendue ». Il y a eu quelques modifications, en vigueur dès le 1^{er} juillet 2009. Elles ont été récemment à nouveau modifiées en 2018, pour exclure la couverture des dommages résultant d'« armes ou engins

destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome». L'assurance corps de navire a été renouvelée en 2012. Le marché britannique dispose également d'offres de garanties facultés (*Institute war clauses : Cargo*) et corps (*Institute war and strikes clauses hulls-time*) contre les risques de guerre.

Ces polices couvrent les dommages résultant de la guerre civile ou étrangère, de mines et tous engins de guerre, de capture ou saisie des navires par des gouvernements ennemis, d'hostilités, de représailles, d'émeutes, de mouvements populaires¹⁵, d'actes de sabotage, de piraterie¹⁶, ou encore des actes terroristes, et même de grèves, même si ces dernières, comme la piraterie, peuvent être parfois couvertes par les polices d'assurance comme risques ordinaires. Ce sont des risques de guerre comme l'énonce l'article L.172-16 déjà cité. Les dommages assurés sont notamment les pertes matérielles, la dépossession résultant des captures et saisies par les autorités ennemies, les frais d'assistance, ceux d'avarie commune, les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage.

La guerre est, avec ou sans déclaration, le moyen d'un Etat de régler ses différends avec un autre Etat et d'imposer à ce dernier des concessions territoriales, économiques et politiques qu'il n'aurait pu obtenir avec la négociation. C'est la jurisprudence qui considère s'il s'agit de la guerre. Ce fut l'objet de débats partout. Aux Etats-Unis, ce fut surtout à travers des décisions opposées sur l'importance de la déclaration de l'état de guerre du pays lors de la Seconde guerre mondiale et lors de la Guerre de Corée. Qualifier l'état de guerre portait alors

¹⁵ La CA de Bordeaux dans un arrêt de 1934 définit les émeutes comme un « tumulte séditionnel, manifestation violente, contre des personnes ou des biens, à l'appui de revendications politiques, économiques, sociales ». Le TGI de Macon définit, dans un jugement de 1945, les mouvements populaires comme « des manifestations violentes et non concertées d'une foule rebelle à la direction des représentants de la loi ainsi que tout désordre résultant d'un rassemblement d'individus agissant sous l'impulsion d'un sentiment d'enthousiasme ou de colère ».

¹⁶ Il peut y avoir une différenciation selon que ce soit une piraterie lucrative ou à caractère politique/rattaché à la guerre, la dernière étant toujours considérée comme risque de guerre.

¹³ <https://www.garex.fr/>

¹⁴ <https://www.gareat.com/>

conséquences sur les contrats d'assurance maritime, puisque la garantie des risques de guerre était exclue des polices d'assurance de base. Des dommages n'étaient donc plus couverts. Il n'y eut pas de jurisprudence homogène. En France également, la jurisprudence ne fut pas uniforme. Tout de même, la déclaration de guerre a souvent été considérée comme étant purement facultative¹⁷, et c'est toujours actuellement le cas. Les événements du détroit d'Ormuz pourraient être qualifiés comme tels.

Cependant, ce qui s'est passé au détroit d'Ormuz pourrait relever d'autres risques de guerre. Les quatre navires près du port de Foujeyrah ont été sabotés. Il a aussi été avancé que les dommages causés étaient du fait de mines, et non pas d'un simple sabotage ayant pu être commis autrement qu'avec des mines. L'attaque du 13 juin 2019 renvoie également aux mines et au sabotage, mais aussi aux torpilles. Effectivement, l'Iran, qui est accusé dans cette affaire, a été soupçonné d'avoir eu recours à des mines, d'avoir tiré sur le *Front Altair* et le *Kokuka Courageous*, ou encore de les avoir torpillés¹⁸. Les Etats impliqués (Japon, Norvège, Iran, Etats-Unis) n'étaient pas d'accord sur la cause des dommages des deux navires, et aujourd'hui rien ne peut être confirmé avec certitude.

Lorsqu'il n'y a pas la certitude que le risque soit un risque de guerre, alors on présume que ce n'en est pas un. L'article 3 de la garantie « Waterborne » stipule que « 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 ». C'est repris dans d'autres polices. « Le risque de guerre se distingue du risque maritime en ce que sa source se trouve en dehors de la mer et en ce qu'il présente des spécificités qui n'ont aucun rapport avec la navigation maritime tandis que la fortune de mer désigne tout événement aléatoire lié à la navigation maritime et susceptible de se réaliser au cours

d'une expédition »¹⁹. Le fait est, qu'en l'espèce, les événements du détroit d'Ormuz, s'ils n'ont pu être précisés, semblent tout de même être facilement reconnaissables en tant que risques de guerre.

Ainsi les assurés victimes bénéficient de leur garantie des risques de guerre. Bien sûr, il est nécessaire pour eux de prouver qu'ils ont tout d'abord une assurance pour les risques ordinaires. Il est en effet obligatoire pour contracter légalement une assurance pour risques de guerre pour pouvoir contracter une assurance des risques de guerre. C'est un principe précisé explicitement dans les polices spéciales d'assurance de risques de guerre. Ainsi, l'article 1er de la garantie « Waterborne » stipule que « les présentes Conventions Spéciales n'ont d'effet que si elles complètent un contrat d'assurance établi sur l'une des Polices Françaises d'Assurance Maritime sur Facultés et couvrant les mêmes intérêts pour le même voyage et pour une valeur au moins égale, contre les risques ordinaires ». On trouve la même mention dans les autres polices spéciales. Du moment que les assurés ont cette garantie des risques ordinaires et avaient souscrit à une assurance des risques de guerre, il ne devrait pas y avoir de problème pour qu'ils soient indemnisés.

Les conséquences pratiques des tensions dans le détroit d'Ormuz

Si les assurés victimes vont être indemnisés, ils vont payer cher les tensions qui ont lieu au détroit d'Ormuz, et tous les assurés qui transportent des marchandises par cette voie maritime également.

La garantie des risques de guerre fait appel à des conditions particulières, des primes de base élevées, et à des surprimes. Toutes les régions où des tensions ont lieu fréquemment, ou peuvent avoir lieu, et sont donc jugées plus dangereuses que d'autres régions vont donner lieu à ces surprimes. « Les assureurs sont amenés à être réactifs aux changements

¹⁷ David Ruzié, « Jurisprudence comparée sur la notion d'état de guerre », Annuaire français du droit international, Volume 5, 1959.

¹⁸ <http://www.leparisien.fr/international/des-petroliers-attaques-dans-le-golfe-d-oman-13-06-2019-8092311.php>

¹⁹ Patrice A. EDORH-KOMAHE, « L'histoire de l'assurance des risques de guerre par les assureurs maritimes », 8 octobre 2018. <https://adamassur.hypotheses.org/669>

géopolitiques de ces régions tant négatives que positives, afin de coller au plus près à la réalité du risque encouru »²⁰, ce qui mène logiquement à une fluctuation des prix, le plus souvent à une hausse, dès que des événements tels que les attaques dans le détroit d'Ormuz ont lieu.

Le 17 mai 2019, le *Joint War Committe (JWC)*, qui opère au profit des assureurs corps du Royaume-Uni et tient une liste des zones où les risques de guerre sont potentiellement présents et donnent lieu à des surprimes, a annoncé qu'il modifiait les zones, en ajoutant le Golfe persique et le Golfe d'Oman²¹. Le *JWC* a réagi ainsi aux tensions se déroulant dans le détroit d'Ormuz. Et « même si chaque assureur est libre de fixer son mode de tarification en fonction des niveaux de risques, les zones restent respectées par tous. C'est donc tout le secteur de l'assurance maritime et transports qui est alerté par la montée des risques : assureurs corps, facultés... »²². Le marché britannique de l'assurance maritime étant très important, c'est un impact d'autant plus global. D'ailleurs, le *JWC* a été rejoint par d'autres, le Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM) ayant annoncé, dans une notice explicative datant du 23 juillet 2019, que la zone du détroit d'Ormuz et des deux Golfes serait désormais considérée comme étant une zone spéciale²³.

Il va donc y avoir forcément des primes et surprimes plus élevées. Les assureurs ne pratiquent plus de tarif automatique, et vont traiter au cas par cas les primes d'assurance. Il y a une augmentation des surprimes. Les assurances deviennent plus chères, et cela se répercute sur le prix du transport et des marchandises²⁴. Ce fonctionnement peut

revenir extrêmement cher. Un exemple est le cas de la piraterie. En 2008, de nombreuses attaques avaient eu lieu, et cela avait entraîné l'augmentation des primes d'assurance. « Le coût de la surprime d'assurance [était] passé de 500 \$ par navire pour un voyage, à 150 000 \$, parfois »²⁵. Si les tensions ravivées ne s'éteignent pas, il est facilement imaginable que la surprime atteigne un montant élevé, peut-être même plus qu'en cas de piraterie, l'action d'un Etat pouvant être encore plus dangereuse, car plus sophistiqué et il est plus compliqué de s'en protéger...

Les tensions dans le détroit d'Ormuz mettent donc en lumière la nécessité de s'assurer contre les risques de guerre aujourd'hui. Une piqûre de rappel que, si la guerre n'est plus ordinaire, elle existe toujours.

Solenn Piton

Etudiante du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires
Université du Havre

²⁰ Frédéric QUASHIE, Edouard ROLLAND, Axel SPINEC, Camille VALERO, « L'assurance maritime : évolution de la perception du risque », ISEMAR, Note de synthèse n°192, Septembre 2017.

²¹ JWLA-024, Joint War Committee, 17 mai 2019

²² Patrice A. EDORH-KOMAHE et Antoine Luquiau, Actualités sur la modification par le Joint War Committee, des zones donnant lieu à surprimes, du fait des tensions

²³ CESAM, Notice explicative sur le Golfe persique, le Golfe d'Oman, à propos de la création d'une zone maritime spéciale (note 5) hors eaux territoriales des pays limitrophes déjà notées, 23 juillet 2019

²⁴ <http://www.rfi.fr/moyen-orient/20190615-golfe-tensions-transport-maritime-primes-assurance>,

<https://www.capital.fr/economie-politique/pourquoi-la-crise-du-golfe-pourrait-entraîner-une-augmentation-des-salaires-des-marins-francais-1345353>

²⁵ Frédéric QUASHIE, Edouard ROLLAND, Axel SPINEC, Camille VALERO, « L'assurance maritime : évolution de la perception du risque », ISEMAR, Note de synthèse n°192, Septembre 2017.



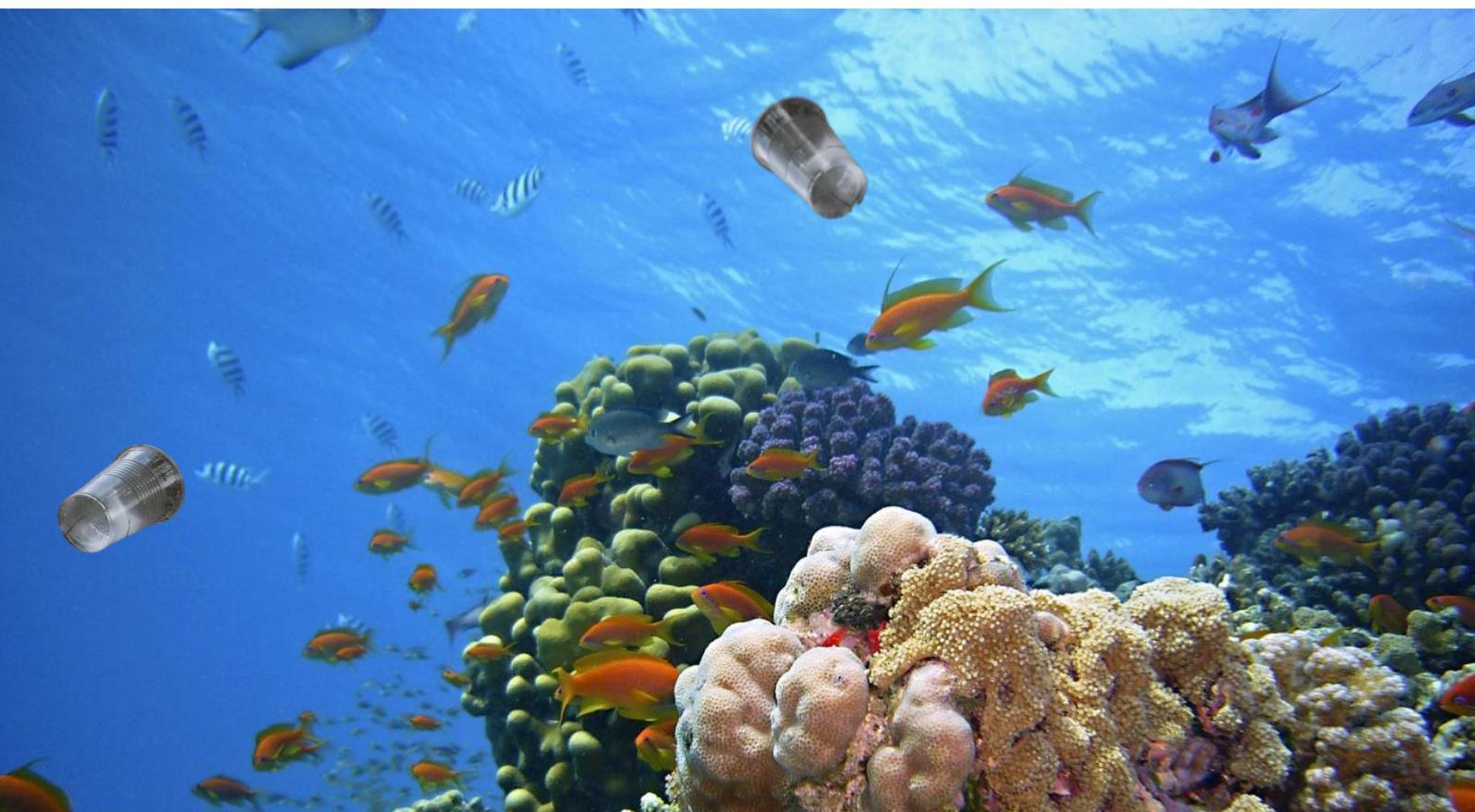
Protéger l'environnement marin

La pollution de l'air par les navires p.16

Thisseas : pollution marine dans la ZEE, poursuites pénales, De l'interprétation de l'article 228 CNUDM p.20

Le Code polaire, une norme perfectible instaurant une protection de l'environnement et un renforcement de la sécurité des navires p.26

Le droit face à l' « Homo plasticus » p. 33



La pollution de l'air par les navires

Outre la pollution par les hydrocarbures, la pollution par les substances toxiques, celle par les ordures, comme les plastiques, et celle due aux eaux usées des navires, la convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires, dite convention MARPOL, lutte également contre la pollution de l'air que produit le transport maritime.

La pollution de l'air par les navires est devenue un sujet d'inquiétude, à raison. Les émissions des navires sont « une part non négligeable de la pollution de l'air et ont un impact sur la santé et sur l'environnement (maladies respiratoires, cardiovasculaires, cancers, pluies acides, eutrophisation, etc) »¹. Leurs émissions sont effectivement constituées d'oxydes d'azote, d'oxydes de soufre et de particules toxiques qui proviennent des carburants utilisés pour naviguer, et plus précisément de leur combustion.



L'Organisation maritime internationale (OMI) a donc adopté en 1997 une annexe 6 à la convention MARPOL. C'est ainsi que des limites d'émission pour les principaux polluants atmosphériques provenant des gaz d'échappement des navires, y compris les oxydes de soufre (SO_x) et les oxydes d'azote (NO_x), sont introduites. De plus, toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone est interdite, l'incinération à bord est davantage contrôlée ainsi que et les émissions de composés organiques volatils (COV) imputables aux navires-citernes². L'annexe 6 est entrée en vigueur en 2005 et a été depuis révisée pour rendre beaucoup plus rigoureuses les limites d'émission, après avoir notamment pris en considération les progrès techniques réalisés depuis. L'annexe 6 révisée a été adoptée en 2008 et est entrée en vigueur en 2010. L'annexe 6 de MARPOL constitue un

¹ Michel Morin, « La pollution de l'air par les navires : la fracture atmosphérique de la latitude 48° 30' en Atlantique Nord-Est », Neptunus, e-revue, CDMO, Université de Nantes, Volume 23, 2017/3

² <http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Air-Pollution.aspx>

cadre complet et cohérent pour prévenir la pollution de l'air par les émissions en provenance des navires.

De manière plus concrète, l'annexe 6 prévoit donc les limites suivantes, pour les émissions de soufre, selon que les navires soient dans une zone de contrôle des émissions (une ECA, aussi appelée SECA pour le soufre), ou qu'ils naviguent à l'extérieur de ces dernières :

À l'extérieur d'une zone de contrôle des émissions créée pour limiter les émissions de SO _x et de particules	À l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions créée pour limiter les émissions de SO _x et de particules
4,50 % m/m avant le 1er janvier 2012	1,50 % m/m avant le 1er juillet 2010
3,50 % m/m à compter du 1er janvier 2012	1,00 % m/m à compter du 1er juillet 2010
0,50 % m/m à compter du 1er janvier 2020*	0,10 % m/m à compter du 1er janvier 2015

Pour les émissions d'azote, des limites existent également, selon la règle 13 de l'annexe 6 de MARPOL. Elles dépendent de l'année de construction des navires, plus ces derniers sont récents, plus les limites sont strictes³.

Les normes sont plus strictes dans une zone ECA. S'appliquant à tous les navires, français ou étrangers qui circulent dans la zone, elles obligent les navires à utiliser des carburants plus propres (moins chargés en soufre) et de s'équiper de moteurs émettant moins d'oxydes d'azote. Pour s'en assurer, de s contrôles sont réalisés. Un régime de sanctions pénales est prévu par la réglementation internationale en cas de non-respect des règles⁴.

Il faut noter que depuis le 1^{er} janvier 2020, les limites d'émissions des navires hors zone ECA sont beaucoup plus strictes. « Au cours des trois dernières années, les États membres de l'OMI, le secteur des transports maritimes et les fournisseurs de fuel-oil ont travaillé sans relâche pour se préparer en vue de ce changement majeur dans la teneur en soufre du fuel-oil. Je suis confiant que les bénéficiaires se feront sentir rapidement et que la mise en œuvre se fera en douceur », a déclaré le Secrétaire général de l'OMI, Kitack Lim⁵.

Le droit est venu régir et limiter les émissions des navires, les évolutions techniques et les alternatives au fioul se développent, comme le fioul léger ou encore le gaz naturel liquéfié (GNL)⁶. La lutte s'est intensifiée dans les ports et en mer. Malgré cela, elle peut s'améliorer. Il faut noter qu'il existe peu de zones de contrôle des émissions. En effet, on trouve une zone dans la mer Baltique, telle que définie à l'Annexe I de MARPOL (uniquement les SO_x), la zone de la mer du Nord, telle que définie à l'Annexe V

³ [http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-\(NOx\)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-(NOx)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx)

⁴ <https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/projet-zone-reglementation-des-emissions-polluants-eca-en-mer-mediterranee>

⁵ <https://news.un.org/fr/story/2020/01/1059361>

⁶ « Le contrôle des fumées, la fin des navires au fioul lourd ? », Environnement, Brèves marines, CESM, n°216, Octobre 2018.

de MARPOL (uniquement les SO_x), la zone de l'Amérique du Nord (a pris effet le 1er août 2012), telle que définie à l'appendice VII de l'Annexe VI de MARPOL (SO_x, NO_x et particules), et enfin la zone maritime caraïbe des États-Unis (a pris effet le 1er janvier 2014), telle que définie à l'appendice VII de l'Annexe VI de MARPOL (SO_x, NO_x et particules). Il est permis de s'interroger sur ce manque de zones ECA dans le monde. Les zones se trouvent principalement au Nord, cependant le Sud n'est pas moins pollué. « N'y aurait-il, dans le monde, de zones méritant d'être désignées comme zones de contrôle des émissions qu'en Europe du Nord, Amérique du Nord et pour deux îles bien précises des Caraïbes ? »⁷ C'est le cas de la Méditerranée. Passage de nombreux navires, que ce soit de commerce, militaires ou encore touristiques, c'est une mer qui doit être considérablement polluée. En 2019, la France a initié des travaux préparatoires à l'international, pour déposer un dossier à l'OMI en 2020, espérant ainsi la création d'une zone ECA, mesure qui serait adoptée au mieux en 2021 et entrant en vigueur en 2022⁸. D'autres acteurs du monde maritime soutiennent également cette demande, comme l'AFCAN, dont le président fait passer le même message :

« Pour une zone SECA en méditerranée »

L'affaire de l'Azura, dont le Capitaine a été condamné en première instance à 100 000€ d'amende pour avoir utilisé un fioul à 1,7% de soufre à Marseille, aura au moins eu un effet positif : pointer du doigt la complexité de la réglementation des émissions de soufre en Europe.

Un bref rappel du texte de loi :

« Article L218-2 du code de l'environnement.

Modifié par Ordonnance n°2015-1736 du 24 décembre 2015 - art. 2 :

I. - Les navires naviguant dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction française doivent :

1° Lorsqu'ils naviguent en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre désignées conformément à la règle 14.3 de l'annexe VI de la convention MARPOL, utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 3,50 % en masse jusqu'au 31 décembre 2019, puis inférieure ou égale à 0,50 % en masse à compter du 1er janvier 2020 ;

2° Lorsqu'ils naviguent dans les zones de contrôle des émissions de soufre, utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,10 % en masse.

II. - Pour les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports d'un Etat membre de l'Union européenne, la teneur en soufre des combustibles utilisés en dehors des zones de contrôle des émissions de soufre doit être inférieure ou égale à 1,5 % en masse jusqu'au 31 décembre 2019, puis inférieure ou égale à 0,50 % en masse à compter du 1er janvier 2020.

III. - Les navires à quai durant plus de deux heures consécutives selon les horaires publiés doivent utiliser des combustibles marins dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,10 % en masse, exception faite des navires qui stoppent toutes les machines et utilisent le branchement électrique à quai lorsqu'ils sont à quai dans les ports. »

Un bref rappel des faits concernant l'Azura : le navire – un paquebot - charge ses soutes à Barcelone avec un fioul contenant 1,7% de soufre, selon l'interprétation espagnole du même texte européen il peut utiliser ce fioul car il n'est pas « un navire à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports d'un Etat membre de l'Union européenne ». L'interprétation

⁷ Michel Morin, « La pollution de l'air par les navires : la fracture atmosphérique de la latitude 48° 30' en Atlantique Nord-Est », Neptunus, e-revue, CDMO, Université de Nantes, Volume 23, 2017/3

⁸ <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projet-zone-reglementation-des-emissions-polluants-eca-en-mer-mediterranee>

française est différente et le Capitaine est condamné à 100 000€ d'amende en première instance (il a finalement été acquitté en appel).

En vue d'éviter ce genre de situation à l'avenir et de progresser plus rapidement vers un transport maritime plus respectueux de l'environnement l'AFCAN fait la proposition suivante :

Que la mer Méditerranée devienne une zone de contrôle des émissions de soufre (SECA : Sulfur Emission Control Area).

Dans cette optique, l'AFCAN soutient le gouvernement et la mesure n°59 du Cimer 2019 de Dunkerque « La France [...] défend l'instauration d'une zone de baisse des émissions en Méditerranée ».

Ceci permettrait de simplifier la tâche des capitaines, n'ayant plus qu'à appliquer l'alinéa 2 de l'article L218-2 « Lorsqu'ils naviguent dans les zones de contrôle des émissions de soufre, utiliser des combustibles dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 0,10 % en masse. ». Il n'y a plus de « si vous faites des lignes régulières », « si vous restez plus de deux heures à quai » etc. Le navire passe au combustible à 0,1% de soufre en arrivant à Gibraltar ou à Suez selon les limites qui seront définies auprès de l'OMI et y reste jusqu'à sa sortie de la zone.

Ceci aurait également l'intérêt de limiter les risques dus au changement de fioul près des côtes (risque de perte de propulsion ou de black-out).

Conscient que l'établissement d'une telle zone nécessite l'accord des pays riverains et que ce ne sera pas une mince affaire l'AFCAN propose comme solution alternative la mise en place d'une zone de contrôle des émissions de soufre dans les eaux territoriales européennes ou à minima françaises »».

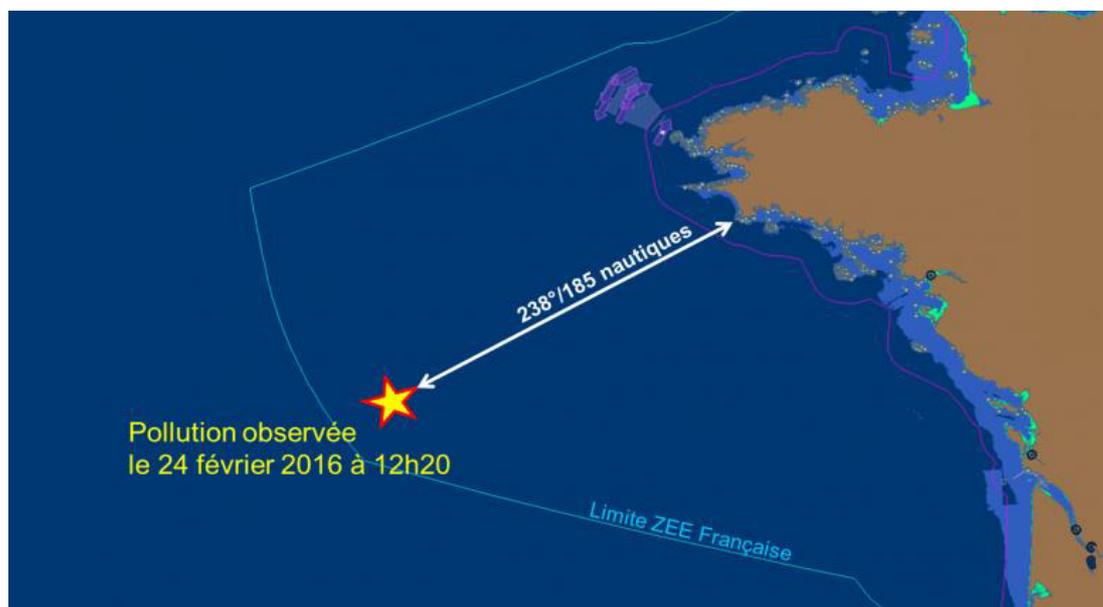
Cdt Pierre Blanchard
Président de l'AFCAN

Comme précisé, pour qu'une zone ECA soit créée, il faut que les Etats concernés soient d'accord, et que les membres de l'Organisation maritime internationale prennent une décision. Rien n'est donc gagné.

Solenn Piton
Etudiante du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires
Université du Havre

THISSEAS : Pollution marine dans la ZEE, poursuites pénales, De l'interprétation de l'article 228 CNUDM

La pollution marine par hydrocarbures du vraquier libérien Thisseas, au large de pointe de Bretagne, dans la ZEE française, le 24 février 2012, a donné lieu à des poursuites pénales, à un sévère jugement du Tribunal de Grande Instance de Brest, le 17 janvier 2017 : le capitaine, officieusement disparu en mer, est condamné à 30 00 euros d'amende, en tant que représentant de la personne morale et puisque qu'aucun jugement ukrainien n'atteste officiellement de sa disparition ; l'armateur est condamné à une amende d'un million d'euros. La cour d'appel de Rennes, le 13 septembre 2018, a infirmé le jugement du TGI de Brest du 17 janvier 2017 et a prononcé l'extinction des poursuites pénales en France contre le capitaine et la société propriétaire du Thisseas. Selon la cour d'appel, l'Etat du pavillon, le Libéria, était compétent, pour une pollution par hydrocarbures dans la ZEE française, sur le fondement de l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), puisque le Libéria avait, dès le 6 avril 2016, signifié aux autorités françaises sa décision d'engager des poursuites.



Source : Marine Nationale

Le 24 septembre 2019, la chambre criminelle de la Cour de Cassation a cassé l'arrêt de la cour d'appel de Rennes, à la suite d'un pourvoi du procureur près de la cour d'appel de Rennes. Même en cas de poursuites par l'Etat du pavillon, « l'Etat côtier peut s'opposer à la suspension des poursuites, lorsque les poursuites qu'il a engagées portent sur un cas de dommage grave causé à lui-même ou lorsque l'Etat du pavillon a, à plusieurs reprises, manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires ; la décision par laquelle l'Etat côtier s'oppose à la suspension des poursuites n'étant pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon, il n'appartient pas au juge répressif français d'en apprécier la validité » (pourvoi n° 18-85846).

Ce qui est en jeu dans ce feuilleton judiciaire, est d'une part l'interprétation de l'article 228 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 (CNUDM), dite aussi Convention de Montego Bay, et d'autre part, les relations entre l'autorité judiciaire et le gouvernement, ou l'administration, notamment le secrétariat général de la mer (SGMer), sous l'autorité du Premier Ministre.

1 - TGI Brest, 17 janvier 2017 : compétence et sanctions pénales.

- Sur l'exception de litispendance internationale.

L'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 prévoit que : « *Lorsque des poursuites ont été engagées par un Etat en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues, dès lors que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction dans les six mois, suivant l'introduction de la première action, à moins que celle-ci ne porte sur un cas de dommage grave causé à l'Etat côtier ou que l'Etat du pavillon en question ait à plusieurs reprises manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires* ».

Le 2 novembre 2016, le premier ministre a pris la décision, transmise au Procureur de la République de maintenir la compétence de la juridiction française. Le Libéria n'a pas fourni d'éléments précis permettant d'envisager des poursuites effectives. La juridiction pénale n'a aucun pouvoir d'appréciation sur cette décision gouvernementale, diplomatique et souveraine. La demande de sursis à statuer est donc rejetée.

- Condamnation de l'armateur du navire à 1 million d'euros d'amende.

Le tribunal identifie d'abord l'armement. La société se présente comme une activité de management maritime, d'entraînement à la sécurité à bord, sans être en charge du transports ; elle n'est pas propriétaire du navire. La société est ISM manager et gestionnaire de l'équipage. Au titre de l'ISM, la société est responsable de la sécurité du navire, le tribunal développant le contenu du code ISM, insérée dans la convention SOLAS. La mission ISM comprend la gestion effective et directe du transport, à travers le capitaine et l'équipage.

Le navire consomme 38,9 tonnes de fuel par jour ; il n'a pas de système de destruction des résidus de fuel consommé, son réservoir de stockage est de 1m³. Les résidus de tous types sont stockés dans des réservoirs de 72,1m³. Le séparateur n'a pas été récemment utilisé. Une vanne a été ouverte, avec la remise d'un scellé ne correspondant pas au journal machine, ce qui révèle une utilisation suspecte. Le navire est récent, mais les inspecteurs ont constaté que les mécaniciens ne maîtrisaient pas l'utilisation du séparateur, dont la dernière utilisation datait du 14 février 2016. Le séparateur devait être utilisé quotidiennement. Il s'agit donc d'un rejet volontaire au sein de la ZEE française : une nappe dense, longue, contenant des résidus épais et chargés, fortement polluante. Le dommage à l'environnement marin est caractérisé et grave par son ampleur. Une amende de 1 000 000 € est infligée à l'armateur, la Sté Laskaridis.

Nous pouvons renvoyer pour le surplus, notamment les parties civiles, à : P. CHAUMETTE, « THISSEAS : Condamnation pour pollution marine - Amende d'un million d'euros », 8 février 2017, <https://humansea.hypotheses.org/753>

2 - Jurisprudence antérieure.

Ce jugement est conforme à la jurisprudence adoptée par le tribunal de Brest depuis de nombreuses années dans les affaires de rejet illicite d'hydrocarbures en mer, ainsi qu'à la cour d'appel de Rennes. Le 1^{er} juillet 2009, le Tribunal correctionnel de Brest avait déjà prononcé à l'encontre des capitaines des navires des amendes record dans deux affaires : 1 million d'euros et 2 millions d'euros dont 90 % ont été mis à la charge des armateurs (Affaires *Al Esraa* et *Valentia*). Sous l'ancien dispositif répressif, les plus fortes peines d'amende avaient atteint 800 000 euros alors que le maximum encouru était à l'époque de 1 million d'euros seulement, pour 15 millions d'euros aujourd'hui. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence, le 8 février 2016, a confirmé la condamnation de l'armateur et du capitaine du *Carthage*, un ropax de la CTN, la Compagnie tunisienne de navigation, pour pollution volontaire (DMF 2016, n° 781, pp. 516-527, obs. N. FRANCK). Si l'amende infligée à l'armateur a été maintenue à 500 000 euros, celle du capitaine est passée de 150 000 euros en première instance à 50 000 euros, en appel, sans prise en charge possible de l'armateur.

3 - Cour d'appel de Rennes, 13 septembre 2018 : extinction des poursuites pénales en France.

La cour d'appel de Rennes, le 13 septembre 2018, a infirmé le jugement du TGI de Brest du 17 janvier 2017 et a prononcé l'extinction des poursuites pénales en France contre le capitaine et la société propriétaire du *Thisseas*.

Selon la cour d'appel, l'Etat du pavillon, le Libéria, était compétent, pour une pollution par hydrocarbures dans la ZEE française, sur le fondement de l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), puisque le Libéria avait, dès le 6 avril 2016, signifié aux autorités françaises sa décision d'engager des poursuites. Il faut rappeler que, le 2 novembre 2016, le premier ministre a pris la décision, transmise au Procureur de la République de maintenir la compétence de la juridiction française, décision que le tribunal de Brest ne pouvait mettre en cause. Le Libéria n'avait pas fourni d'éléments précis permettant d'envisager des poursuites effectives. L'autorité maritime du Libéria a fixé en juin 2017 l'amende à 160 000 dollars (moins de 140 000 euros), réglée le 30 mai 2018, quand le tribunal de Brest avait infligé une amende de 1 millions d'euros au propriétaire du navire. Le tribunal de Brest s'était estimé lié par cette décision ministérielle, La cour d'appel pouvait-elle ignorer la décision du Premier ministre ? Me BRAJEUX considérait que le juge ne saurait être soumis à une décision de l'exécutif (DMF 2019, n° 809, pp. 44-57 obs. G. BRAJEUX), que seul le juge pénal peut apprécier les conditions de suspension de la procédure du fait des poursuites engagées par l'Etat du pavillon (v. C. MARQUES, « Le dépaysement des procédures judiciaires intentées contre les navires pollueurs : quelles hypothèses en droit », DMF 2006, n° 670). Le juge pénal ne saurait apprécier les poursuites et sanctions prises par l'Etat du pavillon.

La fin des poursuites serait automatique en cas de décision de l'Etat du pavillon d'engager des poursuites et en cas de sanctions, sauf en cas de mise en œuvre d'une clause de sauvegarde de la compétence de l'Etat côtier.

4 - Cour de Cassation chambre criminelle, 24 septembre 2019 : acte de gouvernement.

Le 24 septembre 2019, la chambre criminelle de la Cour de Cassation a cassé l'arrêt de la cour d'appel de Rennes, à la suite d'un pourvoi du procureur près de la cour d'appel de Rennes. Ce pourvoi portait sur l'interprétation de l'article 228 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, dite aussi Convention de Montego Bay.

Quand un Etat côtier engage des poursuites pour pollution marine dans sa Zone Economique Exclusive (ZEE), au delà de sa mer territoriale, à quelles conditions doit-il les suspendre en raison d'une action de l'Etat du pavillon, qui est compétent en principe, et exclusivement dit-on ?

“Lorsque des poursuites ont été engagées par un Etat en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale, dans sa zone économique exclusive, par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction dans les six mois suivant l'introduction de la première action ; l'Etat côtier peut s'opposer à cette suspension lorsque les poursuites qu'il a engagées portent sur un cas de dommage grave causé à lui-même ou lorsque l'Etat du pavillon a, à plusieurs reprises, manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires ; la décision par laquelle l'Etat côtier s'oppose à la suspension des poursuites n'étant pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon, il n'appartient pas au juge répressif français d'en apprécier la validité”.

Le 24 février 2016, a été constatée en zone économique exclusive française, dans le sillage du navire Thisseas battant pavillon du Libéria, la présence d'une nappe d'hydrocarbures. Le 6 avril 2016, le Libéria a informé les autorités françaises que, sur action du ministère de la justice libérien, un tribunal avait débuté une enquête et une procédure judiciaire contre les armateurs et opérateurs du navire ; le Libéria a sollicité à plusieurs reprises la suspension des poursuites engagées en France sur la base de l'article 228 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer ; le 2 novembre 2016, le Premier ministre français a décidé de ne pas donner de suite favorable à cette demande, faute de disposer d'élément précis permettant d'envisager des poursuites effectives, tant en procédure que sur le fond du droit, de telle sorte qu'il maintenait la compétence de la juridiction française, ce dont le Libéria a été officiellement informé le 26 novembre 2016.

La cour d'appel de Rennes avait considéré que l'article 228 de la Convention soumettait la poursuite en France à un certain nombre de conditions préalables, dont il appartenait au juge répressif de déterminer si elles ont été ou non remplies, ce qui impliquait l'analyse de la réponse donnée par l'Etat français à la demande émanant de l'Etat étranger.

En portant ainsi une appréciation sur la validité de la décision du Premier ministre, la cour d'appel a méconnu le texte susvisé et le principe ci-dessus rappelé : la décision par laquelle l'Etat côtier s'oppose à la suspension des poursuites n'étant pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon, il n'appartient pas au juge répressif français d'en apprécier la validité. Les poursuites pénales sont renvoyées devant la cour d'appel d'Aix-en-Provence.
https://www.courdecassation.fr/jurisprudence/2/chambre_criminelle/578/1638_24_43629.html

5 – Quel apport ?

Dans un premier arrêt du 5 mai 2009, la chambre criminelle de la Cour de cassation avait rejeté le pourvoi formé par les parties civiles contre un arrêt de la cour d'appel de Rennes qui avait constaté l'extinction des poursuites contre un navire citerne norvégien, alors qu'en France le capitaine et

l'armateur étaient poursuivis pour pollution par hydrocarbures dans la ZEE française, en raison des poursuites engagées dans le délai de 6 mois par l'Etat du pavillon, la Norvège, contre la société gérée de son exploitation ; la Norvège a justifié, par la voie diplomatique, de la décision au fond valant jugement définitif s'appliquant à cette société et a demandé l'extinction des poursuites engagées en France, ce qu'a constaté la cour d'appel de Rennes (Cass. Crim. 5 mai 2009, n° 07-87362, navire Transartic). La chambre criminelle considère comme erronés et surabondants, les motifs de la cour d'appel portant sur les conditions d'application d'une clause de sauvegarde tirée de la gravité du dommage ou du comportement antérieur de l'Etat du pavillon, qui n'étaient pas réunies et les motifs de portant une appréciation sur la sanction infligée par le juge de l'Etat du pavillon afin de vérifier la conformité de la législation de cet Etat à la Convention MARPOL.

Dans un second arrêt du même jour, la chambre criminelle de la Cour de cassation avait cassé un autre arrêt de la cour d'appel de Rennes refusant la suspension des poursuites pénales en France, au motif que la sanction prononcée par l'Etat du pavillon, Malte, n'était pas suffisamment rigoureuse (Cass. Crim., 5 mai 2009, n° 07-87931, navire Fast Independance). La cour d'appel avait condamné le capitaine à 450 000 euros d'amende, et mis cette somme à la charge de la Sté Demline Egypt, gestionnaire du navire à concurrence de 405 000 euros. Dans le délai de six mois prévu par l'article 228 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, des poursuites ont été engagées par l'Etat de Malte, contre le capitaine, la société chargée de son exploitation et la société propriétaire du navire ; ensuite, l'Etat de Malte, en application de ce même article 228, a sollicité et obtenu de la France, qui ne lui a opposé aucune des clauses de sauvegarde prévues par cet article, la suspension des poursuites engagées devant les tribunaux français ; enfin, cet Etat a justifié, par la voie diplomatique, de la décision au fond valant jugement définitif s'appliquant aux personnes poursuivies et a demandé l'extinction des poursuites engagées en France. La suspension des poursuites a été acceptée par la France, ce que le procureur près de la cour d'appel avait rappelé, mais la cour d'appel a considéré que l'amende, prononcée à Malte, était d'un faible montant, au regard de la législation française, de sorte l'Etat de Malte n'avait pas prononcé une sanction suffisamment rigoureuse pour dissuader les navires battant son pavillon de commettre, en quelque lieu que ce soit, des infractions aux dispositions de la Convention Marpol et était entrée en voie de condamnation. La cassation est justifiée par le fait que la cour d'appel devait constater l'extinction des poursuites, en tirant les conséquences de la décision rendue au fond par le tribunal de l'Etat du pavillon par laquelle elle était liée.

Nous pourrions reprendre les procédures consécutives au naufrage du pétrolier maltais Erika, le 11-12 décembre 1999 : (Cass. crim., 25 septembre 2012, n° 10-82938 - Ph. DELEBECQUE, « L'arrêt 'Erika' : un grand arrêt de droit pénal, de droit maritime ou de droit civil ? », *Recueil Dalloz*, 2012, p. 2711, point 8 - V. BORÉ-EVENO, « L'affaire ERIKA - Quelques réflexions autour de la compétence pénale des juridictions françaises », *Neptunus*, revue électronique, Université de Nantes, Vol. 19, 2013/1, <https://cdmo.univ-nantes.fr/neptunus-e-revue/annees-2010/>).

Dans l'arrêt du 24 septembre 2019, *Thisseas* vraquier libérien, la chambre criminelle de la Cour de cassation rappelle que l'Etat côtier suspend ses poursuites dès lors que l'Etat du pavillon a lui-même engagé des poursuites du chef de la même infraction dans les six mois suivant l'introduction de la première action ; l'Etat côtier peut s'opposer à cette suspension lorsque les poursuites qu'il a engagées portent sur un cas de dommage grave causé à lui-même ou lorsque l'Etat du pavillon a, à plusieurs reprises, manqué à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur à la suite d'infractions commises par ses navires (art. 228 CNUDM) La décision par laquelle l'Etat côtier s'oppose à la suspension des poursuites n'étant pas détachable de la conduite de ses relations avec l'Etat du pavillon, il n'appartient pas au juge répressif français d'en apprécier la validité. Il est ainsi confirmé que les juges du fond ne dispose pas d'une appréciation sur l'ampleur des poursuites engagées par l'Etat du pavillon, ni sur l'ampleur des sanctions, même

dérisoires, non dissuasives en comparaison avec les dispositions de la loi française. Les juges doivent constater l'extinction de l'action publique, donc également des actions civiles, dès lors que le gouvernement lui transmettent par l'intermédiaire du procureur un avis de dessaisissement.

6 – La notion d'acte de gouvernement.

Le Conseil d'Etat a utilisé la notion *d'acte de gouvernement*, afin de refuser de se prononcer sur des recours concernant la famille impériale tout d'abord (CE, Ord., 1^{er} mai 1882, Req. n° 5363, Lebon 1821-1825, p. 202 - Conseil d'Etat, du 19 février 1875, 46707). Les *actes de gouvernement* se rattachant aux relations internationales de la France concernent tous les actes soumis au seul droit international public (CE Ass., 11 juillet 1975, n° 92381, Jacques Paris de Bollardièrre, *Rec.* p. 423 – Zone d'interdiction de navigation maritime en Polynésie française, en raison d'essais nucléaire ; CE sect., 28 mars 2014, n° 373064, *de B.*, Lebon p. 19 – Refus de porter le candidature d'un magistrat français à l'élection à la Cour pénale internationale) et les autres États (CE Sect., 28 juin 1967, Société des transports en commun de la région d'Hanoï, *Rec.* p. 279) et ceux qui ne sont pas détachables de tels actes (CE Sect., 1^{er} juin 1951, Société des étains et wolfram du Tonkin, *Rec.* p. 312) ou même ceux qui sont liés à leur mise en œuvre dans l'ordre international (CE Ass., 23 novembre 1984, Association « Les Verts », *Rec.* p. 382). Il en est de même des actes de l'exécutif en lien avec le Parlement ou le Conseil constitutionnel, sauf quand ils sont de nature législative ou juridictionnelle. L'absence de tout recours juridictionnel vis-à-vis des actes de gouvernement va fortement intéresser la doctrine administrative. La décision du Premier Ministre de ne pas déposer de projet de loi devant le Parlement, même pour transposer en droit interne diverses infractions pénales portant sur la lutte contre le racisme et la xénophobie (Décision UE n° 2008/913/JAI du 28 novembre 2008 sur la lutte contre certaines formes et manifestations de racisme et de xénophobie au moyen du droit pénal), ne relève ni de la compétence du juge administratif, ni de celle du juge judiciaire (CE, 26 novembre 2015, Krikorian et autres, n° 350.492, Recueil Lebon- Trib. Conflits, 6 juillet 2015, Krikorian et autres, n° C 03995).

L'administration, l'exécutif sont ainsi souverains dans les relations diplomatiques, ce qui est normal, mais aussi dans cette situation sur l'appréciation des poursuites et sanctions de l'Etat du pavillon, ce qui risque d'être aléatoire.

Patrick CHAUMETTE

Professeur émérite, CDMO, Université de Nantes

ERC Advanced Grant 2013, 7^{ème} PCRD, Human Sea n° 340770

<https://humansea.univ-nantes.fr/> et Carnet de Recherche <https://humansea.hypotheses.org/>

Le Code polaire, une norme perfectible instaurant une protection de l'environnement et un renforcement de la sécurité des navires¹

La navigation polaire est particulièrement dangereuse puisque les navigateurs et leurs navires doivent affronter des situations périlleuses nécessitant toutes leurs ressources psychologiques et physiques. C'est une navigation maritime exercée sur les océans polaires, autrement dit l'océan arctique et l'océan austral. Elle s'est développée avec l'évolution des technologies et de la construction navale.

Les enjeux polaires et mondiaux liés à l'établissement du Code polaire

L'Arctique et l'Antarctique sont des espaces polaires aux territoires particuliers entre terre, glace et mer et sont au centre de nombreux enjeux. Tels que la protection de leurs écosystèmes fragiles et spécifiques, de leurs ressources stratégiques, comme les hydrocarbures ou la pêche, mais également de l'intérêt de la route maritime du Nord passant par l'Arctique et l'intérêt touristique que commence à susciter ces régions.

Il existe actuellement un intérêt grandissant pour la navigation polaire et pour la construction d'une véritable « Voie maritime arctique »². Les navires destinés à la navigation polaire étaient auparavant essentiellement des

cargos remorqués par des brises glaces³. La navigation de cargos au sein de ces océans polaires se fait à moindre coût car l'utilisation de ces brise-glaces est de moins en moins nécessaire et donc cela produit un bénéfice économique. Cependant, les cargos sont des navires de commerce réservés au transport de marchandises, alors ils ne peuvent pas toujours supporter certaines conditions météorologiques trop extrêmes. Ces évolutions pourraient ainsi entraîner une attractivité de la navigation polaire.

L'environnement polaire est dangereux pour la navigation puisqu'il y existe des risques maritimes importants. L'activité maritime est mise en difficulté par les climats particuliers des régions polaires avec, notamment, un enchaînement des saisons particulier où l'hiver est particulièrement long tandis que l'été ne dure que trois mois. En outre, l'alternance entre le jour et la nuit est spécifique à l'Arctique car la lumière du jour est très importante tandis que la nuit est caractérisée par l'absence totale de lumière.⁴ Par ailleurs, la présence de glaces dans cet environnement reste le danger principal pour la navigation polaire. Ces particularités peuvent avoir des incidences sur la navigation et peuvent ainsi créer des difficultés car il devient difficile de s'orienter, il est ainsi possible d'heurter des obstacles.

De surcroît, la navigation maritime est également dangereuse pour l'environnement polaire car en cas d'accident les conséquences seraient désastreuses pour ces espaces d'une extrême fragilité.

Les activités maritimes sont complexifiées par ces risques et les dangers

¹ Cet article est issu du mémoire de l'auteure, « Le code polaire – Quels sont les rôles et les enjeux du Code polaire dans le cadre de l'œuvre normative de l'Organisation maritime internationale et de la protection de l'environnement ? », sous la direction de Madame Caroline Devaux, M1 Droit Européen et International, Université de Nantes, 2019.

² LOÏC BOYER, « Les voies maritimes Arctique », *La revue maritime*, n°497, p.84 à p.110, 2013

³ Un brise-glace est un « navire dont le profil d'exploitation peut inclure des fonctions d'escorte ou de gestion des glaces et dont la puissance et les dimensions sont telles qu'il peut entreprendre des opérations offensives dans des eaux couvertes de glace »³ : Recueil sur la navigation polaire, page 11

⁴ Site officiel de l'Institut polaire français, Paul-Emile VICTOR : <https://www.institut-polaire.fr/language/fr/>

spécifiques aux espaces polaires. En outre, le navire doit être équipé pour surmonter cet environnement hostile. Ainsi, la navigation polaire entraîne des risques pour la sécurité des navires, celle des personnes et pour l'environnement. Il est alors nécessaire de la réglementer.

L'intérêt pour les routes maritimes polaires vient opposer deux intérêts, l'un économique et un autre écologique. Le transport maritime peut, effectivement, avoir des conséquences environnementales désastreuses pour ces régions, comme par exemple, les pollutions par hydrocarbures ou les pollutions atmosphériques⁵. Il est donc essentiel d'encadrer la navigation polaire pour trouver un équilibre entre ces intérêts qui semblent diverger.

Dans un autre temps, le réchauffement climatique a de nombreuses conséquences⁶. Les pôles sont les espaces les plus fragiles et les plus atteints par ce phénomène puisqu'il entraîne une fonte des glaces importante modifiant la géographie de ces espaces, or cela entraîne aussi des conséquences au niveau mondial. Par exemple, la banquise de l'Arctique n'est que « 60% de ce qu'elle était en 1970 »⁷. Ainsi, il a été possible d'observer dans les années 2000, des voies maritimes arctiques où la glace y était totalement absente. Néanmoins, d'un point de vue pragmatique et économique la fonte des glaces provoquée par le réchauffement climatique amène des avantages économiques, par exemple le passage par les routes maritimes polaires se fait avec de moins en moins d'inconvénients, spécifiquement en été. De surcroît, ce phénomène permet l'accès à de nombreuses ressources, notamment les hydrocarbures. Le cas de la Chine illustre cela

car elle met en œuvre une nouvelle stratégie de transports et d'expansion avec « les nouvelles routes de la soie » dans laquelle elle inclue des routes maritimes, dont le passage par l'Arctique⁸.

L'Arctique et l'Antarctique sont organisés en espaces maritimes conformément au droit international de la mer institué par la Convention de Montego Bay⁹. Ces espaces et leurs délimitations ont entraîné des tensions entre les Etats côtiers de la région de l'Arctique mais également de l'Antarctique. Notamment, par leur volonté d'agrandir leur plateau continental afin d'accéder au maximum de ressources. En outre, il existe un espace maritime, la haute mer, qui reste un lieu de liberté échappant à tout contrôle des Etats mais cet espace reste minime en Arctique. Cependant, cette Convention internationale connaît des limites dont l'absence de ratification par les Etats-Unis. Pour autant, cette question n'est pas soulevée dans le cadre de l'étude du Recueil sur la navigation polaire car celui-ci ne traite pas de la question de la revendication des espaces maritimes polaires. Néanmoins, il existe des enjeux quant à leur délimitation au sein de l'Arctique car certains Etats viennent appliquer leur propre réglementation relative à la navigation polaire au sein de ces espaces maritimes desquels ils disposent des droits souverains.

L'Organisation maritime internationale (OMI) joue un rôle important dans l'encadrement de la navigation polaire et de la protection de cet environnement. C'est une institution spécifique de l'Organisation des Nations Unies (ONU) instituée en 1948 par une Convention internationale¹⁰.

⁵ Le naufrage en Alaska de l'Exxon Valez en 1989 illustre ce danger pour l'environnement.

⁶ Groupe d'expert intergouvernemental sur l'évolution du climat - Rapport de synthèse - Résumé à l'intention des décideurs, « Changements climatiques 2014 »

⁷ « La métamorphose de l'Arctique, il est urgent d'agir », le 28 septembre 2016, OMM (site officiel)

⁸ « La Chine veut une « route de la soie polaire » dans l'Arctique », le 26 janvier 2018, Le Point

⁹ Convention des Nations unies sur le droit de la mer dite « Convention de Montego Bay » adoptée le 10 décembre 1982

¹⁰ *Convention portant création de l'Organisation maritime internationale*, adoptée le 6 Mars 1948 et entrée en vigueur le 17 Mars 1958

La mise en place du Recueil sur la navigation polaire dit « le Code polaire »

L'OMI a adopté divers instruments juridiques pour faire face à ces enjeux de pollution mais aussi de sécurité et de sûreté des navires. La sécurité d'un navire correspond à la gestion des risques accidentels dus à la navigation maritime, comme les risques de mer.

L'OMI peut adopter plusieurs types de normes, elle est à l'origine de conventions internationales importantes, elle adopte également des circulaires et des résolutions, ainsi que des feuilles de route qui sont des normes dont la valeur contraignante n'est pas systématique et qui sont adoptées par ses différents organes. Cette Organisation internationale est constituée d'une Assemblée composée des différents Etats membres¹¹ dont certains sont intéressés par la voie maritime de l'Arctique comme la Russie, le Danemark, la Norvège, la France, les Etats-Unis, le Canada et la Chine. Ensuite, le Conseil est son organe exécutif, il est composé de membres élus pour un mandat de 2 ans. Cinq comités principaux composent également l'OMI, dont le Comité de la sécurité maritime qui a adopté la Résolution amendant la Convention SOLAS¹² et le Comité de la protection du milieu marin qui a adopté le Code polaire¹³. En outre, le Comité de la sécurité maritime a également adopté une résolution MSC.395(94) afin de rendre obligatoire les dispositions de sécurité de ce Code polaire.

Le Recueil international des règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires aussi dénommé « Recueil sur la navigation polaire » ou plus communément « le Code polaire » a été adopté par l'OMI le 15 mai 2015 et est entré en vigueur le 1^e janvier 2017.

L'adoption du Code polaire fait suite à un projet ayant débuté dans les années 1990 auprès de l'OMI. Les deux parties du Code polaire ont été adoptées à deux dates différentes, la première le 19 novembre 2014 et la seconde le 15 mai 2015. Cependant celui-ci est entré en vigueur plus tardivement, le 1^e janvier 2017 à la suite de la procédure de « l'acceptation tacite » dans le cadre de la Convention SOLAS et de la Convention MARPOL. Ce dernier a également été transposé dans le droit français par l'Arrêté ministériel du 20 décembre 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987, relatif à la sécurité des navires¹⁴.

L'OMI joue donc un rôle essentiel dans la réglementation du transport maritime international, elle s'intéresse également aux zones sensibles comme l'Arctique et l'Antarctique.

La mise en avant par le Code polaire de la sécurité des navires naviguant dans les eaux polaires

Le Code polaire vient principalement renforcer les normes concernant la sécurité des navires ayant vocation à naviguer au sein des eaux polaires puisque ce volet correspond à la Première partie portant sur les « mesures de sécurité » qui est plus volumineuse que la seconde partie portant sur « les mesures de prévention de la pollution ».

Ce renforcement de la sécurité des navires se traduit par une unification des normes au niveau international et cela dès la construction du navire. Cette étape peut être renforcée, par exemple avec l'utilisation de certains matériaux.

Ensuite, le Code polaire vient également réglementer les cotes glaces attribuées aux

¹¹ 174 Etats membres de l'OMI - Site officiel de l'OMI : <http://www.imo.org/FR/Pages/Default.aspx>

¹² Résolution MSC.385(94)

¹³ Résolution MEPC.264(68)

¹⁴ Arrêté du 20 décembre 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, Article Règle 46

navires¹⁵ en reprenant les différentes « classes glaces » élaborées par l'IACS (*International Association of Classification Societies*). Ces « classes glaces » sont ainsi reprises au sein du Recueil en établissant trois catégories correspondant à ces dernières. Cela permet d'unifier la sécurité des navires circulant au sein de l'environnement polaire mais cette réglementation entraîne également une augmentation des coûts et donc la rentabilité de ces navires se fait à plus long terme. Ainsi, cet effet pourrait avoir vocation à rendre moins attractif la navigation dans les eaux polaires, notamment le passage par la voie arctique maritime.

Par ailleurs, la navigation polaire est elle-même prise en compte de manière importante dans le Code polaire dont l'adaptation de certaines règles spécifiques de navigation où certains instruments deviennent difficiles d'utilisation dans cet environnement extrême¹⁶. Ce Recueil met également en place une préparation à la navigation polaire à travers la mise en place d'un « Manuel d'exploitation »¹⁷. Cela permet dès lors un renforcement de la sécurité du navire car la navigation est planifiée¹⁸ et permet d'éviter ou de se préparer à se confronter à des risques plus importants dans les eaux polaires.

Cependant, l'évènement en mer ne peut pas toujours être évité alors cette réglementation internationale prévoit également une adaptation des règles de sauvetage spécifiques aux milieux polaires car ces opérations sont complexifiées par cet environnement. Cela permet essentiellement de sauver les vies humaines sans pour autant prendre en compte la « survie » du navire qui cause des dommages à l'environnement. Ce choix se justifie par le fait de l'impossibilité technique de procéder à une récupération d'un navire naufragé et de l'importance de la vie

humaine en mer qui est le fondement de la solidarité des gens de mer.

Enfin, le Code polaire concerne tous les acteurs du milieu maritime, principalement en ce qui concerne la sécurité des navires. Cela permet une meilleure effectivité de celui-ci, puisque les règles mises en place touchent le constructeur naval, mais également l'armateur propriétaire du navire, l'Etat côtier mais également l'Etat du port ou encore l'Etat du pavillon et les sociétés de classification dans l'application de leur mission d'attribution des « classes glaces » des navires. Enfin, l'équipage est également pris en compte par ce Recueil car il impose un certain niveau de formation pour les officiers.¹⁹ Cette norme est à relativiser car elle ne concerne pas la totalité de l'équipage mais cette modification entre dans une démarche de renforcement de la sécurité des navires.

La protection de l'environnement polaire introduite par le Code polaire

Le Code polaire, en complément de la sécurisation de la navigation polaire face aux risques maritimes de ces milieux particuliers, met en place une protection de l'environnement polaire.

Tout d'abord, cette protection est une conséquence des règles relatives à la sécurité des navires puisque ces dernières ont pour objectif de limiter les risques de naufrage. Le code polaire a alors pour finalité une préservation de l'environnement en évitant ou limitant l'impact d'un tel naufrage.

Cette protection de l'environnement, mise en place au sein du Code polaire à travers sa seconde partie, reste cependant moins volumineuse que la précédente. En outre, la réglementation concernant la protection de l'environnement est limitée par son champ d'application matériel car elle ne prend pas en compte toutes les pollutions marines liées au

¹⁵ Elles permettent d'indiquer quelles conditions peuvent affronter les navires, grâce à leur conception et leurs équipements spécifiques.

¹⁶ Recueil sur la navigation polaire « Chapitre 8 : Communications », p.28

¹⁷ Recueil sur la navigation polaire, « Chapitre 2 : le Manuel d'exploitation dans les eaux polaires », p.14

¹⁸ Recueil sur la navigation polaire, p.28

¹⁹ Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille dite « convention STCW », adoptée le 7 juillet 1978 et entrée en vigueur le 28 avril 1984 (révision en 1995 et 2010)

trafic maritime, comme par exemple, les nuisances sonores.

La préservation des milieux marins polaires contre la pollution marine par hydrocarbures est prise en compte de manière prépondérante sur les autres causes. De plus, le Code polaire est une résolution de l'OMI qui vient amender la Convention MARPOL²⁰ ce qui lui permet d'avoir une force juridique contraignante. Ce Recueil vient également réglementer de nombreuses autres pollutions marines en amendant d'autres conventions internationales comme la Convention BWM²¹ dont l'application est nécessaire pour la conservation des océans polaires.

Cependant la protection de l'environnement au sein du Code polaire est très limitée, notamment par les règles édictées. Effectivement, la structure au sein des chapitres est différente par rapport à la première partie puisque aucune « prescription », ni « règle de mise en œuvre » ne sont énoncées, ce sont des « normes d'exploitation » ou de « construction » qui sont directement édictées. C'est donc un Recueil qui fait primer la sécurité des navires sur la protection de l'environnement. L'intérêt économique du transport maritime est donc favorisé à la protection de l'environnement alors que les dommages causés à l'environnement polaire sont généralement irréversibles et ont des conséquences dans le monde entier.

L'application du Code polaire par de nombreux acteurs permettant son effectivité

Le Code polaire est une norme internationale car il a été établi par l'OMI dans

²⁰ *Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires* dite « Convention internationale MARPOL » (*Marine Pollution*), adoptée en 1973, (Protocole de 1978), entrée en vigueur le 2 octobre 1983

²¹ *Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires* dite « convention BWM », adoptée le 13 février 2004, entrée en vigueur le 8 septembre 2017

le cadre de son œuvre normative et il vient amender des conventions internationales fondamentales dans le milieu maritime.

Ce Recueil relatif à la navigation polaire a vocation à être appliqué par de nombreux acteurs, cela permettrait une véritable concrétisation de ce texte juridique.

Tout d'abord les acteurs privés ont vocation à mettre en œuvre le Code polaire. Par exemple, les armateurs doivent s'assurer d'acquérir un navire aux normes pour naviguer dans les eaux polaires, pour cela le constructeur doit avoir connaissance de celles-ci et doit les respecter. Ces derniers ont favorablement accueilli le Code polaire puisqu'ils avaient incité l'OMI à établir un tel Recueil afin de lutter contre l'insécurité juridique qui règne sur les eaux polaires car les Etats riverains de celles-ci n'ont pas unifié leurs droits relatifs à la navigation polaire.

Dans un second temps, les acteurs publics ont également vocation à appliquer ce Recueil sur la navigation polaire. Ces derniers sont cités au sein de ce dernier sous le terme « Administration ». Ce terme vague n'est pas défini au sein du Code polaire, cependant il semble faire référence aux Etats dans leur mission de contrôle mais également à un acteur privé, les sociétés de classification, dans le cadre de l'exercice de leur activité de délégation de service public consistant à la classification de navires. Ensuite, les Etats tiers peuvent également avoir des intérêts dans l'unification de ce droit entourant la navigation polaire puisqu'ils peuvent être des Etats de pavillon. Ainsi certains Etats tiers aux pôles, autrement dit des Etats n'ayant pas de territoires dans les eaux polaires mais qui ont, néanmoins, des intérêts dans ces régions, comme par exemple la Chine.

Alors ces acteurs publics appliquent ce Code polaire mais ils ont principalement pour mission de contrôler sa mise en œuvre. Dans ces régions polaires, principalement le passage vers l'océan Arctique, se fait par des lieux précis et sous l'autorisation de certains Etats comme la Russie ou le Canada, ces Etats jouent un rôle de premier ordre dans ce contrôle. Par

ailleurs, les opérateurs privés, comme les associations de protection de l'environnement pourraient jouer un rôle dans le contrôle de la mise en œuvre du Code polaire puisque certaines associations sont ancrées dans ces régions²². Par exemple, l'association WWF participe au Conseil de l'Arctique²³.

Ainsi, le Code polaire est mis en œuvre par différents acteurs, publics autant que privés et cette application est également contrôlée. Cette surveillance est elle-même prévue au sein du Recueil et il permet d'assurer l'effectivité du respect des normes établies et donc une meilleure protection de l'environnement et de la sécurité des navires.

La nature juridique du Code polaire justifiant sa concrétisation

La nature juridique du Recueil sur la navigation polaire fait l'objet de débats. C'est une résolution adoptée par l'OMI dans le cadre des nombreux Codes qu'elle a pu établir²⁴. Cependant le Code polaire vient amender de nombreuses conventions internationales dont la Convention SOLAS et la Convention MARPOL. Ces modifications créent plusieurs plus-values. Tout d'abord, cela permet une adaptation de ces conventions à la particularité de la navigation dans les eaux polaires. Ensuite, ces amendements permettent au Code polaire d'acquérir une valeur juridique contraignante puisque sans eux il ne serait qu'une Résolution de l'OMI sans force contraignante.

La nature juridique du Code polaire lui donne ainsi une force contraignante. Alors en principe cela pourrait lui permettre d'être totalement obligatoire et efficace dans le cadre

de la réglementation de la navigation polaire, surtout pour la préservation de l'environnement.

Le Code polaire, une norme perfectible

Les normes établies par le Recueil relatif à la navigation polaire ne sont pas toutes contraignantes. Une marge de manœuvre importante est laissée aux Etats dans sa mise en œuvre. Cette liberté risque d'entraîner un morcellement du droit relatif à la navigation dans les eaux polaires mais cela à une échelle moins importante qu'antérieurement à l'adoption du Code polaire. Alors l'objectif d'unification du droit n'est pas entièrement atteint. Cette limite aurait pu être évitée par l'adoption d'une convention internationale relative à la navigation polaire plutôt qu'une résolution de l'OMI amendant les différentes conventions préexistantes. Néanmoins cette possibilité ne semble pas réalisable sur le plan diplomatique.

Par ailleurs, le contrôle de la mise en œuvre de ces règles n'est pas ou que très peu unifié. Les manquements ou les possibles améliorations du Code polaire peuvent se justifier par le mode de fonctionnement de l'OMI²⁵ qui est fondé sur le principe du multilatéralisme. Dans ce cadre, l'adoption de règles juridiques contraignantes peut se faire en contrepartie d'une certaine liberté des Etats dans leur mise en œuvre. Néanmoins l'adoption de ce Recueil sur la navigation polaire est un pas en avant dans l'édification de normes s'appliquant à la navigation polaire qui était encore rare et peu importante il y a quelques décennies.

Dans un second temps, le Code polaire peut être amélioré car son champ d'application matériel est, certes large en matière de sécurité des navires, mais il ne s'applique qu'à certains types de transport maritime. Par exemple, celui-ci n'est mis en œuvre que dans le cadre du transport maritime de marchandises et de

²² WWF, « Navigation et vitalité future de l'Arctique, un équilibre délicat à trouver » (consulté le 18 mai 2019)

²³ Site officiel du Conseil de l'Arctique : <https://arctic-council.org/index.php/en/>

Le Conseil de l'Arctique est, une organisation intergouvernementale créée en 1966 par la Déclaration d'Ottawa. Cette Organisation est basée sur un mode de fonctionnement multilatéral où les Etats et les conseils qui la composent se réunissent lors de forums pour établir une coopération au sein de l'Arctique

²⁴ Liste codes de l'OMI : <http://www.imo.org/fr/Publications/Pages/CatalogueAndBookCodeLists.aspx>

²⁵ H. LEFERVRE-CHALAN, *La Stratégie normative de l'Organisation maritime (OMI)*, coll. Du Centre de Droit Maritime et des Transports, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, 2012

passagers. La pêche et d'autres activités maritimes liées à petit tonnage ne sont pas concernées par ce règlement. Or dans les régions polaires ces activités sont les plus importantes par rapport au transport maritime international. Cependant, il ne semble pas possible de pouvoir réglementer cela par l'intermédiaire de l'OMI car les Etats riverains y jouent un rôle important et ne trouvent pas d'intérêt dans une telle réglementation au niveau international.

Le Code polaire est un instrument juridique essentiel dans la réglementation de la navigation polaire et dont l'application à vocation à être respectée et mise en œuvre par de nombreux acteurs. Il permet d'assurer une sécurité des navires destinés à être exploités dans les eaux polaires et d'élaborer un commencement de protection de l'environnement polaire face aux pollutions marines. Le Code polaire a été élaboré par l'OMI, cela lui permet d'avoir une portée juridique internationale mais celle-ci connaît des limites. Il est possible de se demander si la simple autorisation de la navigation polaire, dans un cadre commercial, au sein des régions polaires n'est pas contraire à la préservation de l'environnement.²⁶²⁷

Elise Leroux

Etudiante du Master 2 Droit des activités
maritimes et portuaires
Université du Havre

²⁶ L. FEDI et O.FAURY « les principaux enjeux et impacts du Code polaire de l'OMI », *le Droit maritime français*, n°779, 14 avril 2016

²⁷ O. DELFOUR-SAMAMA (dir), Cédric LEBOEUF, Gwenaële PROUTIERE-MAULION, Ed A. PEDONE, *Nouvelles Routes maritimes – Origines, évolutions et perspectives*, éd A. Pedone, 2016



Le droit face à l' « Homo Plasticus »¹

Le 5 juin 2018, à l'occasion de la Journée mondiale de l'environnement, Monsieur António Guterres, secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies (ONU) a alerté sur les déchets plastiques envahissant les océans, à force d'images, notamment sur la prolifération des microplastiques, qui sont plus nombreux dans « les mers du globe que [ne le sont les] étoiles dans toute la Galaxie »². Avec l'image apocalyptique qu'il pourrait y avoir en 2050 plus de plastiques que de poissons dans les océans, le secrétaire général a insisté sur la nécessité de « vaincre la pollution liée aux plastiques ».

Le plastique, tant encensé pendant de nombreuses années, est donc devenu l'ennemi à abattre, lorsque l'on s'est rendu compte de la catastrophe environnementale qui avait lieu. Depuis, la prise de conscience a été mondiale, et le droit étant un facteur essentiel pour lutter contre les déchets plastiques, il convient de s'attarder sur l'état de ce dernier et sur les difficultés auxquelles son efficacité peut être confrontée.

Le plastique, du matériau miracle au fléau des océans

Découverts au cours du 19^{ème} siècle, par Alexander Parkes, en 1862, qui fabriqua la parkesine, les plastiques vont se multiplier, à la fois dans leur type et dans leur usage. En 1863, aux Etats-Unis, lors d'une compétition visant à remplacer les boules de billard en ivoire (extrêmement chères et rares), les frères Hyatt mettent au point le celluloid. En 1907, Léo Baekeland crée la bakélite. Au fur et à mesure, la diversification des matériaux plastiques va s'accélérer, et les travaux scientifiques entrepris vont mener à la création du

polychlorure de vinyle (PVC), du polytéréphtalate d'éthylène (PETP), ... Commence alors «l'âge des plastiques». Les matériaux plastiques sont perçus comme «un matériau miracle» : modélables, imperméables, lisses, résistants à la chaleur, pouvant être transparents ou colorés, ils possèdent mille et une propriétés, permettant des usages nombreux et variés. Ils sont utilisés partout : voitures, vêtements, emballages (la fameuse bouteille en plastique par exemple), jouets, aéronautique, et aujourd'hui, le monde en consomme plus de 340 millions de tonnes chaque année.

Cette consommation s'est développée malgré la dangerosité des plastiques, qui provient des difficultés à réutiliser, recycler les plastiques devenus déchets, de manière générale à gérer les déchets qui proviennent de leur utilisation³. Les plastiques sont nocifs pour l'environnement et faute d'être traités correctement, ils se retrouvent très souvent dans la nature, polluant dès lors la terre et surtout les océans pendant des années. On trouve des déchets macroplastiques (sacs, pailles, etc), et d'autres appelés microplastiques (provenant des peintures, cosmétiques, etc). Dès les années 1970, des études ont évoqué la pollution plastique des océans, cependant c'est en 1997 avec la médiatisation par Charles Moore de la première grande zone d'ordures, ou *Great Garbage Patch*, dans le Pacifique, que celle-ci devient véritablement connue. Les déchets plastiques se retrouvent en réalité partout dans les océans, même en Antarctique, là où presque aucun Homme n'est allé, ou à 10 927 mètres sous la surface des océans⁴... 20% de ces déchets proviennent de la pollution en mer (c'est par exemple un emballage plastique jeté par-dessus bord, ou encore un filet de pêche abandonné), et 80% proviennent de la terre (c'est par exemple des déchets sur la plage, provenant de décharges mal gérées, ou des

¹ Cet article est principalement issu du mémoire de l'auteure, « La pollution plastique des océans : un défi juridique international », sous la direction de Madame Odile Delfour-Samama, M1 Droit Européen et International, Université de Nantes, 2019.

² António Guterres, Message pour la Journée mondiale de l'environnement, ONU, 5 juin 2018.

³ Voir Dalberg Advisors pour le WWF, "Pollution plastique : à qui la faute ?", Rapport, Mars 2019. Plastiques directement jetés au sol, dans les fleuves, les zones marines, problèmes de gestion dans les décharges, ...

⁴ https://www.lemonde.fr/big-browser/article/2019/05/14/a-10-927-metres-sous-la-surface-du-pacifique-un-sac-plastique-et-des-emballages-de-bonbons_5461980_4832693.html

fleuves). Tout simplement, « la mer est l'exutoire final de tous les déversements humains et naturels venant de terre »⁵.

Les déchets plastiques pourraient se dégrader très rapidement et n'avoir aucun impact sur les océans, cependant ce n'est pas le cas. Mettant des années à disparaître, les plastiques ont énormément d'impacts. Les espèces animales et végétales sont touchées par l'enchevêtrement, l'ingestion, et la dégradation du milieu marin que causent les déchets plastiques, les Hommes mangent des poissons contaminés, etc. Il y a une pollution non seulement environnementale mais aussi sanitaire, par les risques pour la santé dont sont responsables les déchets plastiques. Peut même être ajoutés les divers impacts sur le tourisme, et plus largement économiques.

Toujours plus mis en cause médiatiquement (on ne compte plus le nombre d'articles sur les ravages des déchets plastiques dans les océans), le plastique est devenu l'un des grands problèmes environnementaux du 21ème siècle. Il était donc grand temps que les Etats réagissent face à l'« Homo Plasticus »⁶, en légiférant.

Le développement du droit pour lutter contre la pollution plastique des océans

Les lois pour gérer les déchets, y compris les déchets plastiques, existent depuis plus ou moins longtemps. Les Etats cependant ne cherchaient pas à faire plus par rapport au problème spécifique que sont les plastiques. Un grand manque de normes (normes de production, réglementations pour bannir des produits en plastique complètement inutiles et/ou remplaçables, ...) était à déplorer pour véritablement lutter contre la pollution plastique des océans. Est-ce que l'état du droit a changé ?

Récemment, les initiatives internationales se sont effectivement multipliées, du fait de la

prise de conscience de la catastrophe. Les organisations régionales et internationales ont pris des normes, qui ont pu donner une impulsion aux Etats nationalement. Tout s'est fait de manière simultanée.

Il existe, et cela est une nécessité, un enchevêtrement entre les normes régionales et universelles du droit international, entre les normes contraignantes et celles de *Soft law*, ainsi qu'entre les normes internationales et nationales. Les normes se complètent ainsi.

L'enchevêtrement des normes universelles et régionales

S'agissant de la pollution en mer, dans sa globalité, le droit international a réagi, et ce très tôt, contre le rejet et l'immersion des déchets dans les océans. Ainsi, non seulement la convention de Londres de 1972 interdit l'immersion de déchets quels qu'ils soient, mais surtout, la convention MARPOL de 1973/1978, qui permet de lutter contre « les déversements délibérés, par négligence ou accidentels, d'hydrocarbures et autres substances nuisibles par les navires », a spécifiquement une annexe V interdisant les rejets d'ordures. C'est là d'ailleurs que se trouve l'une des premières définitions juridiques des plastiques (appareaux de pêche, tels que les cordages et les filets de pêche synthétiques, les matières plastiques, ou encore les cendres d'incinération des plastiques). L'évacuation en mer de tous les plastiques est interdite partout. MARPOL se veut concrète, pour faciliter son implémentation, dépassant la simple obligation d'interdire, en imposant la tenue d'un registre des ordures, d'avoir des affiches de prévention à bord des navires ainsi que des plans de gestion. De très nombreux autres traités permettent plus ou moins directement de combattre les déchets plastiques : accord sur les stocks de poissons, qui dispose notamment dans son article 5 de réduire « au minimum la pollution, les déchets, les rejets, les captures par des engins perdus ou abandonnés », la convention sur la diversité biologique, la convention sur la conservation des espèces migratrices. Des conventions et protocoles régionaux sont également utiles dans le domaine, comme les protocoles des

⁵ Jean-Pierre Beurrier, Droit international de l'environnement, 5^{ème} édition, éditions Pedone, 2017, p.211.

⁶ Gérard Bertolini, Homo Plasticus : les plastiques, défi écologique, édition Sang de la Terre, 1991.

conventions des mers régionales du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), comme le droit de l'Union européenne, à travers la directive sur les installations de réception portuaires, révisée en 2019, ou encore comme la Charte africaine du transport maritime.

S'agissant de la pollution tellurique, la convention de Bâle est la seule norme universelle contraignante consacrée aux déchets plastiques provenant de la terre. Elle a été en effet amendée le 10 mai 2019⁷, pour intégrer les déchets plastiques dans son champ d'application, permettant ainsi un meilleur contrôle de l'importation et l'exportation des plastiques, et cherchant à éviter une mauvaise gestion dans le monde. Une de ses règles essentielles est d'interdire l'exportation si le pays qui va recevoir les déchets ne peut les gérer correctement. C'était une réforme attendue depuis longtemps, les juristes ayant conseillé de classer les déchets plastiques comme dangereux⁸, et qui donne du poids aux renvois de navires remplis de déchets plastiques qui allaient vers l'Asie. Cependant, il n'existe aucune autre convention universelle sur la pollution tellurique, ce qui engendre un manque de réglementation des activités terrestres (absence de normes de conception favorisant la récupération et le recyclage, d'objectifs de réduction, d'interdiction de certains plastiques, du principe de pollueur-payeur (à travers des taxes, etc). Alors que la pollution tellurique est délaissée en droit contraignant universel, toutes les conventions des mers régionales luttent contre la pollution d'origine terrestre (article 8 de la convention de Barcelone, article 6 de la convention de la mer Rouge, de celle du Koweït, article 7 de la convention pour les Caraïbes, ...). De nombreux protocoles contraignants y sont consacrés

(ceux des conventions de Barcelone⁹, de Djeddah, du Koweït, de Carthagène, ...). Ils obligent les Etats à « prévenir, réduire, combattre et éliminer dans toute la mesure possible la pollution (...) due aux déversements par les fleuves, les établissements côtiers ou les émissaires, ou émanant de toute autre source et activité terrestre ». Les déchets plastiques sont toujours concernés. Là encore, le droit de l'UE a pris des mesures, telles que la directive sur les emballages et les déchets d'emballages, celle sur la mise en décharge, celle sur la gestion des déchets, qui institue un cadre pour le traitement des déchets (avec notamment la hiérarchie des déchets: prévention, réutilisation, recyclage, valorisation (énergétique, par exemple) et élimination, le principe du pollueur-payeur, le concept de la responsabilité élargie du producteur, ...), la directive sur les sacs plastiques, la directive SUP qui interdit la production de certains produits fréquemment trouvés sur les plages (par exemple, les pailles, les couverts et les contenants pour aliments), et pose des exigences en matière de conception et d'étiquetage des produits¹⁰. La législation européenne a déjà conduit à une réduction significative de l'utilisation des sacs en plastique dans plusieurs États membres¹¹, elle devrait faire de même pour les plastiques à usage unique.

La prolifération des normes internationales de *Soft law*

Face aux normes contraignantes peu nombreuses pour lutter spécifiquement contre les déchets plastiques, les normes non contraignantes ont été développées, et elles ont continué de l'être. Ces normes de *Soft law* ont été adoptées pour renforcer le cadre juridique des conventions et protocoles, qu'ils soient

⁷ <http://www.brsmeas.org/?tabid=8005>, <https://www.globalelr.com/2019/05/basel-convention-extends-to-include-transboundary-movements-of-plastic-waste/>, <https://www.actualitesdudroit.fr/browse/environnement-qualite/environnement/21336/dechets-plastique-la-convention-de-bale-en-passe-d-etre-modifiee>, etc.

⁸ Chelsea M. Rochman & co, "Policy : classify plastic waste as hazardous", *Nature*, Vol. 494, Février 2013, p.169-171. Baptiste Monsaingeon, « Plastiques : ce continent qui cache nos déchets », *Mouvements*, La découverte, 2016/3 n°87, p.48-58

⁹ Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique, adopté le 17 mai 1980, entré en vigueur le 17 juin 1983. Il a été amendé le 7 mars 1996, et a été renommé protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre.

¹⁰ Jerneja Penca, "European Plastics Strategy: What promise for global marine litter?", *Marine Policy*, 97, 2018, 197-201.

¹¹ European Commission, "Plastic Waste: a European strategy to protect the planet, defend our citizens and empower our industries", Press release, Strasbourg, 16 January 2018.

universels ou régionaux. Il s'agit de modifier, mettre à jour des normes existantes. Ainsi, la convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, en vigueur depuis 1983, protégeant des espèces impactées par les déchets plastiques, comme les tortues, les baleines, a été complétée par différentes résolutions, la remettant au goût du jour¹². Cependant il s'agit également et peut-être même surtout, de compléter le droit contraignant, de couvrir des lacunes. Le meilleur exemple est la lutte contre la pollution tellurique. Si celle-ci est combattue régionalement, la pollution plastique des océans n'ayant pas de frontières, il était nécessaire d'adopter un instrument universel, concernant l'entièreté de la planète. Ainsi, en 1995, les Etats adoptent le GPA¹³, programme d'action universel pour lutter contre les déchets provenant de la terre. De plus, alors que le droit contraignant fait peu acte des mesures prises à terre, de la gestion des déchets avant même qu'ils n'arrivent dans les mers, la *Soft law* a été plus que prolifique sur ce point. Les lignes directrices pour une gestion efficace des déchets de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), depuis 2001, mises à jour récemment, le GPWM¹⁴, en 2010, le GPML, depuis 2012, la Stratégie de Honolulu, en 2011, etc : autant de normes non contraignantes qui préconisent différentes mesures concrètes. On y trouve des injonctions à éduquer et sensibiliser sur les impacts et la nécessité d'améliorer la gestion des déchets, à employer des instruments basés sur le marché pour soutenir la gestion des déchets, surtout la minimisation des déchets (grâce à des redevances, la responsabilité du producteur étendue, des systèmes de consigne,

¹² Lors de la 12^{ème} session de la Conférence des Parties, à Manille, aux Philippines, du 23 au 28 octobre 2017, la gestion des débris marins, dont les déchets plastiques représentent la grande majorité, a été à l'ordre du jour, et une résolution a été adoptée. Cette dernière remplace les résolutions 10.4 sur les débris marins et 11.30 sur la gestion des débris marins, qui avaient été prises auparavant.

¹³ Conférence de Washington, du 23 octobre au 3 novembre 1995, Déclaration de Washington sur la protection de l'environnement marin contre la pollution due à des activités terrestres, adoptant le programme d'action mondial pour la protection de l'environnement marin contre la pollution due à des activités terrestres (PAM, plus connu sous son acronyme anglais GPA, pour Global Programme of Action).

¹⁴ Partenariat mondial sur la gestion des déchets (PMGD, ou en anglais GPWM, pour Global Partnership on waste management).

des taxes de collection des déchets, des rabattements fiscaux sur les produits recyclés, ...), à développer les infrastructures et implémenter les meilleures pratiques pour réduire le déchargement des déchets dans les fleuves notamment (c'est la promotion pour l'installation de poubelles, de valorisation énergétique des déchets, de décharges, de pièges à débris, ...). Le GPWM cherche à remédier à la difficulté d'Etats à gérer correctement ces déchets¹⁵, et le GPML¹⁶ est un programme pour aider différents projets, différentes innovations, permettant de lutter contre la pollution des océans par les déchets.

La *Soft law* a permis de faire évoluer le droit et le cadre normatif est devenu plus pertinent. Elle s'est multipliée, et le droit international continue d'y avoir recours : déclaration d'Hamilton, sur la mer des Sargasses en 2014, accord non contraignant trouvé par le G20 en juin 2019 pour lutter contre les déchets plastiques dans l'océan, ...

Quid des mesures purement nationales ?

Les Etats agissent sur la gestion des déchets, ou encore sur l'interdiction de certaines PUU. Comme dit précédemment, c'est une prise de conscience mondiale et la preuve suit.

En Inde, l'interdiction partielle ou totale des sacs plastiques a été décrétée¹⁷, tandis qu'en Afrique du Sud, les sacs plastiques légers ont été bannis¹⁸. Au Rwanda¹⁹, en Gambie ou

¹⁵ Le GPWM fait un focus sur la prévention des déchets, la réutilisation, le recyclage, la gestion intégrée, cherche à créer des réseaux et à augmenter la capacité dans le monde à gérer les déchets. Il met en place des plans d'action pour faciliter la gestion des déchets. Permet la coordination des différents acteurs, construit un réseau d'experts sur la gestion des déchets, il y a un partage d'informations, de connaissances, des meilleures pratiques de gestion. Un de ses domaines d'intervention spécifiques est les déchets marins, donc les déchets plastiques.

¹⁶ Partenariat mondial sur les déchets marins (PMDM ou en anglais le GPML, pour Global Partnership on Marine Litter).

¹⁷ The South Asian Network for Development and Environmental Economic (SANDEE), "Is a Ban the Best Way to Reduce Plastic Bag Use? A Case Study from Delhi", Policy brief, N°60-11, December 2011.

¹⁸ Naidoo Ruchir, "Should seas have standing ? A critical study of plastic marine debris and pollution laws in international and south African law", Dissertation for the degree of Master of

encore au Cap Vert, toute production de sacs plastiques, légers ou non, a été interdite, ce qui fait de l’Afrique le continent ayant le plus d’interdictions nationales du fameux sac plastique²⁰.

La France, dont l’industrie plastique a un chiffre d’affaires de 30 milliards d’euros, et qui est le 3ème consommateur de plastiques en Europe, a pris des mesures pour combattre la pollution plastique des océans. Sachant que la France a la réputation d’être le cancre européen du recyclage, et de manière générale, de ne pas être le meilleur pays pour ce qui est de la gestion des déchets plastiques, c’est une avancée que la France ait pris conscience de ses failles et cherche à y remédier. Alors s’il est vrai que la France s’est améliorée en respectant le droit de l’UE, ce n’est pas uniquement le cas et des mesures purement nationales ont visé les déchets plastiques. Ainsi, la France a interdit les sacs plastiques en 2015 (pour certains types de sacs plastiques, en 2016 et en 2017). Alors que l’UE a adopté une directive sur les sacs plastiques, qui ne fait que réduire la consommation des sacs plastiques légers (les Etats doivent pour ce faire soit mettre en place une taxe, soit, peu importe la méthode, réduire la consommation à 90 sacs plastiques par personne en 2019, 40 en 2025). La loi EGALIM interdit les pailles, les couverts, les bâtonnets, les mélangeurs pour boissons, les verres jetables, les steaks, les pots crèmes glacées, plateaux repas, saladiers, boîtes de verre jetables et couvercles en plastique, bouteilles en plastique pour la restauration scolaire, à partir de 2020 – ce qui a été repoussé en 2021 par la loi Pacte pour s’aligner sur une directive européenne. La France a été l’un des premiers pays²¹ à interdire les microplastiques dans certains produits, comme en témoigne l’article L.541-10-5 du code de l’Environnement : « au plus tard le 1er janvier 2018, il est mis fin à la mise sur le marché de produits cosmétiques

rincés à usage d’exfoliation ou de nettoyage comportant des particules plastiques solides, à l’exception des particules d’origine naturelle non susceptibles de subsister dans les milieux, d’y propager des principes actifs chimiques ou biologiques ou d’affecter les chaînes trophiques animales ». Alors que la Commission européenne a tout juste demandé à l’Agence européenne des produits chimiques (ECHA) de préparer un dossier sur la restriction des microplastiques pour légiférer. La loi de 2015 «NOTRe», la loi pour la croissance verte, la feuille de route française pour une économie circulaire, le pacte national sur les emballages en plastique, etc, autant de mesures pour renforcer la réduction et préconiser une meilleure gestion des déchets.

Tous les Etats, sur tous les continents, cherchent à lutter contre la pollution plastique des océans. Les normes sont pour la plupart contraignantes mais elles peuvent également ne pas l’être.

Un combat contre la pollution inefficace ?

Que ce soit les normes internationales ou nationales, qu’elles soient contraignantes ou non, plusieurs obstacles existent.

On peut noter tout d’abord un manque de volonté d’application du droit. En effet, les traités internationaux peuvent bien exister, s’ils ne sont pas signés et/ou ratifiés, les Etats ne les appliquent pas. Certaines conventions précitées sont peu ratifiées ou alors elles ne le sont pas par les pays ayant des difficultés à gérer les déchets plastiques, tels que ceux asiatiques. Même lorsque les traités sont ratifiés, les Etats restent souverains. Il y a un manque criant d’instances pour véritablement imposer aux Etats parties à un traité international de respecter ses engagements. Il existe en effet peu de recours, il n’y a pas toujours de mécanismes d’application prévus par les conventions. Les normes régionales ont tenté de remédier à cela, les conventions des mers régionales ayant souvent des mécanismes spécifiques d’application et prônant le recours à des cours d’arbitrage, ou encore l’UE ayant sa propre cour, cependant cela reste anecdotique.

Laws in the School of Law, University of Kwa-Zulu Natal, Durban, January 2015.

¹⁹ Imogen Calderwood, “16 Times Countries and Cities Have Banned Single-Use Plastics”, 25th April 2018.

²⁰ PNUE, “Single-use Plastics: A Roadmap for Sustainability”, Rapport, 2018.

²¹ Esther Kentin & Heidi Kaarto, « An EU ban on microplastics in cosmetic products and the right to regulate », Review of European, Comparative and International Environmental Law, 27, 2018, p.254-266.

Outre les difficultés à faire appliquer les normes contraignantes, la *Soft law*, si elle permet de faire évoluer le droit plus rapidement, représente des « règles dont la valeur normative est limitée, soit parce que les instruments qui les contiennent ne sont pas juridiquement obligatoires, soit parce que les dispositions en cause, bien que figurant dans un instrument contraignant, ne créent pas d'obligations de droit positif ou ne créent que des obligations peu contraignantes »²². Par définition, la nature même des normes de *Soft law* les dessert : les Etats n'ont aucune obligation de les appliquer, et sont nombreux à ne pas le faire. Aucune obligation juridique contraignante n'en découle donc. Les instruments de *Soft law* ont en principe une implémentation qui laisse à désirer. D'ailleurs, il est souvent dit des instruments de *Soft law*, que ce ne sont que des déclarations d'intention, des beaux discours, porteurs d'« effets d'annonce »²³, qui ne font malheureusement que constater sans proposer de véritables actions juridiques faisables.

De plus, quand bien même les normes seraient appliquées, il est compliqué de lutter efficacement contre les déchets plastiques. Certaines normes sont considérées comme étant obsolètes²⁴, quand d'autres peuvent être jugées insuffisantes parce qu'elles n'interdisent pas complètement les sacs plastiques (ce fut par exemple reproché à la directive européenne sur la réduction des sacs plastiques, cela peut l'être dans certains pays également qui sont assez en retard sur le sujet alors même que des pays plus pauvres réussissent à interdire efficacement les sacs). D'autres encore peuvent avoir des effets pervers. Effectivement, un grand soin doit être apporté lors de la mise en œuvre de mesures de remplacement ou d'interdiction. Des exemples de passage de sacs en plastique à des plastiques biodégradables ou à des sacs en papier ont montré que beaucoup de ces

produits ne sont pas vraiment biodégradables, ou seulement biodégradables dans des conditions très spécifiques, souvent inaccessibles dans des conditions environnementales normales²⁵. Les lois doivent faire en sorte de conduire à de bonnes alternatives et une sensibilisation doit être fournie à ce sujet. Les Etats ne peuvent adopter une interdiction des produits plastiques sans avoir la capacité de les mettre en œuvre et de contrôler pour éviter la contrebande et la circulation illégale desdits produits. Certaines politiques, comme augmenter les taxes pour la mise en décharge des déchets plastiques, peuvent conduire à des décharges illégales. Cela peut être vraiment problématique, les plastiques se retrouvant dans l'environnement, et en particulier dans les océans. Au Royaume-Uni, entre 2008 et 2012, 40 entreprises ont été condamnées pour avoir déposé leurs déchets illégalement en Écosse²⁶.

Alors, face à ce droit qui lutte actuellement contre la pollution plastique des océans, mais qui doit faire face à des difficultés, et qui est perfectible, il faut faire en sorte d'avancer. Certains parlent de développer un véritable « droit de la pollution plastique »²⁷. Il faudrait des normes, surtout internationales, qui, contraignantes, permettent de lutter spécifiquement contre les plastiques, du début de la production de la matière jusqu'à sa fin de vie, et qui prennent en compte l'expérience des acteurs. Ces normes sont nécessaires. Il est temps de cesser de traiter les mers comme une décharge pour pollution humaine.

Solenn Piton

Etudiante du Master 2 Droit des activités
maritimes et portuaires
Université du Havre

²² J. Salmon (dir.), « Dictionnaire de droit international public », éditions Bruylant, 2001, p.1039.

²³ Michel Prieur, « Introduction à Rio+20 ou l'avenir que nous ne voulons pas », Revue juridique de l'environnement, 2012/4 Vol.37, p.609-611.

²⁴ Voir par exemple Chelsea M. Rochman & co, "Policy : classify plastic waste as hazardous", Nature, Vol. 494, Février 2013, p.169-171. "Policies for managing plastic debris are outdated".

²⁵ Linda Godfrey, "Waste Plastic, the Challenge Facing Developing Countries—Ban It, Change It, Collect It?", Recycling, 4,3, 10 January 2019.

²⁶ Fanbin Kong & co, "Dumping, waste management and ecological security: Evidence from England", Journal of Cleaner Production, 167, 2017, p.1425-1437.

²⁷ Loïc Peyen, « La pollution plastique », Energie – Environnement – Infrastructures n°11, Novembre 2018, étude 14.



Être marin aujourd'hui

La réglementation liée à l'assistance en mer p.40

Les prémices de l'autonomisation p.44



La réglementation liée à l'assistance en mer

« Il y a des grands profits à faire dans les voyages de mer, mais pour éviter le danger, le plus sûr est de ne pas s'embarquer et de demeurer sur le rivage. »

Ce proverbe souligne bien le fait que le danger est un aspect inéluctable lorsque l'on parle de la mer. La solidarité en mer est alors apparue comme un moyen de rivaliser contre les difficultés qui peuvent y apparaître. C'est pourquoi bien avant qu'une législation voit le jour, cette idée de solidarité en mer a été très vite partagée entre les gens de mer. Cette solidarité se manifeste par le fait de porter secours aux personnes en détresse. Cet usage constituant à porter secours à un navire en difficulté a été consacré par le législateur pour la première fois le 10 avril 1891. En effet, à cette époque, il est apparu nécessaire d'indemniser l'assistant pour l'aide qu'il a apporté au navire en détresse afin de compenser les risques pris par ce dernier. Une aide apportée à l'origine aux personnes qui s'est étendue aux marchandises. Dès lors, la législation liée à l'assistance maritime, se développe et aboutit à l'instauration d'une obligation générale d'assistance reprise en droit interne par le biais d'une loi de 1916. Loi qui sera par la suite remplacée par celle du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer et ensuite complétée par le décret du 19 janvier 1968. Cette loi est désormais codifiée aux articles L.5132-1 et suivants du Code des transports.

Qu'est-ce que l'assistance maritime ?

L'assistance maritime n'est pas définie par les textes toutefois, il s'avère que l'assistance est constituée de tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger. Ces actes entrepris pour sauver un navire peuvent s'entendre dans un sens large. En effet, d'un point de vue pratique, il peut s'agir de réparations effectuées sur la coque ou encore de procéder au transbordement des marchandises, ou encore au remorquage du navire en question. La constante est qu'il doit s'agir d'opérations matérielles, toutefois la Cour d'appel de Paris a pu juger que l'assistance pouvait être purement intellectuelle, en considérant que l'aide apportée par radio à un navire en détresse était de l'assistance au sens juridique du terme.

L'article L-5132-1 du Code des Transports pose trois conditions pour qu'un acte soit assimilé à de l'assistance en mer. Premièrement, un navire ou un engin assimilé doit être utilisé pour les opérations de secours. Ceci a pour conséquence d'écarter de la législation propre à l'assistance maritime, l'aide aérienne ou encore terrestre. D'un point de vue pratique, un hélitreuillage, ou encore le fait de jeter des amarres depuis la côte ne sont pas des actes pris en charge par la loi de 1967. Précisons toutefois que des secours intervenant dans ce cadre donneront lieu à indemnisation mais sur un autre fondement que les règles de l'assistance maritime. Deuxièmement, l'aide doit être apportée à un engin flottant. Notion assez large qui permet de favoriser les secours. La jurisprudence a notamment eu l'occasion de préciser que le navire recevant l'aide pouvait ne pas être à flot. Enfin, cette assistance doit porter sur un navire en danger. La jurisprudence dans un arrêt du 25 octobre 1961 considère qu'il faut un péril grave, dans le cas contraire il s'agit d'une prestation de service ordinaire ne pouvant pas relever de l'assistance maritime. Toutefois, la Cour de cassation a dans un arrêt du 25 avril 1955 précisé que le péril n'a pas à être imminent, ceci a pour conséquence que tout navire échoué est en danger.

En résumé, l'assistance en mer est une aide apportée par un navire à un autre navire faisant face à un péril grave.

La rémunération, un aspect particulier de l'assistance

L'assistant va être indemnisé pour le service qu'il a fourni. Toutefois cette rémunération est soumise à diverses conditions. En d'autres termes, le droit à rémunération est encadré par la loi.

Le premier grand principe lié à l'assistance maritime et plus particulièrement à sa rémunération est inscrit à l'article L5132-8 du Code des transports qui dispose qu'il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées. On retrouve ici les traces de la solidarité entre les gens de mer. Toutefois, ce principe est teinté d'une certaine souplesse puisque l'article ajoute que le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

Cette nuance souligne la volonté de législateur de coller le plus possible à la réalité maritime, en effet, il paraît inconcevable au regard des intérêts en jeu de placer les sauveteurs devant un choix, sous prétexte que la cargaison va permettre de recevoir une rémunération.

De plus, l'article L 5132-3 du Code des transports donne des précisions concernant le droit à rémunération. En effet, l'assistance donne lieu à une rémunération au profit de l'assistant dans le cas où l'assistance a eu un résultat utile, sous réserve bien sûr de l'assistance aux personnes dont la règle est la gratuité. L'assistance doit donc avoir eu un résultat utile. En d'autres termes, tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une rémunération. Par conséquent, à l'inverse, aucune rémunération n'est due si le secours apporté par l'assistant n'aboutit pas sur un résultat utile. Cette règle est communément appelée « no cure, no pay » dans le milieu maritime. De plus l'assistant n'aura pas de droit à rémunération dans le cas où le capitaine du navire en péril lui a opposé une défense expresse et raisonnable. Cette précision permet de dissuader l'assistant qui serait animé de toute intention cupide puisque cela permet d'éviter que l'assistant soit attiré par le gain et ainsi être tenté d'intervenir à tort. De plus, aucune rémunération n'est due pour des services rendus en vertu de contrats conclus avant que le danger ne survienne. Ceci est le reflet du caractère aléatoire du contrat d'assistance.

Enfin dernière limite à ce droit à rémunération, le montant de la rémunération ne peut excéder la valeur de la chose sauvée, la rémunération ne peut dépasser la valeur de la chose effectivement sauvée, de sorte que le propriétaire peut accepter de délaisser la chose.

Le montant de la rémunération et sa fixation

Le principe en matière d'assistance au "navire" est la liberté contractuelle. Toutefois, la loi institue un cadre légal de détermination de la rémunération.

En effet, l'article L 5132-4 du Code des transports pose plusieurs critères devant être pris en compte pour chiffrer l'indemnisation que percevra l'assistant. Il s'agit notamment de la valeur du navire et des biens sauvés, de l'habileté et des efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à

l'environnement, l'étendue du succès obtenu par l'assistant, la nature et l'importance du danger, l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines, le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants, le risque de responsabilité et les autres risques encourus par les assistants ou leur matériel, la promptitude des services rendus, la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance et enfin l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

Il convient de préciser qu'aucun critère n'est plus important qu'un autre, c'est l'analyse de l'ensemble de ces critères qui va permettre de fixer le montant de la rémunération.

Précisons que même si la liberté contractuelle est à la base du contrat d'assistance, le juge a la faculté de réduire le montant de la rémunération préalablement fixé par les parties. En effet, en cas de convention inéquitable ou encore si une disproportion existe entre le danger pour lequel l'assistance a été requise et les moyens mis en oeuvre, le juge pourra fixer sa propre évaluation de la rémunération. Dès lors, il se fondera sur les critères précédemment exposés.

Cette faculté exceptionnelle est compréhensible puisque l'assisté est véritablement dans une position de faiblesse par rapport à l'assistant. Dès lors, un déséquilibre pourrait intervenir au moment de la signature du contrat. Le juge, par son pouvoir, se contentera de remettre les parties au même niveau, pour équilibrer la relation.

Les acteurs de l'assistance maritime

L'assistance est demandée par celui qui a la qualité pour. L'article L 5132-2 du Code des transports dispose que l'assistance est demandée par le capitaine du navire au nom du propriétaire du navire. De sorte que le capitaine ou le propriétaire du navire peuvent conclure des contrats d'assistances au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire en détresse.

Le capitaine du navire n'est toutefois pas le seul à pouvoir demander l'assistance, en effet, l'autorité maritime va pouvoir imposer l'assistance. Une assistance qui peut bien sûr faire l'objet d'un refus de la part du capitaine du navire. Puisque selon l'article L 5132-3 II du Code des transports, le capitaine du navire a la faculté d'exprimer une défense expresse et raisonnable.

Dès lors, l'assistance ne peut être demandée à l'initiative d'une autre personne que le capitaine à l'exception de l'autorité maritime.

L'assistance est demandée aux personnes habilitées à être assistantes.

Parmi elles, la Société nationale des sauveteurs en mer (SNSM) est un acteur majeur et quotidien de l'assistance en mer. « C'est une association reconnue d'utilité publique depuis 1970 » nous explique Monsieur Marc Cotrel, pilote de Seine et Président de la Station SNSM du Havre. « Elle est née de la fusion en 1967 de la Société centrale de Sauvetage des naufragés et des hospitaliers Sauveteurs Bretons. Le siège central de la SNSM se situe à Paris et est composé de 70 Personnes environ sous la responsabilité du Président de la SNSM. Il est secondé par des directeurs Techniques, Financiers, Formation. Ensuite, le littoral Français est divisé en 3 parties, Manche, Atlantique et Méditerranée sous la responsabilité en général de 3 amiraux en retraite. Ils ont sous leur coupe des délégués départementaux responsable des stations basées sur le littoral. Chaque station de sauvetage est dirigée par un Président de Station qui doit mettre en oeuvre toutes les dispositions pour assurer un fonctionnement 24h sur 24 des sauvetages en appliquant les règles édictées ».

Il assure les nominations de patrons et le maintien des qualifications indispensables et obligatoires des sauveteurs.

« Le fonctionnement est basé sur le principe du bénévolat excepté pour le personnel basé au siège à Paris ». La SNSM compte 8 500 bénévoles en France, qui sont formés dans les 32 centres de formation et d'intervention. Ils sont répartis dans les 214 stations de sauvetage. Parmi ces 8 500 bénévoles, 4 500 sont des sauveteurs embarqués opérationnels. Ces bénévoles font 9 000 interventions par an environ au large et le long des côtes. C'est ainsi plus de 30 000 personnes qui sont secourues.

« Les Sauveteurs sont mobilisés 24h sur 24 et 7 jours sur 7 pour répondre en moins de 15 mn aux appels de détresse relayés par les CROSS - Centres régionaux opérationnels de Surveillance et de sauvetage, placés dans des zones stratégiques, comme celui de Jobourg ou encore celui de Gris-Nez. Leur mission est de secourir et répondre aux appels de détresse des vacanciers, des plaisanciers, des pêcheurs et des marins de commerce pris dans le mauvais temps ou subissant une avarie. Le sauvetage de toute personne en danger en mer est gratuit, l'assistance aux biens donne lieu à un remboursement couvrant en partie les frais engagés par les sauveteurs ».

Pour assurer son fonctionnement, la SNSM dépend essentiellement de la générosité sous forme de dons et des partenaires privés, et son financement se répartit ainsi : 60% donateurs particuliers et entreprises Mécènes, 20% Etat et collectivités Locales, et 20% Ressources comme assistance aux Biens, Prestations de Sécurité civile ou vente de produits dérivés (manifestations). Le Budget est estimé à une trentaine de Millions €. Des missions et enquêtes sénatoriales ont été menées à l'automne dernier pour pérenniser le financement de la SNSM suite au drame des Sables d'Olonne de juin 2019 et notamment dans le cadre d'un renouvellement coûteux de la flotte des vedettes.

A côté de la SNSM, dans le cadre de l'assistance aux biens, rémunérée donc, des entreprises privées ont été créées. Des entreprises avec leurs propres moyens nautiques proposent des prestations d'assistance en mer. La plupart de ces entreprises travaillent en complément de la SNSM et ne revendiquent pas d'être appelées en priorité. Ce sont d'ailleurs bien souvent des entreprises de travaux maritimes, de réparation de navires, dont l'assistance en mer n'est qu'une activité annexe. Un autre schéma d'entreprise, sans moyens propres, existe, à travers Marine Assistance. Cette société a un « rôle d'intermédiation entre le plaisancier et une entreprise pouvant effectuer l'intervention en mer »¹. La SNSM garde le rôle principal, et l'assistance aux biens n'apparaît pas comme une activité économique très lucrative pour les entreprises privées, qui ne sont pas si nombreuses. Peut-être est-ce pour le meilleur. Parce qu'être marin, c'est être solidaire, au-delà de la recherche du profit.

Nicolas Cotrel

Etudiant du Master 2 Droit des activités maritimes et portuaires
Université du Havre

¹ Marie-Henriette Esquié et Laurent Raverat, « L'assistance en mer : état des lieux et perspectives – Quelle place pour le secteur privé ? », n°009521-01 Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable CGEDD / n°2014-094 Inspection Générale des Affaires Maritimes, IGAM, Juillet 2014.

Les prémices de l'autonomisation¹

Il y a encore peu, l'idée d'un navire intelligent voguant seul et sans équipage à son bord relevait d'une fantaisie futuriste. Aujourd'hui pourtant, depuis l'apparition de l'intelligence artificielle, de l'industrie 4.0, du big data et de l'internet des objets², moteurs de nouvelles technologies, le monde maritime est en pleine effervescence face à ce concept qui est en passe de devenir une nouvelle réalité. Après l'exemple automobile et l'apparition des drones maritimes, nous sommes à l'aube d'une nouvelle ère, celle du navire autonome et sans équipage.



Il existe aujourd'hui de nombreux groupes de travail qui étudient le concept de navire autonome. En Europe, deux grands projets ont eu un impact propulseur. Il s'agit du projet MUNIM financé par la Communauté européenne, et du projet AAWA mené par le constructeur Rolls-Royce. On peut citer aussi le projet de la société de classification DNV-GL (Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd) qui a présenté en 2013 un concept de petit cargo à propulsion électrique, le *Revolt*, sans équipage à bord, qui se dirigerait seul en mer suivant un parcours programmé avant son départ.

Dans une première partie, nous présenterons le concept de navire autonome tel qu'il est pensé et développé par les acteurs des deux grands projets précités, puis dans un deuxième temps, nous étudierons le contexte dans lequel s'inscrit le navire sans équipage afin de déterminer les obstacles et opportunités qui font face à l'émergence d'un tel concept. Dans une troisième partie, nous examinerons l'adaptation du cadre normatif au regard de l'innovation que constituent les navires autonomes. D'autres sujets seront abordés dans une quatrième partie comme la cyber-sécurité, la sécurité de la

¹ Cet article est reproduit avec l'aimable autorisation de son auteur et de l'AFCAN. L'auteur a par ailleurs indiqué, outre les sources mises dans les notes de bas de page, les sources suivantes : Articles de René Tyl sur le navire sans équipage des bulletins n°118 et 119 de l'ACLCC1. Dossier sur le navire autonome des n°246 et 247 de Jeune Marine n°246 et n°247, Journal de la Marine Marchande. Sessions du Comité de la Sécurité Maritime (MSC) de l'OMI. Intervention du Cdt H. Ardillon sur l'interface bord-système technique, Marisk 2016. Conférence e-navigation de JC Cornillou CEREMA 2019. N°257 de l'Institut Français de Navigation (IFN). Gazettes n° 47, 48 et 49 de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris. Le Marin. Mer et Marine. Rapport UFM (CFDT) sur les navires autonomes. Politique et Droit de la Sécurité Maritime, Philippe Boisson, Bureau Veritas. Anaïs Chesneau, « Les navires autonomes : Enjeux et impacts d'une navigation sans équipage dans le monde maritime », Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit Maritime.

² L'*intelligence artificielle* consiste à mettre en œuvre un certain nombre de techniques visant à permettre aux machines d'imiter une forme d'intelligence réelle. Le concept d'*Industrie 4.0* correspond à une nouvelle forme d'organiser les moyens de production. Dans le concept de l'automatisation industrielle, cela se caractérise par une mise en œuvre de capteurs qui sont les éléments de base du système de base d'acquisition et de contrôle des données. Le *big data* est un ensemble de données si volumineux qu'il dépasse les capacités humaines d'analyser les outils informatiques classiques de gestion de base des données. L'*Internet des objets (IoT)* permet aux objets d'être reconnus et contrôlés à distance. L'IoT augmentée avec les capteurs concerne en particulier le transport intelligent. Le *Deep Learning*, ou système d'apprentissage profond, est un type d'intelligence artificielle dérivé du *Machine Learning* (apprentissage automatique) où la machine est capable d'apprendre par elle-même.

navigation ou les questions de classification, d'assurance maritime ou de responsabilité. Mais auparavant, devant la pluralité de notions concernant l'autonomisation de la navigation, il convient de caractériser les divers degrés qui peuvent s'appliquer.

Les degrés de l'autonomisation

Le navire autonome «*autonomous ship*» désigne un navire dont la conduite est rendue possible par des systèmes dont les processus de fonctionnement sont automatisés et capables de prendre des décisions et d'agir sans intervention humaine. Le déroulement des processus automatisés, ainsi que la conduite du navire, sont réalisés à bord, sans aucune assistance humaine. Le navire sans équipage (NSE) «*unmanned vessel*» ou «*remote vessel*» désigne un navire naviguant sans équipage à son bord, mais piloté à distance depuis un poste de contrôle situé à terre, grâce à des caméras et des capteurs placés sur le navire. La terminologie MASS «*Maritime Autonomous Surface Ship*», employée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI), inclut navire autonome comme navire sans équipage. Le Lloyd's Register a identifié en juillet 2016 sept niveaux d'autonomie allant du niveau 0, niveau nul d'autonomie, au niveau six où l'autonomie est complète. Entre ces deux niveaux, le degré de l'intervention humaine sur le système est échelonné. L'OMI a déterminé quatre niveaux d'autonomie différents :

- Degré 1 : *Navire doté de processus et d'une aide à la décision automatisés* : Du personnel se trouvant à bord du navire exploite et commande les systèmes et fonctions de bord, mais certaines opérations peuvent être également automatisées.
- Degré 2 : *Navire commandé à distance avec du personnel embarqué* : Le navire est commandé et exploité à partir d'un autre endroit. Du personnel est néanmoins à bord pour reprendre le contrôle en cas de besoin et exploiter les systèmes et fonctions de bord.
- Degré 3 : *Navire commandé à distance sans personnel embarqué* : Le navire est commandé et exploité à partir d'un autre endroit. Il n'y a personne à bord.
- Degré 4 : *Navire complètement autonome* : Le système d'exploitation du navire est en mesure de prendre des décisions et de déterminer de lui-même quelles sont les mesures à prendre.

I- Les projets de navire autonome

Le programme MUNIM

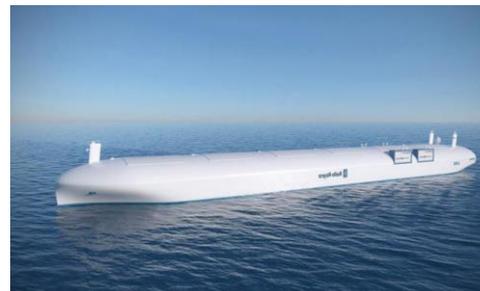
L'étude de la navigation sans équipage a été développée de 2012 à 2015 par le projet européen MUNIM (Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Network). Les résultats du projet, publiés en 2015, ont mené à la conclusion que la navigation autonome et sans équipage est techniquement et technologiquement viable et faisable. Cependant, si la technologie a considérablement évolué, ce n'est pas le cas du contexte réglementaire qui devra être adapté à ce nouveau genre de navigation.

Du point de vue technique, le projet Munim permettra au navire de fonctionner de manière autonome par le système à bord. L'ensemble des données relevées par les capteurs (*Advanced sensor*) vont être transmises au système de navigation autonome (*Deep sea Navigation system*) qui planifiera en conséquence la trajectoire la plus sûre. Le centre de contrôle à terre (*Shore Control Center SCC*) restera en contact permanent avec le navire, afin de pouvoir intervenir en cas de nécessité grâce aux systèmes de commande à distance (*Remote Manoeuvring Support System*). Dans ce projet, on se fie au personnel à terre agissant depuis le SCC pour gérer les situations complexes, les systèmes à bord n'étant capables d'exploiter le navire de manière autonome que dans les limites des situations préprogrammées.

Le concept de navire autonome selon AAWA

Le projet AAWA (Advanced Autonomous Waterborne Application) reprend le même schéma d'autonomisation technologique, mais se concentre sur une navigation différente.

Le constructeur Rolls-Royce qui travaille depuis une dizaine d'années sur un concept de navire sans équipage télécommandé depuis la terre, avait annoncé dès 2014 qu'un navire opérant des navigations côtières conduites depuis la terre pourrait voir le jour dès 2020. Rolls Royce table ensuite sur 2030 pour la première navigation au long cours télécommandée, suivie en 2035 par les premières traversées autonomes. C'est dans cette perspective que le constructeur a pris la tête en 2015 du projet AAWA, lancé par TEKES, l'agence publique finlandaise de recherche pour la technologie et l'innovation.



Dans un premier temps, le domaine d'application du projet AAWA se concentre sur la navigation côtière, au motif que la technologie sera pertinente sur le segment maritime à courte distance, tant que le cadre légal international n'aura pas été adapté à une navigation autonome internationale.

Le projet AAWA a développé un système complet d'autonomisation, en s'appuyant sur les technologies existantes en la matière. Le concept est basé sur la mise en relation des systèmes de connaissance situationnelle, de prévention des abordages, de planification de trajectoire et de l'état du navire. L'ensemble des données qui vont être collectées par les différents capteurs et systèmes vont être analysées par le système de navigation autonome (*Autonomous system navigation*), lui-même en relation avec le système de positionnement dynamique (*Dynamic positioning*) de Rolls-Royce, afin de permettre au navire de définir la meilleure trajectoire et d'avoir la connaissance la plus large possible de l'environnement dans lequel il évolue. Le module «*Route planing*», équivalent technologique du plan de voyage, va permettre de définir la trajectoire du point de départ à son point d'arrivée, grâce à des repères de balisage. Le module «*Collision avoidance*» assurera la sécurité du voyage en évitant les obstacles et les risques de collision. Technologiquement, le concept de navire sans équipage (NSE) est déjà une réalité, comme le prouvent les exemples cités ci-dessous.

Un projet technologiquement bien avancé

En novembre 2017, les ingénieurs de Rolls-Royce ont réussi l'exploit de manœuvrer dans le port de Copenhague depuis la terre un petit remorqueur, le *Svizer-Hermod*. Installé dans un bureau qui surplombe le port, le capitaine fait face à un mur d'écrans vidéo qui présentent le panorama vu depuis la passerelle du remorqueur.



A l'aide des images en temps réel de l'environnement, il réussit à le faire éviter, prendre de la vitesse et effectuer plusieurs manœuvres, puis de revenir à son poste à quai. L'année suivante, en novembre, le groupe technologique finlandais *Wärtsilä* a testé à bord du ferry de 85 m *Folgefonn* les détails de sa technologie d'accostage.

Le ferry a navigué au moyen d'un système de navigation autonome et accosté dans trois ports. «C'est la première fois pour un navire de cette taille qu'a été tentée une traversée de quai à quai entièrement automatisée sans intervention humaine» a souligné l'armement finlandais.

Peu de temps après, en décembre, *Rolls-Royce Marine* et l'armement public *Finferries*, avec qui le constructeur s'est associé pour mettre au point le projet **SVAN** (*Safer Vessel with Autonomous Navigation*), aboutissement du projet ambitieux AAWA, ont présenté ce qu'ils appellent «le premier ferry entièrement autonome au monde». Le *Falco*, un ferry de 54 m entré en service en 1993, a réalisé, sans intervention de l'équipage, son premier voyage entre les terminaux finlandais de Parainen et Nauro, au sud de Turku. Suivi par un centre distant d'une cinquantaine de km basé à Turku, le navire était équipé de capteurs, caméras ainsi que d'un système de navigation autonome et de traitement des données combinant big data et intelligence artificielle. Le ferry a effectué un trajet de trente minutes de façon totalement autonome. Son retour s'est, quant à lui, effectué en mode télécommandé.



Juste après les tests de Wärtsilä et la première navigation autonome menée par Rolls-Royce, le groupe industriel suisse *ABB* annonce avoir mené à bien un test de contrôle à distance d'un ferry ice class, le *Suomenlinna II*, dans le port d'Helsinki. Commandé à distance par son capitaine depuis un centre de contrôle du port, le ferry a été testé avec succès sur une zone présélectionnée du port dont les autres navires avaient été évacués. Ce navire était déjà équipé depuis 2017 du système «Pilot Vision de réalité augmentée» permettant à l'équipage de mieux percevoir l'environnement. Aujourd'hui, il teste l'étape suivante qui permet au système de pilotage automatique de prendre lui-même les décisions, même si l'homme peut reprendre la main à tout moment.



Récemment, le concepteur norvégien *Kongsberg* a annoncé qu'il allait expérimenter cette année un porte-conteneurs autonome sans équipage à bord. Ce navire, le *Yara Birkeland*, est propulsé et géré par intelligence artificielle. Pourvu de radars lasers (lidars), de caméras optique et infrarouge, il pourra naviguer à une vitesse de 13 nœuds à moins de 12 milles des côtes, accoster et s'amarrer sans nulle intervention humaine. Au port le chargement et le déchargement seront assurés de manière automatique.

Rappelons que les navigations contrôlées à distance ou autonomes – menées par Wärtsilä, ABB ou Rolls-Royce en Finlande, Norvège et Danemark – s'effectuent dans les eaux intérieures grâce à des autorisations spécifiques de l'Etat côtier. Rien ne semble indiquer que l'OMI envisage de légiférer sur la question de manière imminente. Pour autant, les armateurs se sentent concernés par les nouvelles technologies et les innovations lancées par les bureaux d'études.

Les armateurs devant les progrès de la technologie

Les nouvelles technologies vont offrir de nouvelles opportunités dans le maritime. Si l'intelligence artificielle, le big data et l'internet des objets (Internet of Things IoT) sont des composantes qui vont impacter le monde maritime, il faut néanmoins ne pas oublier comme le rappelle le Secrétaire général de l'OMI que «les utilisateurs ne doivent pas s'adapter à la technologie, mais que celle-ci doit avant tout répondre aux besoins des utilisateurs».

Aujourd'hui, l'intérêt des compagnies maritimes se porte surtout sur le premier degré d'autonomie défini par l'OMI (navire doté de processus et d'une décision automatisée).

Ainsi CMA CGM collabore avec la *start-up française Shone* afin de développer un système d'intelligence artificielle à bord des navires, dans le but de faciliter le travail des équipages, en matière d'aide à la décision, d'aide au pilotage ou de sécurité maritime. Le système est articulé en trois étapes :



- considérer et analyser l'environnement, c'est la «situational awareness», autrement dit le fait d'être conscient de la situation ;
- recommander à l'officier de quart la meilleure solution à adopter pour éviter une solution dangereuse, c'est la «course recommendation» ;
- reprendre le contrôle du navire en effectuant un changement de cap et de vitesse, au cas où, en reprenant la situation de l'étape précédente, aucune réaction humaine n'est détectée, c'est la «collision avoidance».

Shone propose une interface de type passerelle intégrée³ qui peut être utilisée via un «portable integrated bridge» dont le but est de permettre à l'officier de quart de se consacrer aux tâches précises et complexes de courte durée, les tâches longues et répétitives étant confiées à l'intelligence artificielle. La start-up participe aux travaux de l'OMI pour aborder le cadre réglementaire pour l'exploitation du MASS. Elle est aussi en relation avec des sociétés de classification telles que le Bureau Veritas (BV), l'American Bureau of Shipping (ABS) et le DNV-GL. Enfin, son système a été reconnu par l'Organisme Hydrographique International (OHI).

³ Cf. la norme INS (Integrated Navigation System) de l'E-navigation

L'armement français *Bourbon* a signé un partenariat avec la société *Kongsberg* pour digitaliser sa flotte offshore. L'opération a commencé par l'automatisation du positionnement dynamique, dont l'application est actuellement à l'essai sur le *Bourbon Explorer 508* sous contrat avec une plate-forme de forage en mer des Caraïbes. C'est une première étape qui permet un contrôle en temps réel, mais surtout un moyen de réduire les risques de collision à proximité des installations offshore qui sont dans la quasi majorité des cas liés à des erreurs humaines. Bourbon utilise l'intelligence artificielle pour la maintenance prédictive. Le «deep learning» est un moyen de mieux configurer le moteur afin d'obtenir des performances équivalentes en consommant moins.



Les navires connectés permettront aussi de réduire les coûts liés à l'équipage qui représentent la moitié des coûts opérationnels. Aujourd'hui, une cinquantaine de personnes sont employées à la transformation digitale de Bourbon. Ces «data scientists» vont concevoir des projets et les soumettre aux métiers. Le groupe réfléchit aux sous-marins autonomes, aux drones pour mieux inspecter les navires et les plateformes.



La société d'automatisation *Sea Machines Robotics* a signé un contrat avec l'armement *Maersk* pour installer une «technologie de perception et de connaissance de la situation» sur ses nouveaux porte-conteneurs. Une expérimentation de la prise en compte de l'environnement et de la commande à distance des navires, présentée par *Sea Machines Robotics*, a été menée par les pilotes danois (*Danpilot*) à bord d'un porte-conteneurs. Le navire a été équipé d'un serveur de traitement des données, de 9 caméras et 10 lidars, permettant une vision à 120°. L'intérêt de l'expérimentation était de démontrer qu'il est possible d'améliorer la conduite d'un navire avec des équipements standards que l'on adapte à un navire conventionnel.

Bien que les NSE ne soient pas l'objectif de son partenariat avec *Sea Machines*, l'armement a confirmé que les progrès de la technologie étaient un gage de sécurité, d'efficacité et de fiabilité. Le navire sans équipage n'est pas pour le moment l'ambition de *Maersk*, qui ne conçoit pas faire naviguer des porte-conteneurs de 400 mètres de long, pesant 200 000 tonnes sans personne à bord.

II- Les opportunités et les obstacles qui font face au navire autonome

Le NSE porteur d'avantages et d'inconvénients, a ses partisans et ses détracteurs. Les importants avantages apportés par cette prouesse technologique sont l'objet de nombreuses controverses qui restent des obstacles à franchir avant de la mettre en application.

Les opportunités de la navigation autonome

Le potentiel qui intéresse le plus les acteurs maritimes dans le contexte de navire sans équipage est la réduction des coûts d'exploitation, en raison de la combinaison de plusieurs facteurs.

Le premier facteur est le gain de capacité. Le fait que l'équipage n'ait plus vocation à vivre sur le navire va lui donner un nouveau design. L'absence de passerelles de navigation et d'emménagements d'une part augmentera la capacité de chargement des navires et d'autre part les allégera. On estime un allègement à hauteur de 5% à vide, entraînant une baisse de consommation de 12 à 15%.

Le deuxième facteur de réduction des coûts concerne le *manning* (salaires de l'équipage, accidents, maladies...), estimés à environ 30% des coûts d'exploitation d'un navire. A noter que ce gain relatif est moindre au regard des navires contrôlés à distance, pour lesquels l'intervention humaine s'effectue à terre.

Toutefois, pour déterminer la réelle rentabilité des navires sans équipage, il conviendra d'établir un balancier entre le coût d'investissement, largement plus élevé que pour un navire classique et les réductions prévisibles par l'absence d'équipage, la réduction de la consommation et le gain de capacité, mais aussi les primes d'assurance.

L'intérêt des armateurs pour cette innovation va être également pondéré par les obstacles qui font face à son introduction.

Les obstacles à la navigation autonome

Le navire autonome, dont la particularité est de neutraliser le facteur humain, risque d'être confronté à deux difficultés, une possible réaction hostile de la part des marins, et les problèmes d'interprétation juridique dus à l'absence d'équipage.

Les syndicats de marins sont farouchement opposés à l'entrée en service de ce nouveau type de navire, au motif qu'il mettrait en péril l'emploi de milliers de marins. Selon le président de la section des gens de mer de Londres, il ne remplacera jamais les yeux, l'ouïe et les réactions des professionnels de la mer.

Cependant, les NSE peuvent aussi être regardés comme une réponse à la disponibilité décroissante des gens de mer compétents. La spécialisation des navires, leur gigantisme et les mutations technologiques ont, en effet, profondément modifié les conditions traditionnelles de la navigation, révolutionnant la vie à bord et la conduite du navire, avec une forte diminution des marins embarqués. A l'heure où l'on met régulièrement en cause l'erreur humaine lors des accidents, la fatigue et les carences de la veille apparaissent comme étant les premiers facteurs d'insécurité en mer. La profession de marin connaît une forte et incontrôlable évaporation, qui conduit à une pénurie structurelle de main d'œuvre qualifiée disponible. Et ce déséquilibre ne peut désormais être assumé par une poursuite de la réduction et de la suppression des effectifs des équipages de conduite qui ont atteint un minimum incompressible.

D'un autre point de vue, l'innovation apportée par l'arrivée des NSE aura pour vocation d'être créatrice d'emplois : les navires seront contrôlés à distance depuis un centre d'opérations à terre (SCC), d'où des marins les dirigeront. Une étude réalisée par la Hamburg School of Business Administration (HSBA) pour le compte de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) sur les impacts des NSE sur le rôle des gens de mer et du transport maritime confirme que les emplois des marins ne sont pas en danger «au cours des deux prochaines décennies».

La question est alors de savoir si l'équipe de pilotage à distance peut être considérée comme un équipage et si celui qui dirige cette équipe peut être considéré comme capitaine (au prix évidemment d'une extension des notions). Si la réponse est positive, les tâches incombant au capitaine et à son équipe relèveront de l'équipe du pilotage à distance. Par conséquent, cette équipe devra respecter les règles de qualifications et de brevet, ou encore certaines exigences médicales. Ces opérateurs devront de plus être des officiers de quart ayant une solide expérience acquise dans les fonctions d'officier de quart à la mer exercée sur des navires conventionnels : ainsi ces navires, grâce à leurs officiers de quart constitueront le vivier pour le recrutement des opérateurs des SCC.

En revanche, dans les navires autonomes, dirigés par un programme informatique, il n'y a aucune intervention humaine en temps réel. Il sera très difficile, pour ne pas dire impossible d'identifier un capitaine et son équipage (le programmeur du système informatique, en particulier, ne peut être qualifié de capitaine, car il ne peut être considéré comme exerçant le commandement du navire). Les missions du capitaine et de l'équipage devront être repensées. N'oublions pas que si à court terme, l'équipage sera simplement réduit, le but dans les décennies prochaine est de faire naviguer des navires pleinement autonomes et donc sans aucun marin à bord.

La question qui pose problème est de savoir si les NSE peuvent être considérés comme des navires au sens de la réglementation maritime. Le droit maritime a été créé pour une navigation humaine, et la notion de navire sans équipage est totalement étrangère aux normes maritimes.

III- L'adaptation du cadre juridique maritime

Le droit maritime est l'ensemble des règles juridiques relatives à la navigation qui se fait sur la mer. Il correspond à l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités de la mer. Le droit de la mer règle les rapports entre les Etats concernant l'utilisation de la mer et l'exercice de leur pouvoir. Ni l'un ni l'autre n'ont été élaborés en considération des évolutions technologiques actuelles et des innovations qui se profilent.

La Convention sur le droit de la mer, dite «Convention de Montego Bay», adoptée en 1982 dans le cadre des Nations Unies, est considérée comme une convention universelle. Elle détermine en particulier les droits et obligations de chaque Etat sur les navires battant pavillon national ou étranger.

S'interroger sur la conformité de ladite convention avec les navires sans équipage, c'est se demander si la Convention leur est applicable. Or la convention sur le droit de la mer ne donne pas de définition formelle du navire. A défaut de cadre précis, l'on peut donc faire une application de la Convention à contrario.

Si la Convention ne donne pas de définition du navire, l'une de ses dispositions importantes traite des obligations de l'*Etat du pavillon*, à savoir que tout Etat doit exercer sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon. Elle ne formule pas d'obligations précises et renvoie aux normes internationales en la matière et ne semble pas sur ce point être en inadéquation avec les navires sans équipage.

La Convention dispose aussi que les *Etats côtiers* ont pleine souveraineté dans leurs eaux intérieures et territoriales. Leur autorité a ainsi vocation à s'appliquer aux navires autonomes étrangers qui navigueront dans cette zone ou feront escale dans leurs ports. Cependant la Convention ne comporte pas de disposition de nature à constituer un véritable obstacle à leur exploitation. Seules les considérations nationales sur le sujet pourraient limiter leur navigation dans certaines eaux territoriales étrangères.

Enfin, et ce point est essentiel au regard du droit maritime, la Convention dispose «... *qu'un capitaine doit porter assistance à quiconque est trouvé en péril en mer...*». Cette disposition suppose donc un équipage.

Du point de vue de la communication, un navire sans équipage serait en capacité de relayer les informations nécessaires au sauvetage d'un navire en péril. Mais l'intervention active devient une gageure. Or, les dispositions générales de la Convention permettent une interprétation de ces règles, mentionnant que l'obligation d'assistance s'effectue «dans la mesure du possible... dans la mesure où l'on peut raisonnablement attendre qu'il agisse de la sorte». On peut donc considérer que les dispositions générales de la Convention sont susceptibles d'être interprétées favorablement aux navires autonomes, sous réserve d'être actualisées et révisées.

En définitive, la Convention de Montego Bay ne semble pas avoir besoin d'une modification profonde pour l'introduction des navires autonomes dans le transport maritime international. Toutefois, le droit maritime est complété par de nombreuses dispositions techniques de conventions internationales édictées sous l'impulsion de l'OMI, qui plus précises, sont susceptibles d'être adaptées aux navires sans équipage.

Le recensement des conventions internationales concernées

L'OMI a élaboré plus de 50 conventions ayant vocation à harmoniser et sécuriser le transport maritime.

La *Convention SOLAS*, Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, requiert en particulier que le navire soit armé d'un équipage minimum. Pour les navires autonomes, qui sont l'objectif du concept de navire sans équipage à long terme, cette disposition est clairement inadéquate et devra faire l'objet d'un travail de modification

La disposition du *Règlement COLREG*, règlement pour la prévention des abordages en mer, affirmant la nécessité d'un équipage compétent afin de pouvoir gérer les situations à risques et d'assurer la plus grande sécurité de la navigation, ce qui requiert un jugement humain, suscite des interrogations, notamment dans le cadre d'un navire autonome. Alors que sur un navire contrôlé à distance, le jugement humain est toujours possible, bien qu'il soit opéré à terre, les technologies actuelles (caméras, radars, lidars...) permettant d'avoir une vision complète de la situation et d'opérer directement le navire, le navire autonome agit selon des systèmes préprogrammés. Il ne peut donc satisfaire à l'exigence de l'appréciation humaine.

On retrouve cette problématique avec la règle du règlement relatif à la veille visuelle et auditive. Une veille effectuée essentiellement par le biais de capteurs et de systèmes d'analyse informatique ne répond pas à une perception humaine de la situation. La formulation de cette règle devra être clarifiée.

L'application du *Code ISM*, code international de sécurité maritime au navire autonome a été longuement et finement commentée dans un article de la revue *Jeune Marine*⁴. L'auteur de l'article, partant du principe que le code ISM est bien de minimiser l'erreur humaine dans la navigation, conclut, après avoir fait le tour de ses exigences, qu'il semble être complètement applicable. Il ajoute cependant : «En tablant sur un navire non pas autonome mais automatique et contrôlé à distance, avec un équipage réduit, destiné non pas au contrôle mais à des interventions ponctuelles, le code ISM existera avec une adaptation importante, car beaucoup d'exigences seront automatiques et leur contrôle délégué au personnel à terre. Les changements étant importants, une longue période de transition sera néanmoins nécessaire pour leur application pendant laquelle les anciens règlements resteront

⁴ Article du commandant Bertrand Apperry, Afcan Informations n°121. Site Internet www.afcan.org

applicables» ! Le code ISM n'étant donc pas applicable tel quel, il faudra bien établir un code spécial pour les navires autonome de 500 GT effectuant une navigation internationale.

De même, les dispositions de la *Convention STCW*, convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ne correspondent pas à la réalité d'un navire autonome ni d'un navire contrôlé à distance qui n'ont à bord aucun marin. La Convention devra faire l'objet d'une révision afin de prendre en considération les capacités technologiques des futurs navires sans équipage.

Devant la complexité des conventions internationales, la Chambre Arbitrale de Paris propose d'adopter une convention internationale spécifique aux navires sans équipage qui préciserait qu'elle déroge aux dispositions de conventions avec lesquelles elle est incompatible, et qui élaborerait un régime juridique homogène, propre à ces navires. Cette méthode est nettement préférable à celle qui consisterait à amender les conventions existantes.

Les travaux de l'OMI sur les aspects légaux et réglementaires

Compte tenu de l'avancée des progrès technologiques réalisés dans le domaine des navires autonomes et sans équipage, il était temps que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) joue un rôle moteur et soit aux avant-postes dans ce domaine, où règne une grande incertitude.

Ce n'est qu'en 2017, à la demande de plusieurs Etats membres, que l'OMI a décidé de réfléchir à la question de savoir comment l'exploitation sûre, sans danger et écologiquement rationnelle des navires de surface autonomes (MASS) pourrait être traitée dans ses instruments.



S'exprimant à ce sujet, le Secrétaire général de l'OMI, M. Kitack Lim a expliqué qu'il était nécessaire que l'Organisation fasse preuve de souplesse pour s'adapter à l'arrivée des nouvelles technologies. «Nous devons, dans le même temps, garder à l'esprit le rôle de l'élément humain et la nécessité d'assurer la sécurité de la navigation et de réduire encore le nombre d'accidents et d'incidents de mer», a-t-il souligné.

La modification du cadre réglementaire de l'OMI

En juin 2017, le *Comité de la Sécurité Maritime (MSC)* de l'OMI a décidé d'intégrer la question des navires de surface autonomes (MASS) à son ordre du jour, sous la forme d'un *Exercice de Définition Réglementaire*. Il s'agit de déterminer la mesure dans laquelle le cadre réglementaire doit être modifié pour permettre l'exploitation des MASS conformément aux instruments existants de l'OMI.

Cette entreprise complexe aura une incidence sur de nombreux domaines, comme l'élément humain, la sécurité, la sûreté, les interactions avec les ports, le pilotage, les interventions à la suite d'incidents et la protection du milieu marin.

L'exercice permettra dans un premier temps d'identifier les dispositions actuelles des instruments de l'OMI et d'évaluer la manière avec laquelle celles-ci pourraient ou non pas s'appliquer aux MASS avec différents degrés d'autonomie et/ou elles devraient en exclure l'exploitation. La deuxième étape de ce

processus, prévu se terminer en 2020, consiste à proposer des solutions pour l'adaptation du cadre réglementaire en fonction des degrés d'autonomie.

Lors de la session d'avril 2018 du MSC, les Etats membres ont présenté différentes soumissions intéressantes, parmi lesquelles on notera particulièrement :

- celle de la France, qui propose des définitions en fonction des différents degrés d'autonomie, et deux approches pour adapter le cadre réglementaire aux navires autonomes, l'une sur la notion des moyens techniques embarqués, la certification et le contrôle par l'Etat du port, l'autre sur les différents degrés d'autonomie et les conséquences sur les fonctions du capitaine et de l'équipage et la responsabilité de l'armateur pour les effectifs ;
- celle du Danemark, qui présente une étude exhaustive sur les obstacles réglementaires, franchissables ou non, du fait que la totalité des règlements actuels sont basés sur la présence obligatoire d'un équipage à bord ;
- celle de la Finlande, sur la création d'une zone d'essais spécialisée au large de ses côtes, destinée aux essais en vraie grandeur des navires autonomes.
- et celle de la Norvège, la plus intéressante, à travers son cluster maritime, dont l'objectif serait la conduite à distance des navires à partir d'une station multitâches, excentrée, avec une équipe squelettique d'intervention. Le capitaine ne serait pas envoyé «dans les poubelles de l'histoire», car il faut bien «un coupable désigné» !

Un groupe de travail a été chargé de procéder à un premier examen des 4 règles issues des conventions SOLAS et COLREG, afin de tester la méthodologie mise en place.

L'examen de l'exercice de définition réglementaire, à l'ordre du jour lors de la session suivante du MSC en décembre 2018, a provoqué un grand nombre d'interventions diverses et confuses, parfois opposées, en particulier sur les quatre degrés d'autonomie. Les oppositions se sont manifestement révélées lors de la présentation hors séance par Rolls-Royce et Wärtsilä d'un navire du degré 4 (navire entièrement autonome).

Les débats en séance plénière ont été très animés et fort longs, 105 délégations participaient à cette 100e session, soit plus de mille personnes, sans compter les nombreux observateurs d'organisation gouvernementales et non gouvernementales (ONG), chaque délégation ayant droit à la parole. Il n'est pas étonnant que l'on se plaigne de la lenteur des adoptions puis des ratifications à l'OMI ! Néanmoins, le Comité, après avoir longuement débattu au sujet des degrés d'autonomisation, a décidé de conserver les quatre degrés dans le cadre de l'exercice de définition, tout en accordant la priorité aux degrés 2 et 3 (voir supra). Il a aussi décidé de maintenir l'analyse visant à déterminer le moyen le plus approprié de traiter l'exploitation des MASS (à savoir la deuxième étape de la méthodologie), en l'effectuant uniquement après avoir recensé les dispositions des instruments de l'OMI et décidé la manière dont elles s'appliquent, ou non, aux MASS. Enfin, le Comité a établi la version définitive du cadre concernant l'exercice de définition réglementaire.

IV- Le cadre assurantiel face à l'inconnu des risques d'une navigation sans équipage

Qu'il s'agisse de l'assurance sur corps, assurance du navire et de ses accessoires, ou de l'assurance sur facultés, assurance du fret, le risque est lié à la navigation. Pour permettre l'arrivée des navires autonomes dans l'industrie du transport maritime, il conviendra d'identifier l'ensemble des risques qui seront posés par la navigation maritime. Les assureurs devront les prendre en compte, afin d'adapter leur police d'assurance.

La sécurité de la navigation, condition du développement des navires autonomes

Le navire sans équipage doit assurer une sécurité au moins égale, si ce n'est supérieure, à celle des navires traditionnels. Bien que les risques auxquels ils sont confrontés soient de même nature que ceux auxquels font face les navires conventionnels, la question de ces risques est transférée de l'homme aux machines assistées, aux capteurs, aux logiciels et aux systèmes de communication.

L'innovation et le développement technologique ouvrent cependant la place à une grande inconnue, faisant naître de nouveaux risques qui devront être garantis par une fiabilité certaine. Il conviendra de déterminer ces risques afin de mettre en place des solutions pour les contrôler. Cependant, malgré les progrès technologiques en matière d'intelligence artificielle et d'auto-apprentissage, il n'est pas certain que le système informatique du navire ait une appréciation réellement sensée de la situation.

Car si les concepteurs des navires autonomes affirment que l'autonomisation des systèmes de navigation permet de réduire les risques liés aux facteurs humains, et en particulier l'élimination du facteur fatigue, rien ne remplace ni ne remplacera la présence humaine, dont les réflexes et l'intervention peuvent empêcher un accident grave. Comme le remarque le professeur Gaël Piette, de l'Université de Bordeaux⁵ «Un ordinateur, si puissant soit-il, n'a pas la même capacité d'initiative et d'improvisation qu'une personne humaine. L'habileté, l'expérience et la réactivité du capitaine et de son équipage sont des atouts que n'auront pas les navires sans équipage. En outre, la présence d'un équipage permet bien souvent de limiter la gravité du sinistre, en prenant les mesures nécessaires de sauvetage et de sécurité, que ce soit envers le navire ou la cargaison».

Le risque de piratage

Le navire sans équipage devient particulièrement sensible au risque de cyberattaques, menées à l'aide de brouilleurs des systèmes de géolocalisation.

Dans le cas de piratage classique, il est vraisemblable que l'attractivité de tels navires pour les pirates pourrait s'en trouver amoindrie, l'impact étant bien moindre dès lors qu'il n'y a pas de vies humaines en jeu. Mais face au piratage informatique, les enjeux sont différents et les risques plus préoccupants. La cybercriminalité prend principalement deux formes : le vol des données et le sabotage des informations. Les pertes financières peuvent être importantes si le navire est détourné puisque le risque de collision augmente, comme le risque de perte de l'ensemble des marchandises et du navire.

Le risque de cyberattaque est déjà présent dans le paysage de la navigation actuelle, mais les assureurs ont éclipsé ce risque de leur couverture en insérant une clause d'exclusion des risques de cyberattaque. Dans le cas des navires sans équipage, pour lesquels le risque de cyberattaque semble plus important, les assureurs devront assurer ce risque et exclure cette clause de leur police.

L'absence d'équipage engendrant l'innavigabilité du navire sans équipage

La Convention de Bruxelles de 1924 fournit une définition de la notion de navigabilité, à savoir que le navire pour être en état de navigabilité doit être convenablement armé et équipé. Ainsi un navire non convenablement armé ne saurait être considéré comme en état de navigabilité.

Les sociétés de classification, pour délivrer leurs certificats attestant de la conformité du navire avec les normes et exigences du droit international, prennent en considération trois principaux éléments de la

⁵ Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris, printemps 2019

sécurité du navire : son état général, la qualité de son armement et les conditions de son exploitation. Elles ne peuvent que constater cette innavigabilité et ne peuvent fournir les certificats au navire. Or, à défaut de certificat attestant la navigabilité du navire, les assurances n'acceptent pas d'assurer le navire. L'absence d'équipage à bord du navire devient alors une limite au développement du navire autonome. Si le navire n'est pas assuré, il ne peut naviguer.

Les assurances, qui ne sont pas encore rentrées dans ce débat, sont liées par les normes et par la notion de navigabilité moderne. Tant que la réglementation ne sera pas adaptée aux navires sans équipage, autrement dit, tant que le système informatique ne sera pas considéré comme mettant le navire en bon état de navigabilité, la réactivité des assurances sera bloquée.

La responsabilité du capitaine et ses substituts

Le capitaine est une personne physique présente à bord, en charge principalement de la conduite du navire et de la sécurité de l'expédition. A bord d'un navire autonome, cette fonction est assumée à terre par le programmeur du système informatique, qui ne peut exercer le commandement du navire. Le navire n'a donc pas de capitaine. Aussi la question se pose de savoir qui sera le capitaine du navire, ou plus exactement du point de vue juridique, de savoir qui peut se substituer au capitaine. Il sera, dans ces conditions, difficile de définir l'attribution de responsabilité en cas d'accident impliquant un navire autonome, ainsi que les conséquences pour la cargaison et les incidences pour le personnel, et en particulier lors d'un incident entre un navire sans équipage et un navire avec équipage ! Comme le suggère l'ingénieur général de l'armement J.N. Pasquay⁶, se référant aux jugements en matière de navigation maritime, «c'est l'opinion des juges qui créera la jurisprudence applicable». Il ajoute que «la révision des conventions SOLAS et STCW devra aboutir à des textes clairs et exhaustifs qui aideront les magistrats dans la préparation de leurs décisions». La question de responsabilité se posera aussi dans les zones où le pilotage est obligatoire, aussi bien pour les navires conventionnels que pour les navires autonomes. Dans le cas du navire autonome, le pilote agira nécessairement depuis un centre à terre qui ne coïncidera pas forcément avec le SCC. Cette situation compliquera l'établissement des responsabilités en cas d'accidents, la coopération entre le pilote et l'opérateur d'un SCC semblant peu envisageable.

Conclusion

En définitive, le navire autonome devient une réalité dont les avantages sont pondérés : technologiquement viable, économiquement intéressant, et légalement incertain. Révolution dans l'art de naviguer, son avenir réside dans la capacité d'adaptation du cadre normatif maritime. Comme le déclare l'Union fédérale Maritime (CFDT)⁷, «l'opinion générale semble être que le navire sans équipage entièrement automatisé sera en service de façon progressive entre 10 et 30 ans. Cela ne sera pas déterminé par la technologie, mais par la réglementation, l'assurance, l'opinion publique et l'acceptation du marché». Bien qu'il n'en soit qu'à ses prémices, son introduction dans le transport maritime apportera d'importants changements.

René TYL
Membre de l'AFCAN

⁶ «Le navire autonome, la loi et les règlements», conclusions, IFN n° 257

⁷ Rapport de Branko Berlan, ingénieur en chef ITF, sur les navires autonomes



Revue de Droit Maritime

de l'Association des Etudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

Direction éditoriale

Solenn Piton

Direction artistique

Solenn Piton

Direction de la publication

Adrien D'almeida

Comité éditorial

Solenn Piton, Elise Leroux, Adrien D'almeida, Nicolas Cotrel

Éditeur

Association des Etudiants en Droit Maritime du Havre (AEDMH)

Maison de l'Étudiant

50 rue Jean-Jacques Rousseau

76600 Le Havre

<http://aedmh.fr/>

ISSN : 2607-2920

Numéro 2 – Janvier 2020



La maquette, le logo de l'AEDMH ainsi que les articles sont protégés par le droit d'auteur. Les photographies utilisées pour la couverture de la maquette ainsi que pour illustrer les articles sont issues, sauf mention contraire, des librairies en ligne Pexels et Pixabay et sont soumises à une licence d'exploitation Creative Commons Zero (CC0).