



LE RENOUVEAU SÉCURITAIRE DE L'ÉTAT DU PORT

Par

Roméo Houndosso MIDJRESSO

Midjressoromeo@gmail.com

Docteur en droit public, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

Chercheur au Centre du droit international et de l'intégration africaine (CDIIA)

Introduction

I- Les compétences sécuritaires révélées de l'État du port

A- Une révélation effective de la police des ouvrages portuaires

- 1- L'adoption des plans de sûreté variés
- 2- L'exigence des niveaux de sûreté variables

B- Une révélation efficace de la police des ouvrages portuaires

- 1- La recherche d'une efficacité *a priori*
- 2- La recherche d'une efficacité *a posteriori*

II- Les compétences sécuritaires renouvelées de l'État du port

A- Le renouvellement du pouvoir de régulation

- 1- Un pouvoir de régulation affirmé
- 2- Un pouvoir de régulation élargi

B- Le renouvellement du pouvoir de contrôle

- 1- Un pouvoir de contrôle graduellement consacré
- 2- Un pouvoir de contrôle essentiellement étendu

Conclusion



Résumé

La configuration actuelle du droit de la mer contemporain est essentiellement soucieuse de l'équilibre des pouvoirs juridiques entre trois figures d'États principaux ayant des compétences en matière de sécurité maritime. Il s'agit de l'État du pavillon, de l'État côtier et de l'État du port. Sous le renouveau, l'objet de cet article est d'analyser les compétences sécuritaires de l'État du port en droit international de la mer pour répondre à la question non encore débattue sur certains aspects ou trop peu débattue sur d'autres de la place de l'État du port dans l'architecture sécuritaire maritime. Il a été démontré, d'une part, qu'une catégorie de compétences nouvelles et exclusives lui est reconnue en matière de police des ouvrages portuaires. D'autre part, les compétences jadis reconnues en matière de navigation ont été accrues et élargies à d'autres domaines vitaux comme la pollution et la pêche. Ces nouvelles compétences rendent l'État du port incontournable dans la nouvelle partition sécuritaire.

Mots clés : État du port-sécurité marine-compétence-ouvrage portuaire-navigation

Abstract

The current configuration of the contemporary maritime law is essentially concerned with the balance of legal powers between three main State figures with competences in maritime safety. These are the flag State, the coastal State and the port State. Under the revival, the purpose of this article is to analyse the security competences of the port State in international maritime law in order to answer the question of the place of the port State in the maritime security architecture, which is not yet debated in some respects or not sufficiently debated in others. It has been shown, on the one hand, that a category of new and exclusive competences has been recognised in the field of policing of port works. On the other hand, the previously recognised competences in the field of navigation have been increased and extended to other vital areas such as pollution and fishing. These new competences make the Port State an essential part of the new security partition.

Key words: Port State-marine safety-competence-port facility-navigation.



LE RENOUVEAU SÉCURITAIRE DE L'ÉTAT DU PORT

Romeo Houndosso MIDJRESSO

Docteur en droit public, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

Membre du Centre du Droit International et de l'Intégration Africaine (CDIIA)

1- L'évolution politique et juridique de la société internationale et ses fluctuations économiques issues de la globalisation sont à l'origine des mutations contemporaines des règles du droit international¹. Le droit de la mer², l'une des branches les plus anciennes du droit international³, n'est pas en marge de cette mutation. Ceci est tout autant vrai que les auteurs ont constaté que le droit de la mer et particulièrement le droit de la sécurité marine⁴ à un caractère pilote, avant-gardiste⁵. Celui-ci a tendance à constituer un élément avancé parmi les autres branches du droit⁶ en fonction des faits nouveaux⁷. Cette évolution est devenue la marque caractéristique du droit de la sécurité marine qui se renouvelle constamment et perpétuellement dès la survenance d'un incident maritime⁸.

¹ J-P. BEURIER, « L'influence de l'évolution du droit international sur ses sources », *R.Q.D.I.*, Vol 8, n°2, 1993-1994, p.216.

² Le droit de la mer « concerne essentiellement le statut des espaces maritimes et ne s'intéresse qu'au régime juridique des activités menées dans ce milieu que pour autant qu'il s'agisse d'assurer la coexistence entre les prétentions et les activités des États ou la préservation du milieu marin » V° G. BASTID-BURDEAU, « Migration clandestines et droit de la mer », in Mélanges Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, *La mer et son droit*, Paris, A. Pedone, 2003, p.58.

³ M.P. de BRICHAMBAUT, DOBELLE(J-F.), F. COULEE, *Leçons de droit international public*, Paris, Presse de science Po/Dalloz, 2^e éd. p.61.

⁴ La sécurité appliquée au milieu marin comprend, d'une part, tout le régime de la sécurité maritime et, d'autre part, celui de la sûreté maritime. V° R. H. MIDJRESSO, *La sécurité en milieu marin en Afrique*, thèse de doctorat en droit public à l'école doctorale de la faculté de droit et de sciences politiques de l'Université d'Abomey-Calavi (Bénin), sous la direction de Dandi GNAMOU, 2022, pp.24.

⁵ L. LUCCHINI, M. VOELCKEL, *Les États et la mer : le nationalisme maritime*, Paris, La documentation française, 1978, p. 12.

⁶ R-DUPUY (R-J.) et A. PIQUEMAL, « Les appropriations nationales des espaces maritimes » in S.F.D.I., *Actualités du droit de la mer*, Paris, Pedone, 1973, p.137.

⁷ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay (Jamaïque), 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Ici dénommer CNUDM ou Convention de Montego Bay, préambule, §.2. Ratifiée par 168 y compris l'Union européenne à la date du 11 Août 2022.

⁸ Le péril maritime est à la base de la construction du droit de la sécurité marine. C'est une évidence de dire que le droit de la sécurité marine est le droit des sinistres ou des drames maritimes. Le droit de la sécurité maritime et de la préservation du milieu marin s'est nécessairement construit par trains de mesures successives en réponse aux événements de mer, sans que la cohérence d'ensemble soit toujours assurée. V°BOISSON (P.), « L'impact des catastrophes maritimes », Acte de la conférence, sécurité maritime et protection de l'environnement, évolution et perspective, du 11 au 13 mars 2002, disponible en ligne sur <http://WWW.cub-brest.fr/Saferseas/SESSION%201.pdf>, consulté le 20 septembre 2017 à 23h-04.



2- En effet, l'action des États devient de plus en plus urgente et complexe⁹ à l'aune de la mondialisation du secteur des transports et de la recrudescence des activités maritimes. La sécurité maritime apparaît ici comme un impératif auxquels tous les États, quelle que soit leur figure doivent trouver une réponse immédiate et efficace pour parvenir à une exploitation maritime et portuaire plus aisée¹⁰. Dans cette hypothèse, s'il y a une figure d'État récemment émergente parmi la variabilité de catégorie d'États existantes¹¹ en droit de la sécurité maritime dont la promotion et l'ascension ont été assurées avec rapidité, c'est sans doute l'État du port. Ce dernier constitue à bien des égards un rempart pour la sécurisation marine et surtout portuaire¹². La sécurité marine¹³ apparaît en tout état de cause comme le propulseur de ce renouveau de l'État du port en droit de la mer qui fait l'objet de la présente étude.

⁹ KAMEL (H.), « *L'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime* », in M. EL KHAYAT (dir.), *Le droit maritime dans tous ses états : Hommage méditerranéen à Pierre Bonassies, Philippe Delebecque et Christian Scapel*, PUAM, 2016, p.65.

¹⁰ La sécurité maritime est perçue comme une condition préalable pour l'exploitation et l'exploration du milieu marin. Cette vision est clairement affichée par la CNUDM qui prohibe le recours à la force et prescrit plutôt l'adoption des comportements pacifiques. (CNUDM, 1982, préc., article 301 qui doit être lu avec l'article 19.§.2 (a), 39 §.1(b), 147 §.2(d), 155 §.2, 240 (a), 143 §.1., 246 §.3. V° aussi Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritime et le développement en Afrique, Lomé, 15 octobre 2016, pas en vigueur. Selon l'article 50 §.1, la Charte entrera en vigueur trente jours après le dépôt du quinzième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Pour le professeur CALIGIURI, la Charte s'inscrit dans l'optique de la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050 (Stratégie AIM 2050) dont l'objectif est également de faire de l'espace maritime l'un des principaux leviers du développement économique et social de l'Afrique. A. CALIGIURI, « La Charte de Lomé comme instrument pour une nouvelle gouvernance maritime en Afrique », mis en ligne le 06 mars 2017. URL : <http://revel.unice.fr/psei/index.html?id=1454>, consulté le 1/11/2017 à 12h 35.

¹¹ M. KAMTO, « Les différentes catégories d'État », in M. FORTEAU, J-M. THOUVENIN (dir.), *Traité de droit international de la mer*, Paris, A. Pedone, 2017, p.235. L'auteur distingue plusieurs catégories d'États en fonction de leur statut territorial à la mer, leur statut par rapport à la navigation maritime, leur statut par rapport à l'exploitation des ressources naturelles et des autres activités maritimes et enfin leur statut au regard du niveau de développement économique.

¹² F. LE BORGNE, *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, op. cit., p.190.

¹³ Par sécurité marine, il faut comprendre à la fois la sécurité maritime et la sûreté maritime. Il semble difficile de donner une définition de la sécurité maritime (F. ODIER, « Le droit international maritime, ses évolutions et la protection des océans », *espace et ressource maritimes*, 2001, n°14, pp 1-11). Toutefois, conventionnellement, la sécurité maritime est « *L'ensemble des mesures qui sont prises pour assurer la sécurité des navires et les installations en mer, leurs équipages, si applicables, leurs passagers, la sécurité de la navigation et la facilitation du trafic maritime, des infrastructures maritimes et de l'environnement marin* ». (Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritime et le développement en Afrique, Lomé, 15 octobre 2016, pas encore en vigueur). À travers cette définition, la Charte de Lomé désigne par sécurité maritime les dispositions prises pour respecter un certain nombre de standards en ce qui concerne la construction du navire, les installations en mer, rassurer les équipages et les passagers, la construction des infrastructures maritimes, la navigation puis de contrôler et de faciliter le flux du trafic maritime et la protection de l'environnement marin. Il s'agit en conséquence des mesures portant sur les aspects intrinsèques qui visent à assurer la qualité de ces différents éléments maritimes. Ces mesures sont de nature à protéger tous ces éléments contre eux-mêmes, les mettre dans une condition ou une situation exempte de danger pouvant inspirer la confiance.



3- Par « nouveau », il faut entendre la reprise après le déclin¹⁴. Plus exactement, la résurrection après la mort. Sous ce concept de nouveau, se cache en filigrane celui de « mouvement » et de « l'évolution », car ces trois mots traduisent une même idée : celle de changement¹⁵. Toutefois, comme le faire remarquer Francis Delperée, avec le « nouveau », le ton du discours se modifie et l'anxiété n'est plus de mise¹⁶. Les cœurs sont apaisés, car l'espoir change de camp¹⁷. Avec le « nouveau », l'État du port prend sans doute l'image du phénix. Il était condamné à une période de sénescence et voué à disparaître, car oublié ou ignoré dans le processus de sécurisation du milieu marin. Il est promis aujourd'hui à une renaissance. L'État du port est appelé à connaître une autre existence, une autre importance, de nouvelles compétences en droit de la sécurité maritime. Les autres figures d'États sont amenées à revoir leurs compétences, leurs comportements et leurs méthodes d'exécutions des obligations sécuritaires internationales. Bref, avec le « nouveau » l'univers des compétences sécuritaires en milieu marin se transfigure. Et, cette transformation en profondeur produira des effets bénéfiques pour l'efficacité et l'effectivité des règles internationales sécuritaires.

4- En ce qui concerne l'État du port, sa définition ne figure pas dans la Convention de Montego Bay de 1982. Cependant, il peut être considéré dans une conception institutionnelle comme l'État qui abrite « *un port ou une installation terminale au large* »¹⁸, destiné à accueillir les navires et dont les navires exerçant leurs droits en matière de navigation, prévus par le droit de la mer, peuvent faire usage. Sous le nouveau, il est plutôt perçu dans une conception fonctionnelle voire « *existentialiste et large* »¹⁹ comme l'État qui est habilité à exercer une catégorie de pouvoirs déterminés, prévus dans les conventions soit à l'égard du port lui-même ou des installations portuaires ou soit à « *l'égard du navire étranger se trouvant dans le port de cet État* »²⁰. Cette conception bien qu'englobante est complémentaire à la première étant entendue que c'est l'existence d'un port qui fait conférer à l'État d'appartenance des compétences déterminées. En vertu de cette considération, elle correspond au sens qu'en

¹⁴ Dictionnaire, *Le petit Larousse illustré*, 2016, p.995.

¹⁵ F. DELPERÉE, « Le nouveau du juge constitutionnel », *R.F.D.C.*, 2008/2 n°74, p.227.

¹⁶ *Ibid.*, p.228.

¹⁷ *Ibidem*

¹⁸ M. KAMTO, « Les différentes catégories d'État », *loc.cit.*, p.243.

¹⁹ D. VIGNES, « La juridiction de l'État du port et le navire en droit international », in S.F.D.I., *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, 1991, Paris, Pedone, 1992, p. 130.

²⁰ *Ibidem*.



donnent les différentes conventions sécuritaires qui sont donc systématiquement envisagées de façon strictement utilitaire²¹.

5- Dans sa conception utilitariste²², toute attribution de pouvoirs à travers la règle de droit, présente une certaine fonction sociale. Mais, celle-ci est hiérarchisable, au regard de son intérêt pour la communauté qu'elle est destinée à régir²³. Cette idée de répartition des compétences qui est réelle en droit de la mer l'est davantage en droit de la sécurité maritime. Il en résulte que c'est sous le prisme de la sécurité marine que le renouveau est perçu. Parlant de partage de compétence, les bouleversements intervenus en droit de la sécurité maritime²⁴ ont opéré une redistribution des cartes. Il résulte que la configuration actuelle du droit de la mer contemporain est essentiellement soucieuse de l'équilibre des pouvoirs juridiques entre trois figures d'États principaux ayant des compétences maritimes en matière de sécurité maritime²⁵. Il s'agit de l'État du pavillon, de l'État côtier et de l'État du port. Les deux premiers sont considérés comme les figures emblématiques en matière de sécurité maritime²⁶ de sorte que les considérations sécuritaires de l'État du port constituent une innovation remarquable plus ou moins inattendue. Il est utile de faire remarquer que cette dernière dérive de l'État côtier. Comme le constate parfaitement Maria Gavouneli, « *The port state is always a coastal state –*

²¹ J-L. ITEN « Les compétences de l'État du port », in *A.F.D.I.*, vol. 56, 2010. p.531.

²² L'utilitarisme comme doctrine philosophique et juridique est développé par Jérémy Bentham. Elle traduit l'idée que la création d'une règle de droit doit avoir une utilité. Le principe d'utilité est un principe selon lequel c'est le plus grand bonheur du plus grand nombre qui est la mesure du juste et de l'injuste. Ce principe justifie d'abord la nécessité du droit. C'est en résumé une doctrine qui révèle le penchant naturel de l'homme à rechercher dans la règle de droit une finalité particulière qui puisse participer à son bien-être et à son bonheur. Cette doctrine emprunte à l'empirisme de Hume et de Hutcheson ainsi qu'à Beccaria et aux économistes pour l'application de la notion de calcul au droit. Cette doctrine utilitariste est reprise par la doctrine libérale des juristes anglo-saxon américains comme Austin et John S. Mille. En Europe, cette théorie a alimenté la réflexion des théoriciens comme Pelligrino Rossi, Jhering, Karl Binding, Kelsen, Alf Ross, Hart, Foucault etc. V° J. BENTHAM, *Principes de la morale et de législation*, Nouvelle édition, Paris, Vrin, 2011, trad. [Emmanuelle de Champs](#), [Jean-Pierre Cléro](#), 384 p. ; J.S. MILL, *L'utilitarisme. Essai sur Bentham*, nouvelle édition, Paris, Puf, 3^{ème} éd, textes traduits par Catherine Audard et Patrick Thierry, 258 p.; M. CANTO-SPERBER, *La philosophie morale britannique*, Paris, Puf, 1994. 288 p.

²³ A. KPODAR, « L'échelle de normativité du droit international », *R.B.S.J.A.*, 2011, n°26, p.51.

²⁴ L. LUCCHINI, M. VOELCKEL, *Les États et la mer : le nationalisme maritime*, Paris, La documentation française, 1978, p.12.

²⁵ F. CAMPAGNOLA, « Sécurités maritimes : que reste-t-il des droits de l'état du pavillon en haute mer ? », in *Revue Défense Nationale*, 2016, p.80.

²⁶ K. LAGDAMI « L'État du pavillon, entité centrale de la mise en œuvre de la sécurité et de la sûreté maritime en mer Méditerranée », in M. EL KHAYAT (dir.), *Le droit maritime dans tous ses états : Hommage méditerranéen à Pierre Bonassies, Philippe Delebecque et Christian Scapel*, op. cit., pp.313-134. V° aussi F. LE BORGNE, *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, op. cit., p.190. ; F. CAMPAGNOLA, « Sécurités maritimes : que reste-t-il des droits de l'état du pavillon en haute mer ? », loc. cit., p.82 et s.



although the reverse is not always true »²⁷. Cette remarque met en exergue à la fois le flou et la distinction qui peut être faite entre les deux acteurs sécuritaires²⁸.

6- Dans la présente étude, il sera exclusivement étudié le nouveau visage de l'État du port. Le rôle de l'État de pavillon et de celui côtier ne sera pas abordé, car c'est de la défaillance du premier et de la crainte de voir le second avec plus de pouvoirs qu'est né l'État du port. Le recours à ce dernier s'est imposé comme une nécessité pour l'effectivité et l'efficacité de la sécurité marine. Ce renouveau est donc favorisé par la célérité avec laquelle s'est développée la sécurité marine²⁹. L'État du port pris en considération récemment est à la lumière de la législation internationale et régionale sécuritaire devenu l'une des figures indispensables de la sécurisation du milieu marin en général et de l'espace portuaire en particulier. La partition sécuritaire se joue désormais principalement à trois. La part faite à l'État du port dans la sécurisation du milieu marin est aujourd'hui peu surprenante. C'est pourquoi la question fondamentale qui se pose est la suivante : quelle appréciation peut-on faire des attributions actuelles de l'État du port à la lumière de la reconfiguration des compétences en matière de sécurité maritime ? Poser la question de la part portuaire, revient dès lors à se demander si les nouvelles attributions sécuritaires de l'État du port en droit de la sécurité marine ne sont pas à l'origine de ce renouveau de l'État du port. C'est aussi et surtout s'intéresser aux compétences sécuritaires de l'État du port, étant entendu que ce dernier n'est apparu qu'à l'issue de la troisième étape de répartition des compétences.

7- La première étape correspond à l'impérialisme du pavillon en matière de sécurité marine. Pour Maurice Kamto, les premières heures de la répartition des compétences prennent appui sur la liberté des mers, principe cardinal du droit de la sécurité maritime. Pour l'auteur,

²⁷ M. GAVOUNELI, *Functional jurisdiction in the law of the sea*, éd. Brill Nijhoff, 2007, p. 44.

²⁸ La tentation de confondre l'État du port et l'État côtier est grande, légitime et vraisemblable. De par le passé, l'État du port et celui côtier étaient fusionnés de telle sorte que sous la notion d'État riverain, les prérogatives des États côtiers et portuaires ne faisaient pas encore l'objet de distinctions ainsi pour un auteur *« la différence entre l'État côtier et portuaire est marquante lorsqu'on sait que les prérogatives du premier sont soumises au passage inoffensif en mer territoriale alors que ceux du second profitent de l'ambiguïté juridique liée au droit d'un libre accès au port »*. (F. LE BORGNE, *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, op. cit., p.79. Pour Claude Douay, *« L'Etat du port est un Etat côtier considéré seulement dans les compétences qu'il exerce lorsqu'un navire étranger séjourne volontairement dans un ports »* V° C. DOUAY, *« Le droit de la mer et la préservation du milieu marin »*, in D. BARDONNET, M. VIRALLY, *Le nouveau droit international de la mer*, Paris, 1983, p.262 ; V° aussi Y. TEPHANY, *La lutte contre les activités illicites en mer*, thèse de doctorat, l'Université de Nantes, 2019, p.23. ; H. DIPLA *« Les pouvoirs de contrôle par l'Etat du port dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la réglementation élaborée au sein de l'Union européenne »*, in INDEMER, *Droit international de la mer et droit de l'Union Européenne : cohabitation, confrontation et coopération*, loc. cit., p. 230.

²⁹ H. KAMEL, *« L'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime »*, loc. cit., p.65.



« hier, c'était le temps des pavillons et de la liberté quasi absolue des mers »³⁰. Le principe de la liberté des mers constitue sans doute le fondement de la compétence sécuritaire pavillonnaire³¹. Cette corrélation entre l'exclusivité et la liberté des mers est confirmée par la jurisprudence de la Cour permanente de justice internationale dans *l'affaire du Lotus*³². Ainsi, la compétence sécuritaire exclusive de l'État du pavillon fut reconnue par le droit coutumier³³, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer³⁴, les conventions sécuritaires dans les matières différentes³⁵. Cette phase de la répartition des compétences fait de l'État du pavillon, un acteur privilégié et de premier ordre en matière de sécurité maritime surtout en haute mer.

8- La seconde phase est caractérisée par le grignotage juridique³⁶ et spatial³⁷ du principe de la liberté des mers³⁸ et par voie de conséquence de la compétence pavillonnaire. Comme l'épisode du calvaire, la liberté des mers a été trahie par le nationalisme des États³⁹,

³⁰ M. KAMTO, « Les différentes catégories d'État », in FORTEAU (M.), THOUVENIN (J-M) (dir.), *Traité de droit international de la mer*, op. cit., p.235.

³¹ Y. TEPHANY, *La lutte contre les activités illicites en mer*, op. cit., p.53 et s. ; V° aussi F. LE BORGNE, *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, op. cit., p.63.

³² CPIJ, Arrêt du 7 septembre 1927, *affaire du Lotus (France c. Turquie)*, Série A, n°10, p. 25. La Cour affirme qu' « en vertu du principe de la liberté de la mer, c'est-à-dire de l'absence de toute souveraineté territoriale en haute mer, aucun État ne peut y exercer des actes de juridiction quelconques sur des navires étrangers ».

³³ R. RAYFUSE, *Non-flag state enforcement in high seas fisheries*, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2004, p. 17. V° aussi N. BROWN, « Jurisdictional problems relating to non-flag state boarding of suspect ships in international waters : a practitioner's observations », in C.R. SYMMONS, *Selected contemporary issues in the law of the sea*, Colloque de Dublin, 2010, éd. Martinus Nijhoff Publishers, 2011, p. 70. Cité par Y. TEPHANY, *La lutte contre les activités illicites en mer*, op. cit., p.54. ; CDI, *Commentaire sur les articles relatifs au droit de la mer, Rapport sur les travaux de la huitième session (A/3159)*, Annuaire de la CDI, 1956, Vol.2, commentaire de l'article 34, p.280-281.

³⁴ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, 16 novembre 1994. préc., art.94. V° aussi Convention sur la haute mer, 1958, Genève, 29 avril 1958, entrée en vigueur le 30 septembre 1962, art.10.

³⁵ Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, Vienne, 20 décembre 1988, Entrée en vigueur le 11 novembre 1990, art.17 §.1 ; Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, New York, 15 novembre 2000, 28 janvier 2004, art.8. Accord aux fins de l'application des dispositions de la convention des nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, New York, 4 août 1995, entrée en vigueur le 11 décembre 2001, art.18. ; Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, Rome, 24 novembre 1993, entrée en vigueur le 24 avril 2003, art.3 etc.

³⁶ L. LUCCHINI, M. VOELCKEL, *Les États et la mer : le nationalisme maritime*, op. cit. p. 15.

³⁷ C.A. COLLIARD : Cours de doctorat, p. 64. Cité par L.LUCCHINI, M. VOELCKEL, *Les États et la mer : le nationalisme maritime*, op. cit., p. 15.

³⁸ Pour les auteurs, on ne peut plus affirmer l'intangibilité du principe de la liberté des mers. V° E. DU PONTAVICE, P. CORDIER, *la mer et le droit*, Paris, P.U.F., Tome 1, 1984, p.24.

³⁹ En conséquence, pour Jean Pierre Beurrier, les États africains issus de la décolonisation ont transformé la géopolitique maritime. (J-P. BEURIER (dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, 2^e éd., 2008, p.20. Ces États, réunis au sein du groupe 77, constituent un « groupe de pression » qui, mettant en avant les « impératifs d'ordres économiques » leur permettant à la fois « d'assurer la conservation des ressources halieutiques au large de leurs côtes ». (M.P. de BRICHAMBAUT, J-F. DOBELLE, F. COULEE, *Leçons de droit international public*,



avant d'être assassiné par l'État côtier avec la doctrine du « côtiérisme »⁴⁰. Cette tendance à la « côtiérisation »⁴¹ du droit de la sécurité marine fait dire à Maurice Kamto qu'« *aujourd'hui, c'est le temps des emblèmes nationaux et des souverainetés maritimes* »⁴². Il résulte de cette situation consacrant l'effacement volontaire ou involontaire des États de pavillon en matière sécuritaire, un droit de la sécurité marine profondément transformé. Ce nouveau droit de la sécurité marine⁴³, marqué du sceau indélébile du « côtiérisme » prend le pas sur le droit au pavillon comme base juridique de l'interventionnisme de l'État dans la création de ce droit. En conséquence, l'envie de voir ailleurs, de goûter d'autres saveurs sécuritaires justifie sans doute l'innovation juridique et donc de l'accroissement de la réglementation sécuritaire qui va « *venir de la côte et non de l'État du pavillon* »⁴⁴. Cette situation est renforcée par le fait que l'Organisation maritime internationale a opéré un glissement des anciens États maritimes vers les nouveaux États révolutionnaires qui ont, non seulement peiné pour accéder à la mer, mais surtout que l'on qualifie à peine de « maritimes »⁴⁵. La progression récente du droit de la sécurité maritime est le reflet de ce glissement de compétence continue⁴⁶ qui à défaut de maintenir un équilibre entre l'étendue de la compétence pavillonnaire et l'extension de celle des États « côtiéristes », a plutôt faire venir un troisième fondement, le port.

Paris, Presse de science Po/Dalloz, 2^e éd. p.516.). Les États africains ont donc participé activement à cette conférence qui a duré quatorze ans. Il convient de souligner qu'ils se sont impliqués dans toutes les étapes de l'élaboration de cette convention qui porte leur empreinte. (J-P. QUENEUDEC, « L'Afrique et le nouveau droit de la mer », in Mélanges offerts à P.F. GONIDEC, Paris, L.G.D.J., 1985, p.528.) Cette participation des États africains est fondée sur le nationalisme maritime africain, et provoqué par des causes déterminantes. « *Le nationalisme maritime de l'Etat côtier africain désigne le comportement de ce dernier qui vise fondamentalement à faire prévaloir ses intérêts nationaux essentiellement politiques et économiques...* » (BULA-BULA (S.), *Le nouveau droit de la mer dans les états de la côte atlantique et indienne d'Afrique*, Thèse, Université Catholique de Louvain, Faculté de Droit, 1986, p.4-6.) ; V^o aussi L. LUCCHINI, M. VOELCKEL, *Les États et la mer : le nationalisme maritime, op.cit.*, p.10 et s.

⁴⁰ L'intervention trop poussée de l'État côtier en droit de la mer et particulièrement en droit de la sécurité maritime a donné lieu à la doctrine du « côtiérisme ». Celui-ci est né du désir des riverains de se réserver un accès exclusif aux ressources de la mer côtière. (J-P. BEURIER, « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in Mélanges Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, *La mer et son droit*, Paris, Pedone, 2003, p.95. V^o aussi QUENEUDEC (J-P.), « les tendances dominantes du système juridique issu de la Convention », in S.F.D.I., *Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3^{ème} Conférence des Nations Unies*, Colloque de Rouen, Paris, Pedone, 1984, p. 138. ; C. DOUAY, « Le droit de la mer et la préservation du milieu marin », in D. BARDONNET, M. VIRALLY, *Le nouveau droit international de la mer*, Paris, 1983, p.262.

⁴¹ R. H. MIDJRESSO, *La sécurité en milieu marin en Afrique, op.cit.*, pp.47-107.

⁴² M. KAMTO (M.), « Les différentes catégories d'État », in M. FORTEAU, J-M. THOUVENIN (dir.), *Traité de droit international de la mer, op. cit.*, p.235.

⁴³ Ce droit n'est pas aussi nouveau que ça. Il a un peu veilli. M. FORTEAU, J-M. THOUVENIN (dir.), *Traité de droit international de la mer, op. cit.*, p.29. On fait analogie ici au fait que ces auteurs ont considéré que le nouveau droit de la mer issue de la Convention de Montego Bay de 1982 a (peu) vieilli.

⁴⁴ J-P. BEURIER, « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », *loc. cit.*, p.95.

⁴⁵ *Ibidem.*

⁴⁶ *Ibidem.*



9- La troisième et dernière phase correspond à la « portuarisation »⁴⁷ de la sécurité marine. Le triomphe du « côtiérisme » a donné naissance sans nul doute à un État du port plus regardant sur la sécurité marine non seulement de l'espace portuaire, mais aussi de l'espace marin en général dans une certaine mesure. L'irruption triomphale de ce nouveau sujet dans le processus de la sécurité marine est facilitée par plusieurs faits⁴⁸. Au regard de ceux-ci qui ont bouleversé la répartition des pouvoirs entre les trois figures d'États, il est lieu de contempler le nouveau visage de l'État du port dans la sécurisation des espaces marins. Dans cette étude, il sera question de mesurer, de jauger un instant, l'état du renouveau de l'État du port en droit de la sécurité maritime à travers l'ensemble de ses compétences sécuritaires. Comme la résurrection dans la liturgie catholique, l'étude du renouveau de l'État du port se fera à travers la célébration des compétences nouvelles, originales dans la sécurisation de l'espace marin. Il s'agit des compétences sécuritaires révélées au grand jour (I) qui se distinguent des compétences renouvelées (II) qui ne sont rien d'autres que des compétences anciennes étendues et renforcées.

I- Les compétences sécuritaires révélées de l'État du port

⁴⁷ R.H. MIDJRESSO, *La sécurité en milieu marin en Afrique*, op. cit. p. 579.

⁴⁸ D'abord, il est apparu soit pour éviter une trop grande extension des compétences de l'État côtier que craignaient la plupart des États pavillonnaires puissants ou soit pour compléter celle-ci. V° C. DOUAY, « Le droit de la mer et la préservation du milieu marin », *loc. cit.*, p.262. Ensuite, il est unanimement admis que le laxisme implacable et malheureux dont font preuves les États pavillonnaires dans l'exercice des compétences sécuritaires à renforcer le rôle de l'État côtier, spécifiquement de l'État du port désireux d'assurer une meilleure sécurité maritime en protégeant son environnement côtier et portuaire. V° J-P. BEURIER, « Les compétences de l'État riverain au-delà de la mer territoriale », *Bulletin de l'association de géographes français*, 90-4, 2013, p.417. V° aussi J-P. BEURIER, « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », *loc. cit.*, p.95 ; M. BOURREL, « Anticipation et maîtrise des risques de dommages susceptibles d'être générés à l'environnement par un navire durant tout son cycle de vie : Convergence, confrontation et complémentarité », in INDEMER, *Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : cohabitation, confrontation et coopération*, Paris, Pedone, 2014, p.263. ; J-L. ITEN. « Les compétences de l'État du port », *loc. cit.*, p. 531. ; LE BORGNE (F.), *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, op. cit. p. 156. ; P. SCHWAB, « Les pavillons de complaisance tiennent la mer. La réputation sulfureuse du Cambodge. Nouveau venu dans le monde maritime, le pavillon cambodgien s'est fait remarquer par quelques scandales. Le contrôle des autorités locales semble bien laxiste », *La Croix* 7 fév. 2003.12. P. CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par l'État du port – ou la déliquescence du pavillon? », in Université de Nantes, *La norme, la ville, la mer – écrit de Nantes pour le doyen Prats*, éd. Maison des sciences de l'homme, 2000, p. 267 etc. Enfin le troisième fait décisif, mais souvent ignoré dans les études de la compétence de l'État du port est sans doute l'émergence de la sûreté des navires et des installations portuaires. En effet, après l'incident des attentats du 11 septembre 2001, la Communauté internationale a décidé de renforcer la protection des ports et des installations portuaires à travers la sûreté maritime. (« La sûreté maritime renvoie à la prévention et la lutte contre tous les actes ou menaces d'actes illicites à l'encontre d'un navire, de son équipage, et de ses passagers, ou à l'encontre et ses installations portuaires, des infrastructures maritimes et de l'environnement marin ». V° Charte africaine sur la sécurité et la sûreté maritime et le développement en Afrique, Lomé, 15 octobre 2016, pas encore en vigueur, article 1§1 al.36.) C'est dans cette logique que le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (Code ISPS) est adopté pour conférer de nouvelles compétences à l'État du port Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, Londres, 13 décembre 2002, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Ce Code fait peser sur les États portuaires une responsabilité énorme en matière de sécurité marine.



10- La révélation des compétences de l'État du port en matière de sécurité marine correspond aux attributions nouvelles sécuritaires conférées à ce dernier. Il s'agit plus précisément de la sûreté des ouvrages portuaires, soit des ports et des installations portuaires. La sensibilité, la fragilité et le caractère économique de l'espace portuaire nécessitent qu'il soit mis en place un régime particulier de police. En réalité, le défaut de sécurisation de cet espace économiquement et géographiquement stratégique fait partie des obstacles majeurs de la « *poliçabilité* » des biens communs maritimes »⁴⁹. C'est pour pallier cette faille sécuritaire catastrophique que la police des ouvrages portuaires a été révélée et confiée à l'État du port. Dans l'exécution de cette nouvelle compétence indispensable, il revient à l'État du port de prévenir au maximum les atteintes à cet espace en rendant non seulement effective la « poliçabilité » des ouvrages portuaires (A), mais aussi et surtout en s'assurant de son efficacité (B).

A- Une révélation effective de la police des ouvrages portuaires

11- Un ouvrage portuaire⁵⁰ pour les pays qui disposent d'une façade maritime est un atout majeur pour le développement de leur commerce et donc de leur économie. L'évolution des transports maritimes a sans doute intensifié la pression en faveur de meilleurs ouvrages portuaires et de l'amélioration conséquente de leur sécurité. Aussi bien la bonne gestion des ports⁵¹, la sécurité des ouvrages portuaires s'avèrent importantes. Dans son effectivité, la révélation de la police des ouvrages portuaires passe par l'adoption des mesures de police contenues dans des plans de sûreté variés (PS) (1) et dont des niveaux de sûreté variables sont exigés (2).

1- L'adoption des plans de sûreté variés

⁴⁹ K.N. TRAPP, « La criminalité en mer, l'approche du droit international », in E.D. PAPASTAVRIDIS, K.N. TRAPP, *La criminalité en mer*, Travaux du centre d'étude et de recherche de droit international de l'Académie de droit international de La Haye, session 2012, éd. Leiden Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2014, p.53.

⁵⁰ L'ouvrage portuaire englobe le port et les installations portuaires. Au regard du droit de la sécurité maritime, on distingue les installations portuaires des ports. Les premières sont « *Interface navire/port désigne les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire.* » Amendements à l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle que modifiée, Chapitre XI-2 : Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime ; Règle 1 : Définitions, Point.8 ; le second s'entend de « *Zone géographique définie par l'État membre ou l'autorité désignée, comprenant les installations portuaires définies dans le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), où se déroulent des activités maritimes et autres.* ».

⁵¹ A. HARDING, G. PALSSON, G. RABALLAND (dir.), *Ports et transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre Les défis à relever*, op. cit., p.XIII.



12- La sécurisation portuaire apparaît comme l'une des données prioritaires à prendre en compte pour assurer de façon générale la sûreté en mer. La police des ouvrages portuaires, développée dès 2001, constitue un aspect novateur de la sécurité marine. Il en est ainsi parce que toutes les législations précédentes étaient basées sur le navire. Cette pratique a favorisé l'éviction des mesures de police relatives aux ouvrages portuaires, faisant du port l'un des maillons le plus sensible et le plus faible de la chaîne sécuritaire. C'est pour cela qu'il faut adopter les mesures pour sécuriser les ouvrages portuaires. *In limine*, le point 5 du préambule du Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (Code) ISPS considère que l'adoption de ces mesures était le « *moyen le plus rapide de garantir que les mesures de sûreté nécessaires entrent en vigueur et prennent effet promptement* ».

13- Dans le but de garantir l'application des mesures de police des ouvrages portuaires, le droit de la sécurité marine rend obligatoire la mise en place d'un plan de sûreté qui varie selon que l'ouvrage soit une installation portuaire (PSIP)⁵² ou soit d'un port (PSP). Ces plans constituent le *vade-mecum* de la réglementation sécuritaire portuaire. Cette réglementation découle de deux sources complémentaires⁵³. De ce fait, l'adoption de ces mesures basées sur la vulnérabilité de la cible et ses conséquences permettront de « *réduire les risques* »⁵⁴. Le but primordial de cette planification reste l'anticipation et l'atténuation maximale des menaces pesant sur le transport maritime.

14- Du point de vue substantiel, c'est-à-dire, compte tenu de son contenu, la validité du plan est soumise à un certain nombre de mentions obligatoires. C'est pourquoi, le plan, normalement, mais pas obligatoirement⁵⁵, doit être rédigé selon les recommandations de la partie B du Code ISPS. Les mentions obligatoires sont nombreuses. Au nombre de quinze, elles peuvent être réparties en six catégories. Premièrement, le plan doit comporter des règles relatives à l'accès des installations portuaires⁵⁶. Ces mesures permettent de réglementer l'accès

⁵² Code ISPS, 2002, préc., Point 16.

⁵³ Il s'agit du Code ISPS relatif aux installations portuaires et du Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports de l'OMI/OIT relatif au port. Les deux instruments seront invoqués dans l'analyse. Cependant étant donné que le Recueil d'OMI/OIT ne fait que reprendre les dispositions du Code ISPS en les étendant au Port, on invoquera plus le Code ISPS aussi surtout parce que c'est un texte obligatoire (Partie A) alors que les dispositions relatives aux Ports contenues dans le recueil ne le sont pas. En cas de divergence ou de complémentarité entre les deux instruments, l'analyse le fera ressortir. On doit préciser afin d'éviter les répétitions que toutes les dispositions qui s'appliquent au plan de sûreté des installations portuaires s'appliquent aussi au plan de sûreté du Port.

⁵⁴ OMI, OIT, *Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports*, Genève, 2003, MESSHP-RP-2003-12-0169-01-FR.Doc/v.2, p.5.

⁵⁵ Les deux plans ont le même contenu *mutatis mutandis*

⁵⁶ Ces mesures de plusieurs sortes. Il faut distinguer entre autres les mesures portant réglementation de l'accès par les usagers, les mesures permettant de faciliter les congés à terre, les mesures portant interdiction d'accès à



aux ouvrages portuaires. Deuxièmement, le plan de sûreté (PS) doit faire figurer les règles relatives à la procédure à suivre en cas d'incident ou menace d'incident imminent⁵⁷. Troisièmement, le PS doit mettre un accent particulier en cas d'instruction particulière relative au niveau 3⁵⁸. Cette règle est d'une importance capitale dans la mesure où le niveau 3 est celui qui présente des risques imminents d'attaques ou d'existence d'attaque. Quatrièmement, le PS doit prévoir des mesures liées à sa propre protection⁵⁹.

Enfin, un des points les plus cruciaux est la protection des cargaisons et des matériels des ouvrages portuaires⁶⁰.

15- En dehors de ces mesures communes à tous les ouvrages portuaires, le Recueil exige l'adoption par l'État d'un « énoncé de politique de sûreté portuaire »⁶¹. Ce document peut servir de base pour la rédaction du PS. Il est utile de souligner que le Code ISPS et le Recueil ne prévoient que des mentions obligatoires à *minima*. Celles-ci visent à garantir la sécurité des ouvrages portuaires à travers l'adoption des mesures de police qui couvrent l'accès, la manipulation des matériels, la garantie et la sauvegarde des renseignements de sûreté. Si le plan accorde un intérêt général à ces obligations, un intérêt particulier est réservé à la précision des niveaux de sûreté des ouvrages portuaires.

2- L'exigence des niveaux de sûreté variables

16- L'utilité principale du PS reste l'empêchement au maximum des incidents de sûreté pouvant causer des préjudices graves aux ouvrages portuaires. En cas de survenance, l'utilité subsidiaire du plan serait l'atténuation des conséquences. Le plan de sûreté (PS) se présente comme l'ensemble des mesures de police pouvant prévenir les incidents et dans le cas contraire pouvant permettre de les contrer. Dans cette perspective, il serait judicieux que le plan

certaines zones, les mesures de contrôle afin d'empêcher l'introduction des matériels ou des munitions pouvant constituer un danger, etc. (Code ISPS, 2002, Partie A Point.16.1, 16.2, 16.15)

⁵⁷ En cette matière, les deux instruments ont été précis et concis. Sans ambiguïté, il s'agit des mesures pour contrer l'incident dès sa survenance ou lorsque sa survenance est fortement probable. Ces mesures ne doivent pas paralyser intégralement le système. Par conséquent, le PS doit prévoir des moyens pouvant servir à maintenir les opérations essentielles. Par exemple, la procédure d'évacuation, de réponse en cas d'alerte, de notification d'incidents, etc. (Code ISPS, Partie A, Point.16.3, 16.5, 16.14 et 16.9)

⁵⁸ Ici, le PS doit disposer des procédures pour faciliter les réponses aux consignes de sûreté que le Gouvernement contractant pourrait donner au niveau de sûreté 3 (*Ibid.* Point.16.4.)

⁵⁹ En dehors des mesures d'autoprotection, il faut aussi organiser les audits, les examens périodiques permettant d'adapter et d'actualiser le plan pour son efficacité. (*Ibid.*, Point.16.7, 16.8 et 16.11.)

⁶⁰ Ce sont des mesures de protection de la cargaison et du matériel de manutention (Code ISPS, Partie A, Point.16.12)

⁶¹ OMI, OIT, *Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports*, préc., Point.4.1. Celui-ci constitue le cadre d'orientation de l'élaboration des directives, des règles et règlements selon le cas. Il faut noter que la validité de la « politique de sûreté portuaire » dépend de sa conformité aux normes sécuritaires internationales. Il doit plutôt promouvoir beaucoup plus les principes de souveraineté et de coopération sur tous les plans.



puisse prévoir les niveaux de sécurité⁶² variable en fonction du risque ou de la menace en présence. C'est dans cette optique que le Code ISPS et le Recueil obligent les États du port à intégrer dans le plan des niveaux de sûreté variables en fonction de la gravité de la situation et définissant les règles applicables à chaque situation.

17- Il est permis à l'État de déléguer cette compétence à un organisme reconnu⁶³. Toutefois, dans la phase d'exécution, il est interdit à l'État du port de déléguer la prise de décision de la mesure de sûreté applicable en cas d'incident. Cette disposition permet à l'autorité portuaire compétente de prendre des mesures adéquates en cas de survenance ou de menace de survenance d'un incident. Celle-ci a donc l'obligation de prendre des mesures correspondant au niveau de sûreté établie. Dans leur exécution, les autorités doivent veiller au respect de l'équilibre entre sécurité-liberté et économie. C'est pour cette raison que l'application des mesures de police ne peut éventuellement qu'entraîner un « *minimum de perturbations ou de retards pour les passagers, le navire, le personnel du navire, les visiteurs, les marchandises et les services* »⁶⁴. Ils s'avèrent alors que l'application de ces mesures pourrait avoir des conséquences sur l'économie. C'est pourquoi la mise en œuvre des niveaux de sûreté doit tenir compte de plusieurs facteurs⁶⁵. Il résulte que l'appréciation de l'information reçue sur la menace ou les éventuelles menaces détermine le niveau de sécurité à adopter puisqu'il est distingué par les textes trois niveaux de sûreté en fonction de la gravité de la menace.

18- D'abord, le premier niveau. Il correspond au niveau auquel des mesures de sécurité minimales adéquates doivent être maintenues en permanence⁶⁶. Les mesures appropriées du niveau 1 consisteraient à identifier et à prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté⁶⁷. Ce niveau de sûreté constitue la sécurité à *minima* qui doit être appliquée en absence de menace ou de menace imminente. C'est le niveau normal auquel tout

⁶² OMI, OIT, *Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports*, préc., Point.2.8. « *Le niveau de sûreté désigne la qualification du degré du risque qu'un incident ou qu'une tentative d'incident de sûreté se produise* ».

⁶³ Code ISPS, 2002, Partie A, Point.4.3-1.

⁶⁴ *Ibid.*, Point 14.1.

⁶⁵ L'établissement du niveau de sûreté requiert la prise en considération d'un facteur déterminant : l'information. Dans sa concrétisation, la prise des mesures proportionnelles à la gravité de la menace dépend du caractère de l'information reçue notamment sa crédibilité, sa confirmation, sa spécificité ou son caractère imminent. (*Ibid.*, Point. 4.1.) Ces quatre facteurs doivent être au centre de toute élaboration des mesures de sécurité.

⁶⁶ *Ibid.*, Point.2.1.9. Il s'agit en toute hypothèse des mesures qui peuvent comprendre le contrôle de sûreté sélectif du personnel, des bagages, du matériel et des cargaisons, des véhicules, et la mise en œuvre d'un contrôle d'accès et de circulation. (OMI, OIT, *Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports*, *op. cit.* p.9.)

⁶⁷ Code ISPS, partie A, Point 14.2. Dans l'application des mesures au niveau 1, il faudrait que le PS institue les points de contrôle ainsi que les mesures y afférents et définisse les mesures applicables à la manutention de la cargaison. Il s'agit entre autres mesures du contrôle des accès, de la surveillance des zones clés y compris les zones de mouillages et d'amarrage, de la supervision de la manutention des cargaisons et des provisions, et de la, prévention des systèmes de communication, etc.,



ouvrage portuaire doit répondre *a priori* et l'appliquer en permanence. C'est le niveau correspondant au temps clément et paisible.

19- Ensuite, le deuxième niveau de sûreté. Celui-ci désigne le niveau auquel des mesures de sûreté complémentaires adéquates sont appliquées et maintenu de manière provisoire⁶⁸. À la différence du premier niveau, celui-ci est pris et appliqué durant une période nécessitée par l'accroissement du risque de menace. De ce fait, les mesures prises au titre du niveau précédent sont accrues. Il s'agit donc d'une graduation des mesures permanentes vers des mesures temporaires plus rigoureuses⁶⁹. Le niveau 2 est déclenché lorsque l'appréciation des informations reçues par rapport à la survenance d'un incident est d'une probabilité non négligeable. Ces mesures sont gardées pendant le temps d'une vérification plus ou moins approfondie. Le niveau 2 constitue le début de l'orage. Il correspond à un niveau intermédiaire entre le temps clément et l'orage.

20- Enfin, le niveau 3. C'est le niveau critique qui conduit à l'adoption d'une gamme de nouvelles mesures additionnelles et spéciales de sûreté et qui est maintenu pendant une période donnée lorsque la probabilité de survenance d'un incident de sûreté est forte ou imminente⁷⁰. Ce qui rend la situation encore plus délicate est l'impossibilité d'une identification de la potentielle cible. Face à cette difficulté, les mesures qui doivent être prises seront très accrues⁷¹. L'efficacité du processus impose que les nouvelles mesures spécifiques soient appliquées à celles du niveau 2⁷². Ces mesures de sûreté sont beaucoup plus draconiennes, car ce niveau correspond à celui de l'orage. Dans ce cas, on prend toutes les mesures possibles pour riposter convenablement en cas d'incident.

21- Les mesures de sûreté n'ont pas vocation à détailler les mesures curatives. Elles permettent uniquement à prévenir l'incident. En principe l'adoption des mesures devrait se faire graduellement selon les niveaux pour être efficace et rapide. Cela exige de la part des responsables compétents de la vigilance et de la prudence dans le traitement des informations

⁶⁸ Code ISPS, 2002, Partie A, Point.2.1.10.

⁶⁹ Dans la mise en œuvre du niveau 2, la fréquence des contrôles est plus régulière, la surveillance plus rigoureuse, la réglementation de la circulation à l'intérieur plus stricte, etc. Ce sont des mesures nouvelles qui s'ajoutent à celles traditionnelles du niveau 1 en fonction des éventuels risques d'incident. (Code ISPS, 2002, Partie A, Point.14.3. à 16.35-36.

⁷⁰ Code ISPS, 2002, Partie A, Point.2.1.11.

⁷¹ OMI, OIT, *Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports*, op. cit. p.9. Par exemple, l'extension du contrôle à toutes les personnes, une suspension de certaines activités portuaires, une limitation supplémentaire du trafic des navires, un déploiement du personnel supplémentaire à des points clés, une limitation de l'accès à certaines zones, etc.

⁷² Code ISPS, 2002, Partie A, Point.14.4.



relatives aux incidents. Considérant l'importance du plan, son efficacité dépend non seulement des mécanismes de son adoption, mais aussi de son exécution.

B- Une révélation efficace de la police des ouvrages portuaires

22- Les objectifs assignés aux mesures de sûreté sont indispensables à la survie des ouvrages portuaires et à la suivie des activités portuaires, toutes considérations faites de l'accroissement des activités illicites en mer. Le plan de sûreté apparaît comme un outil indispensable pour l'exercice des mesures de police. Il doit être par conséquent être adopté et exécuté avec efficacité. Autrement dit, l'efficacité des mesures de police contenues dans le plan dépend à la fois de la procédure d'adoption du plan et de son exécution. Donc, l'élaboration d'un PS efficace devra reposer sur une évaluation approfondie **(1)** de toutes les questions ayant trait à la sûreté de l'ouvrage portuaire. Elle repose aussi sur le degré de responsabilité des organes chargés de son exécution **(2)**.

1- La recherche d'une efficacité *a priori*

23- L'élaboration d'un plan efficace dépend de la qualité de l'évaluation dont il est le résultat. Le Code ISPS fait de l'évaluation de l'ouvrage portuaire « *un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et de mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire* »⁷³. De ce fait, l'évaluation intervient lorsqu'on veut établir en absence de plan ou lorsque le plan existant a besoin d'être actualisé. L'évaluation *a priori* est donc le procédé qui peut garantir l'efficacité du plan dès son adoption. Dans la mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté du port et de l'installation portuaire, plusieurs éléments doivent être pris en compte⁷⁴. L'évaluation se fait à base de quatre étapes au minimum. Ces étapes vont de l'identification de l'objet à protéger, à l'identification des points faibles en passant par l'identification des menaces puis l'identification des contre-mesures.

24- Sur le premier aspect relatif à l'identification des biens objets de protection, c'est l'étape primordiale, car c'est elle qui détermine les mesures adéquates. Cette étape fournit une base permettant de définir des stratégies d'atténuation des effets axées sur les biens et les structures qu'il est plus important de protéger contre un incident de sûreté. Cette identification peut se faire en prenant en compte une réalité physique, une réalité économique, une réalité

⁷³ *Ibid.*, Point.15.1.

⁷⁴ *Ibid.*, Point.15.5.



dramatique et une réalité abstraite par exemple la valeur symbolique que représente l'ouvrage portuaire⁷⁵. De toute évidence, c'est une étape *in concreto*.

25- En deuxième lieu, il est logique qu'après avoir identifié les biens protégeables survienne l'étape d'identification des menaces. Il s'agit hypothétiquement des menaces possibles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance en prévoyant des mesures de sûreté classées par ordre de priorité. Cette étape est importante puisqu'elle permet de procéder à l'analyse des menaces existantes ou pouvant être créées qui seraient de nature à porter atteinte aux biens préalablement identifiés. Cette manière de procéder a pour objectif de tester la vulnérabilité d'un bien ou d'un emplacement donné vis-à-vis d'un incident de sûreté afin de proposer un plan de riposte approprié. Dans la pratique, il est recommandé de recourir aux experts afin de limiter les imaginations débordantes. Ceux-ci doivent prévoir les scénarii à probabilités fortes⁷⁶. Cette étape est qualifiée d'*abstrato*.

26- En troisième lieu, l'identification et le classement par ordre de priorité des contre-mesures. Cette étape a pour but de s'assurer que les mesures de sûreté déployées sont les plus appropriées pour diminuer la vulnérabilité de l'ouvrage face aux menaces possibles. De ce fait, il faudrait procéder à la sélection des mesures de police à la lumière de leur aptitude à diminuer la probabilité de survenance d'une attaque⁷⁷. C'est l'étape pragmatique de l'évaluation.

27- Enfin, l'évaluation doit prendre en compte les points faibles des ouvrages portuaires. C'est la quatrième étape du processus d'évaluation *a priori*. Cette étape a pour but d'identifier les points faibles de l'ouvrage portuaire ou de tout ce qui y est afférent comme les systèmes de protection du personnel, ou encore les mécanismes et autres éléments qui sont de nature à créer un incident de sûreté. Cette identification des points faibles prend en compte

⁷⁵ En ce qui concerne la nature des biens et les infrastructures qui devraient être prises en compte, le Code ISPS en a fourni une liste indicative. *Ibid.*, Point. 15.7. Parmi les mesures, il y a entre autres des infrastructures (les centrales électriques, les installations, les ponts, les navires de servitudes), les lieux (les voies ferrées, les zones de manœuvre, d'accostage, d'amarrage, de mouillage, d'entreposage, les entrées, etc.), les équipements (de surveillance, de communication, d'informatique, les réseaux de distribution électriques, radio et télécommunication, etc.).

⁷⁶ Code ISPS, 2002, Partie B, Point.15.11. Le plan peut prendre en considération toutes les menaces possibles comme sabotage, détournement ou capture de navire, présence de passagers clandestins, le terrorisme, attaque nucléaire, chimique et bactériologique, destruction des entrées, destruction des équipements de surveillance, incendie criminel, manipulation criminelle de cargaison, etc.

⁷⁷*Ibid.*, Point.15.14. Il s'agit par exemple du recours aux entretiens (propriétaire-exploitant), création d'un fichier de l'historique des incidents, des enquêtes, audits et inspections de sûreté.



l'intégralité du système en effectuant un examen approfondi et complet⁷⁸. C'est l'étape d'ajustement des mesures.

28- L'évaluation du plan est cruciale dans le processus de sécurisation portuaire. Elle doit être effectuée de manière régulière par les personnes qualifiées pour permettre une actualisation et une adaptation conséquente du plan. S'il est vrai que l'évaluation *a priori* constitue le premier procédé d'efficacité du plan, il n'en demeure pas moins vrai que l'efficacité du plan peut aussi être recherchée *a posteriori* dans la technicité, la promptitude et l'appropriation des enjeux sécuritaires dans son exécution.

2- La recherche d'une efficacité *a posteriori*

29- Comme souligné précédemment, si l'efficacité du plan de sûreté dépend de la qualité de son élaboration, il n'en demeure pas moins que les tâches et les rôles doivent être bien répartis entre les agents compétents qui disposent des moyens adéquats. Autrement dit, les procédés d'efficacité du plan existent aussi *a posteriori*, notamment dans la phase d'exécution du plan. Dans ce cas, conformément au Code ISPS, l'efficacité découle, d'une part, de la compétence de l'agent d'exécution, et d'autre part, de la répartition des fonctions.

30- Le premier procédé d'efficacité *a posteriori* est la compétence de l'agent d'exécution des mesures de police. Il est donc requis de confier une telle exécution à un agent technique et spécialisé : l'agent de sûreté⁷⁹. Il est le pion clé dans la sécurisation des ouvrages portuaires. En ce qui concerne ses attributions, elles sont de plusieurs ordres. Une fois désigné, le responsable de l'ouvrage portuaire doit procéder aux études préalables complètes en tenant compte de l'évaluation pertinente de la sûreté de l'ouvrage portuaire⁸⁰. Cette tâche permet à l'agent spécial de passer en revue le rapport d'évaluation en s'appropriant la substance afin de pouvoir bien cerner le plan. Ce n'est qu'à cette condition qu'il pourra faire des propositions d'amélioration⁸¹. De même il doit procéder régulièrement à des inspections pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées et actuelles⁸².

⁷⁸*Ibid.*, Point 15.16. L'identification des points vulnérables devrait inclure un examen des équipements de surveillance et de communication, des mécanismes de sécurités existants, les conflits d'attributions, les accès côté-mer et côté terre de l'ouvrage portuaire, les accords avec les sociétés privées de sécurité, les lacunes identifiées lors de la formation, les autres lacunes du système, etc.

⁷⁹ Dans ce sens, la désignation d'un agent de sûreté est obligatoire pour chaque ouvrage portuaire conformément au point 17.1. Cet agent a un statut bien précisé. Il est le responsable d'un ou de plusieurs ouvrage (s) portuaires de même nature. À ce titre il a donc la gestion entière de tout ce qui a trait au plan, aussi bien l'établissement, l'exécution, la révision, le maintien du plan, la liaison avec les agents de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie. Il dirige toute une équipe chargée de la sécurité. (Code ISPS, 2002, Partie A, Point.2.1.8.)

⁸⁰ *Ibid.*, Point.13.2.1

⁸¹ *Ibid.* Point.13.2.2.

⁸² *Ibid.* Point.13.2.4.



31- La deuxième attribution de l'agent de sûreté en tant qu'agent d'exécution est la mise en œuvre du plan. Dans l'accomplissement de cette fonction, il doit procéder à des exercices, à des entraînements afin de tester le dispositif sécuritaire⁸³. Ces exercices sont nécessaires pour s'accommoder des mesures établies. Ils visent à s'assurer de la compétence du personnel sécuritaire qui l'aide dans l'accomplissement de ses fonctions de l'ouvrage portuaire dont il a la charge. Cela lui permettrait de relever et de corriger toute défaillance du système de sûreté. En dehors de ces compétences techniques, l'agent spécial de sûreté exerce aussi des fonctions de coordinations et d'administrations⁸⁴.

32- En définitive, la sécurisation des ouvrages portuaires s'entend de l'exercice des mesures de police des installations portuaires prévues par le Code ISPS et celles du port en général prévu par le Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports dont le but est d'étendre la question de la sûreté portuaire de la zone de l'installation portuaire à l'ensemble du port. Comme le précise le Recueil, « *les mesures proposées...s'appliquent à l'ensemble du port, y compris les installations portuaires* »⁸⁵. Ces mesures ont donné une toute nouvelle dimension à l'État du port en le révélant comme le garant de la sûreté portuaire. Pour des raisons de simplicité, il serait utile que le plan de sûreté portuaire englobe celui des installations portuaires. De toute façon ces plans sont essentiellement relatifs aux infrastructures et aux superstructures portuaires. Ce plan ne régit pas les prérogatives de police de l'État à l'intérieur du port en ce qui concerne les navires. Il faut surtout fait constater que cette reconfiguration de l'État du port est aussi causée par les attributions anciennes, mais totalement renouvelées, renforcées et élargies.

II- Les compétences sécuritaires renouvelées de l'État du port

33- La dynamique qui a animé le droit de la sécurité maritime n'a pas manqué de faire des avancées considérables concernant le rôle de l'État du port en matière sécuritaire. La

⁸³ *Ibid.* Point.13.2.3.

⁸⁴ À propos de la première, il est tenu dans la mise en œuvre du plan, de coopérer avec les autres agents de sécurité, notamment ceux du navire et de la compagnie. *Ibid.* Point.13.2.9. Cette fonction lui permet de coordonner les activités à tous les niveaux et de veiller au respect des normes de sécurité par son personnel *Ibid.* Point.13.2.10. Sur la seconde fonction, il est également tenu de s'acquitter des fonctions administratives en tant que responsable chargé de la sécurité. ⁸⁴ *Ibid.* Point.13.2.8. Dans l'exécution de cette fonction, il doit rédiger des rapports à l'endroit des autorités compétentes et se doter d'un registre pour lui permettre de noter les événements qui menacent la sûreté de l'ouvrage portuaire. Par rapport au port, en plus de l'agent de sûreté portuaire, il devrait être créé pour chaque port, un organisme dénommé Comité consultatif sur la sûreté portuaire (CCSP) ⁸⁴ OMI, OIT, *Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports, op. cit. p.8*. Pour bien exercer sa fonction consultative, le Comité est pourvu du personnel avec à sa tête un président. Le Comité a pour attribution entre autres le conseil et aide dans la mise en œuvre du plan, la formulation des observations, les recommandations de toutes les natures (exercice, formations, les essais, les modifications du plan, etc.).

⁸⁵ OMI, OIT, *Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports, op. cit. p.1*.



nécessité de « combler les lacunes d'un seul contrôle par l'État du pavillon qui était inégalitaire et se révélait parfois inefficace ou inexistant »⁸⁶ a conduit au renforcement du pouvoir de police de l'État du port. Cette idée traduit le fait que l'État du port intervient en cette matière du fait de la négligence ou du laxisme de l'État du pavillon. Il s'agit des compétences renouvelées en faveur de l'État du port pour lui permettre d'assurer traditionnellement la sécurité de la navigation et de façon spectaculaire la police de la pêche ou encore de la pollution. Lorsqu'il intervient dans le cas, il exerce un pouvoir de régulation (A) et dans le second cas, un pouvoir de contrôle (B).

A- Le renouvellement du pouvoir de régulation

34- Le droit international coutumier et contemporain attribue plusieurs compétences à l'État du port. Gardien des « fenêtres sur le monde »⁸⁷, l'État du port exerce sa souveraineté pleine et entière sur les navires présents dans leur ouvrage portuaire. Ils bénéficient des mêmes prérogatives que celles qu'ils détiennent sur leur territoire terrestre. À cet égard, on peut déduire de l'observation de Bevan Martin selon lequel le pouvoir de police de l'État du port est très large et peut affecter les navires étrangers⁸⁸. Ce pouvoir de régulation, bien que jadis controversée⁸⁹, fut finalement affirmé (1) puis adapté par la suite (2).

1- Un pouvoir de régulation affirmé

35- L'État côtier devenu État du port ne peut ni interdire l'accès au port ni l'autoriser de manière absolue. Il ne peut donc que règlementer de manière objective en décidant des conditions d'accès à son espace dès lors que celui-ci est destiné à s'ouvrir au monde pour des prestations économiques. C'est cette tendance nuancée, relativisée qui sera retenue par le droit international contemporain de la mer.

36- En premier lieu, la Convention des nations unies sur le droit de la mer. À travers plusieurs de ses dispositions, elle a établi le régime d'exercice du droit de régulation de l'État

⁸⁶ H. LEFEVRE, P-A. COURDE, « La sécurité maritime et la protection de l'environnement : quelles contradictions », *loc. cit.*, p.12.

⁸⁷ J. KRASKA, *International maritime security law*, p. 411, L'auteur désignait les ports par cette expression. Cité par Y. TEPHANY, *La lutte contre les activités illicites en mer*, *op. cit.*, p.22.

⁸⁸ B. MARTEN, *Port state jurisdiction and the regulation of international merchant shipping*, éd. Springer, 2013, p. 49. Cité par Y. TEPHANY, *La lutte contre les activités illicites en mer*, *op. cit.*, p.22.

⁸⁹ Le pouvoir de police de l'État du port en matière de régulation des accès au port a subi quelque secousse. En effet, certains auteurs considèrent qu'il existe un droit d'accès au port et dont la fermeture est l'exception. A *contrario*, les autres pensent qu'ils n'existent pas dans un tel droit et que l'État de port entant qu'entité souveraine dispose des prérogatives très étendues y compris l'interdiction de l'accès aux navires étrangers ou du moins de l'autoriser à certaines conditions. Pour cette controverse, V° H.R. MIDJRESSO, *La sécurité en milieu marin en Afrique*, *op. cit.* p.354 et s.



du port. D'abord, c'est son article 25 qui semble confirmer la tendance relativisée lorsqu'il indique « *l'État côtier a également le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission...* » des navires étrangers à son espace portuaire. Cette disposition ne peut être interprétée comme prônant le principe de fermeture ou d'ouverture, mais plutôt celui de la réglementation, de l'encadrement. Par conséquent, l'État du port ne peut que conditionner l'accès à son port au respect d'un certain nombre de règles objectives. De cette considération, il peut en général refuser l'entrée au sein de ses ports à un navire étranger si les règles objectives ne sont pas respectées. En particulier s'il craint que le navire visé soit susceptible de porter atteinte à son ordre public interne⁹⁰, il peut décider de la fermeture.

37- Ensuite, c'est par son article 255 que la Convention exige de l'État du port d'adopter des conditions souples pouvant « *faciliter aux navires de recherche scientifique marine...l'accès à leurs ports, sous réserve de leurs lois et règlements, et de promouvoir l'assistance à ces navires* ». La Convention en reconnaissant des compétences importantes aux États du port dans leur zone portuaire à l'encontre des navires étrangers ne fait que s'aligner sur les tendances déjà tracées par d'autres dispositifs.

38- En deuxième lieu, le droit de régulation est reconnu aussi par d'autres dispositifs internationaux, sous régionaux. Du point de vue international, la Convention SOLAS telle qu'amendée reconnaît la compétence de l'État du port de subordonner l'accès à son espace portuaire au navire étranger relativement à un certain nombre de renseignements conformément aux normes de la Convention⁹¹. En cela, les navires étrangers sont tenus de respecter et de fournir les renseignements demandés. À défaut, l'État du port opposera son refus d'entrée. Aussi, si en fonction des renseignements, l'État du Port a des « *raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas les prescriptions* »⁹², peut-il prendre à l'égard du navire des mesures telles que l'obligation de se rendre à un endroit spécifié dans ses eaux territoriales ou ses eaux intérieures⁹³ ou encore exercées son « *refus d'entrée au port* »⁹⁴. Mais si le navire est déjà au port et refuse de se conformer, l'État du port peut également l'expulser⁹⁵.

⁹⁰ J-P. PANCRACIO, *Droit de la mer, op. cit.*, p. 129

⁹¹ Convention SOLAS tel qu'amendée, préc., Règle 9. §.2.1. La Convention énumère une liste des renseignements auxquels le gouvernement peut subordonner l'entrée. Il s'agit entre autres des renseignements concernant les certificats, les niveaux de sûreté successifs, d'exploitation du navire, la procédure appropriée utilisée, etc.

⁹² *Ibid.*, Règle 19 §.2.4.

⁹³ *Ibid.*, Règle 19 §.2.5.2.

⁹⁴ *Ibid.*, Règle 19 §.2.5.3.

⁹⁵ *Ibid.*, Règle 19 §.1.3.



39- Enfin, en troisième lieu, ce droit de régulation est consacré au plan sous régional par l'article 18 du Règlement de l'UEMOA. Dans une formulation succincte, il dispose que l'Autorité maritime « *peut pour des raisons de sécurité, de sûreté ou de protection de l'environnement marin, interdire l'entrée à tout navire dans les ports du pays concerné* ». Ce droit pour être exercé doit être motivé. La motivation est une condition de validité de l'acte d'interdiction.

40- Il est utile de faire remarquer que dans la pratique, certains États ont adopté des règlements régissant l'accès à leur port. La violation de ces règles internes ou internationales peut donc donner lieu à une décision de refus d'accès à un navire ou lorsque l'accès risque de porter atteinte à l'ordre public interne⁹⁶. Cette règle affirmée en matière de navigation a trouvé un autre champ d'application en fonction des nécessités de la sécurité alimentaire. Il s'agit précisément de la régulation en matière de police de pêche, notamment en ce qui concerne la lutte acharnée contre la pêche illicite, non réglementée et non déclarée (pêche INN).

2- Un pouvoir de régulation élargi

41- Le domaine de la police de pêche de l'État du port est un domaine particulièrement nouveau. En effet, le pouvoir de police de l'État du port est ressenti en matière de sécurisation des ouvrages portuaires, de la réglementation de l'accès au port, du contrôle des navires en matière de navigation. Étant entendu que l'efficacité des pouvoirs de police de pêche est conditionnée *in fine*, à la capacité de l'État du pavillon, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) estime que de vastes zones maritimes échappent encore à tout contrôle⁹⁷. De ce fait, étant préoccupé par la persistance de la pêche INN, les États ont fait recours aux mesures de police de l'État du port, car, ils « *reconnaissent que les mesures du ressort de l'État du port constituent un moyen puissant et d'un bon rapport coût-efficacité pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée* »⁹⁸. De ce fait, l'État du port dispose de véritable pouvoir de police pour assurer la régulation de

⁹⁶ Par exemple, en considérant que l'accès au port de certains navires pourrait porter atteinte à la santé publique, la Côte d'Ivoire avait ordonné la fermeture de son port aux navires en provenance du Nigéria ou du Sénégal (Port Autonome d'Abidjan, Circulaire aux armateurs, consignataires et assureurs de navire, 0265/DGPAA/DOMS/DS/SS/TFC du 12 août 2014. La mesure n'a duré que deux jours). Si la mesure ivoirienne se trouve bien justifiée pour des motifs valables, le cas du Port Autonome de Cotonou à l'égard du navire « Loch Ness » et du navire « M.V Maemi Spirit » affrété par la société Nouvelle Cimenterie du Bénin (NOCIBE) S.A est discutable (Chambre commerciale de la Cour d'Appel de Cotonou, Arrêt n° 018/C.COM/2019, Port Autonome de Cotonou (PAC) SA, C/ la Nouvelle Cimenterie du Bénin (NOCIBE) SA, du 20 MARS 2019).

⁹⁷ Information disponible sur <http://www.fao.org/new/story/fr/item/234216/iCode/consulté> le 15/08/2020 à 02h-39.

⁹⁸ Accord relatif aux mesures du ressort de l'état du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, Rome, 22 novembre 2009, entrée en vigueur le 5 juin 2016. Préambule §.4. Ratifié par les deux États.



l'accès. Ce recours à son pouvoir de police de la pêche s'est matérialisé sur le plan international par un accord contraignant⁹⁹. Bien avant celui-ci, plusieurs autres instruments reconnaissent ce pouvoir à l'État du port.

42- D'abord, l'Accord de 1995 prévoit en son article 23 que « *l'État du port a le droit et l'obligation de prendre des mesures* » en conformité avec le droit international, pour « *garantir l'efficacité des mesures sous régionales, régionales et mondiales de conservation et de gestion* »¹⁰⁰. Ainsi l'État du port assure le relais dans l'exécution des mesures prises au sein des Organisations régionales de gestion des pêches. Dans ce cas, il peut adopter des règlements habilitant les autorités nationales compétentes à interdire les débarquements et les transbordements¹⁰¹. De même, le Code de conduite de la FAO prévoit aussi des « devoirs de l'État du port » en matière de police de pêche¹⁰². Ce sont ces mesures qui ont été reconduites par l'Accord de 2009.

43- En effet, l'analyse de l'Accord de 2009 révèle que le but est de compléter les efforts déployés par les États du pavillon pour s'acquitter de leurs responsabilités en vertu du droit international. La régulation des accès en matière de police de pêche ne se limite pas seulement à l'accès au port, mais aussi et surtout à l'utilisation des installations portuaires et les services portuaires. Dans le premier cas comprenant plusieurs étapes, les États du port doivent adopter des mesures de police plus strictes, conformément au droit international pour conditionner l'accès des navires au port au respect des dispositions préalables. Cela étant, la première étape consiste pour chaque partie à exiger, « *au minimum, avant d'autoriser un navire l'entrée dans son port, que lui soit communiqué* »¹⁰³ les informations requises et qui sont prévues à l'annexe A de l'Accord¹⁰⁴. Ces informations doivent parvenir aux autorités

⁹⁹ Accord relatif aux mesures du ressort de l'état du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, Rome, 22 novembre 2009, 5 juin 2016.

¹⁰⁰ Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, 1995, art.23 §.1

¹⁰¹ *Ibid.*, art. 23 §.3.

¹⁰² FAO, Code de conduite pour une pêche responsable, §. 8.3. Pour le Code, « *les États du port devraient prendre...toutes mesures nécessaires pour atteindre et aider d'autres États à atteindre les objectifs du présent Code* ». Dans la droite ligne du Code, le PAI-INN de la FAO a consacré les paragraphes 52 à 64 aux mesures du ressort des États du port.

¹⁰³ Accord relatif aux mesures du ressort de l'état du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, Rome, 22 novembre 2009, préc., art.8 §.1.

¹⁰⁴ Les informations à fournir au préalable par les navires de pêche demandant l'autorisation d'entrer dans un port sont prévues par l'annexe A de l'accord sous forme d'un tableau comprenant des renseignements à fournir par le navire. Ces renseignements sont numérotés de 1 à 23.



suffisamment à l'avance pour leur permettre d'apprécier leur demande d'entrer dans le port¹⁰⁵. Il résulte de ces dispositions qu'avant d'accéder à un port, l'autorité compétente sur le navire doit fournir à l'autorité chargée de la pêche certaines informations à l'avance dans un temps raisonnable, notamment l'identité du navire, les captures stockées à bord, les autorisations de pêche et de transbordement et des informations sur les transbordements déjà effectués, etc.

44- La deuxième étape est celle de l'appréciation des informations recueillies. Dès la réception des informations, les responsables portuaires doivent procéder à l'analyse du rapport fourni afin de prendre une décision d'autorisation ou de refus d'entrée du navire dans le port. Dans l'appréciation, les responsables ont la possibilité de tenir compte de toutes autres informations disponibles qui permettraient de déterminer si le navire se serait rendu coupable de la pêche INN ou à des activités liées à la pêche INN¹⁰⁶. L'entrée du navire au port place celui-ci automatiquement sous la juridiction de ce dernier. Dans ce cas, le capitaine ou le représentant du navire ont l'obligation de présenter l'acte d'autorisation d'entrée aux autorités compétentes dès son arrivée au port¹⁰⁷. Si la décision est contraire, l'État du port communique le refus d'entrée à l'État du pavillon du navire¹⁰⁸. De même, s'il existe des preuves suffisantes que le navire a été impliqué dans des activités de pêche INN, la décision des États du port peut être favorable ou défavorable à la demande d'entrée¹⁰⁹. Au fond, l'autorisation d'accéder au port est différente de l'utilisation du port.

45- Dans le second cas, c'est la régulation de l'utilisation du port. En effet, l'acte d'autorisation d'entrer au port n'emporte pas celle de l'utilisation du port. En vertu de l'article 11 §.1, l'autorisation d'entrée peut ne pas donner droit à l'utilisation du port de manière exceptionnelle. Dans cette hypothèse, le refus d'utilisation du port peut être opposé au navire s'il est avéré après contrôle que celui-ci n'est pas en règle vis-à-vis de la réglementation de pêche en vigueur. Le refus n'intervient qu'en cas de défaut d'autorisation de pêche¹¹⁰ de l'État

¹⁰⁵ *Ibid.*, art. 8 §.2.

¹⁰⁶ *Ibid.*, art. 9 §.1.

¹⁰⁷ *Ibid.*, art. 9 §.2.

¹⁰⁸ *Ibid.*, art. 9 §.3. En dehors de l'État du pavillon, la communication de la décision est faite aussi selon qu'il convient et dans la mesure du possible, aux États côtiers, aux organisations régionales de gestion des pêches et aux autres organisations internationales pertinentes.

¹⁰⁹ *Ibid.* art.9 §.4. En cas de réponse favorable, il serait question pour l'État du port de procéder à une inspection approfondie dans le but de prendre les mesures adéquates à son encontre. Le cas échéant, le navire suspect est privé de toute utilisation des installations portuaires (débarquement, de transbordement, de conditionnement ou de transformation des captures) et des services portuaires (le ravitaillement en carburant, le réapprovisionnement, l'entretien et la mise en cale sèche) etc. Ces mesures permettent aux États du port de vérifier et de contrôler que les navires qui ne battent pas leur pavillon et qui demandent l'autorisation d'entrer dans leurs ports n'est pas impliqué dans la pêche INN.

¹¹⁰ *Ibid.* art.11 §.1 a) et b)



du pavillon ou de l'État côtier, de prise illégale¹¹¹, ou encore de pratique de la pêche ou des activités INN¹¹². Lorsqu'il prend ces mesures, l'État du port a une obligation d'information¹¹³. Il faut toutefois nuancer le refus d'utilisation du port et des services prévu par l'article 9 §.6 et celui de 11 de l'Accord. Le premier intervient comme sanction à défaut de refuser l'entrée au port après examen des informations. Le second intervient après l'entrée ordinaire du navire suite à un contrôle *a posteriori*.

46- Toutefois, il convient de souligner que les autorités portuaires ne peuvent user de leur prérogative de sanction lorsque la sécurité de l'équipage du navire ou la santé de l'équipage sont compromises¹¹⁴. L'exercice des pouvoirs de police de la pêche par l'État du port permet d'améliorer le contrôle exercé par les États du pavillon sur les navires, car il oblige l'État du pavillon à prendre certaines mesures, à la demande de l'État du port, ou lorsque des navires battant leur pavillon sont impliqués dans la pêche INN. Il est utile de rappeler que le pouvoir de police de l'État du port en la matière connaît deux limites. La première, c'est le respect du principe de la non-discrimination¹¹⁵ et la seconde ce sont les cas de force majeure ou de détresse¹¹⁶. Le pouvoir de police de la pêche de l'État du port implique aussi que celui-ci fasse des inspections à l'égard du navire battant pavillon étranger. En définitive, l'État du port dispose du pouvoir de police de réglementer l'accès à sa porte en matière de navigation de manière classique et évidente. Toutefois cette règle est renforcée en matière de lutte contre la pêche INN. Ce pouvoir permet à l'État du port afin de combler les lacunes de l'État du pavillon. C'est en vertu de ces différentes missions assignées à cet État que le pouvoir de contrôle lui est également conféré.

B- Le renouvellement du pouvoir de contrôle

47- La défaillance de l'État du pavillon dans le respect des règles de sécurité maritime constitue la cause fondamentale du pouvoir de contrôle reconnu à l'État du port. Ainsi, le contrôle par l'État du port s'est imposé en raison de l'effacement du contrôle sécuritaire

¹¹¹ *Ibid.* art.11 §.1 c) et d)

¹¹² *Ibid.* art.11 §.1 e)

¹¹³ *Ibid.* art.11 §.3.

¹¹⁴ *Ibid.* art.11 §.2.

¹¹⁵ Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, 1995, art. 23 §.1; V° aussi PAI-INN, §. 52 ; l'Accord de 2009 art. 3 § 4.

¹¹⁶ Accord de 2009, art. 10. V° aussi PAI-INN, §.54.



d'État du pavillon d'exception¹¹⁷. Il s'inscrit dans un cadre de « gendarme de la navigation » qui exerce une police qualifiée de « *supra portuaire* »¹¹⁸ parce qu'il contrôle les certificats sécuritaires de navigation qui est consacrée graduellement (1). Suite à l'efficacité de celui observé dans l'exercice de ce pouvoir jadis circonscrite à la navigation, le contrôle de l'État du port est étendu à d'autres domaines comme la pollution et la pêche (2).

1- Un pouvoir de contrôle graduellement consacré

48- Le contrôle portuaire en matière de navigation concerne les certificats sécuritaires de navigation des navires. Celui-ci remonte à la « Convention Titanic » de 1914¹¹⁹. À partir de cette date, c'est graduellement qu'il a été reconnu. Dans son évolution, c'est en 1954 que la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (OIL POIL) a initié une formule en son article 9 faisant indirectement référence à l'État portuaire¹²⁰. Cet article autorisait l'État du port à examiner le registre dont les navires transportant les hydrocarbures devraient se munir. C'est par la suite, comme par un effet de mode que d'autres conventions l'ont adopté dans le même sens notamment la Convention LL.66¹²¹, la Convention COLREG¹²², Convention MARPOL¹²³. Il y a aussi d'autres conventions qui prévoient cette prérogative de l'État du port en matière de contrôle. On peut citer, la Convention Solas et ses Protocoles de 1978¹²⁴ et de 1996, la Convention OIT n°147¹²⁵, la Convention STCW¹²⁶, la Convention MLC 2006¹²⁷, etc. On assiste donc à la naissance d'une

¹¹⁷ P. CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par l'État du port ou la déliquescence du pavillon? », in J-C HÉLIN, A. SUPIOT et Y.TANGUY (dir.), *La norme, la ville, la mer : écrits de Nantes pour le doyen Yves Prats*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2000, p. 271.

¹¹⁸ B. VENDÉ, *Les polices dans les ports maritimes*, Aix-en-Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2005, n° 80-102, p. 36-43.

¹¹⁹ H. YANG, *Jurisdiction of the Coastal State Over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, New York, Springer, 2006, p. 100.

¹²⁰ Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, Londres, 12 mai 1954, entrée en vigueur le 26 Juillet 1958. Cette Convention est remplacée par Marpol., art. 9 (5).

¹²¹ Convention internationale sur les lignes de charge (LL 66), Londres le 5 avril 1966, entrée en vigueur le 21 juillet 1968. Art.21. « *Tout navire auquel un certificat a été délivré en vertu de l'article 16 ou de l'article 17 est soumis, dans les ports des autres gouvernements contractants à un contrôle exercé par des fonctionnaires dûment autorisés par ces gouvernements...en vue de vérifier qu'il existe à bord un certificat en cours de validité* ». Toutes les autres conventions adoptent presque les mêmes formules.

¹²² Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, Londres, 20 octobre 1972, en vertu de l'article 1.

¹²³ Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, Londres du 2 novembre 1973, l'article 5 g. 2.

¹²⁴ Convention SOLAS 74/78, Partie B - Règle 6).

¹²⁵ Convention sur les normes minima à observer sur les navires marchands, Genève du 29 octobre 1976, art. 4.

¹²⁶ Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, Londres, 7 juillet 1978, 28 avril 1984, art.X.§.1.

¹²⁷ Convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, article 5 §.4



juridiction de l'État du port qui a progressé très rapidement au point d'être reconnue et acceptée par l'ensemble des acteurs du monde maritime. Cette première étape se limitait uniquement au contrôle des différents certificats exigés par les conventions internationales.

49- Une nouvelle étape dans l'évolution des pouvoirs de l'État du port a été franchie le 12 novembre 1975 dès l'adoption par l'Assemblée générale de l'OMI de la Résolution A.321 (IX) relative au contrôle du respect des conventions Solas 60 et LL 66 à bord des navires commerciaux. En effet, cette résolution habilite l'État du port à exercer les procédures jusqu'ici non permises d'inspection et d'immobilisation des navires en escale¹²⁸. Il s'agit de toute évidence d'une première reconnaissance formelle à l'État du port de nouvelles prérogatives opérationnelles¹²⁹. Le pouvoir de police de l'État du port reconnu en matière de contrôle de navire s'est donc généralisé¹³⁰.

50- Une troisième étape fut franchie le 23 novembre 1995, lorsque l'Assemblée générale de l'OMI a adopté la Résolution A.787 (19) qui précise les limites de l'exercice des prérogatives de contrôle sécuritaire conférées aux États portuaires¹³¹. Ces prérogatives donnent aux prescriptions sécuritaires une portée extraterritoriale qui va au-delà du principe de la réciprocité de la ratification généralement admis en droit international. Il s'agit d'une exception d'ordre sécuritaire qui permet aux États portuaires d'exiger que les navires respectent des prescriptions sécuritaires des conventions qu'ils ont ratifiées et intégrées dans leur droit national. Alors même que ces prescriptions sont inconnues du droit de l'État pavillonnaire. Seul le navire en détresse trouvant refuge dans un port peut faire valoir une immunité à l'égard de l'application des lois nationales¹³².

¹²⁸ OMI, Résolution A321 (IX), Procedures for the Control of Ships, 12 nov. 1975. Le préambule de cette résolution fait clairement référence aux articles 21 de LL 66 et 19 de SOLAS dans sa version de 1960. La Résolution A.466(XII) et la Résolution A.597(15) sont venues amender les dispositions de la résolution A321(IX) OMI, Résolution A.466(XII), Procedures for the Control of Ships, du 19 nov. 1981 ; OMI, Résolution A.597(15), Amendments to the procedures for the control of ships, 19 nov. 1987.

¹²⁹ M.D. PAUL, L-Y. LE DRIAN, *Rapport au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants*, op. cit., préc., p. 114.

¹³⁰ En effet, si le mouvement du contrôle des navires étrangers par l'État du port est assez spécifique au droit français, encore que né aux États-Unis (P. BONASSIES, C. CAPEL, *Droit maritime*, op. cit., p.37.), les droits de cet État sont aussi reconnus, comme il est mentionné *supra* par la CNUDM dans un cas particulier qu'est celui de la pollution. (CNUDM, 1982, préc., les articles 211, 218, 219, 220, etc.)

¹³¹ La Résolution A.787(19) de l'OMI se réfère aux Conventions SOLAS 1974/78, SOLAS PROT 1988, MARPOL 1973/78, STCW 1978, TONNAGE 1969 LL 1966, LL PROT 1988 : OMI, Resolution A.787(19), Procedures for Port State Control, 23 nov. 1995. Elle a été amendée par la résolution A.882 (21) : OMI, Resolution A.882(21), amendments to the procedures for Port State Control, 25 nov.1999.

¹³² J-P. BEURIER, *Droits maritimes*, op. cit., p.102



51- Sur le plan régional, cette compétence dévolue à l'État du port à faire l'objet d'un Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port (MoU). Il s'agit d'un accord entre les différentes administrations maritimes d'une sous-région totalement dénué de tout caractère obligatoire. C'est un *soft law* plus ou moins particulier. Dans son analyse sur le sujet, Amour Christian Zinsou a montré que le MoU par exemple celui d'Abuja est un instrument pertinent, car « *il institue clairement le contrôle des navires par l'État du port* » et énumère les « *instruments pertinents qui ont une force obligatoire* » et enfin instaure une « *procédure d'amendement* »¹³³. Allant plus loin, François Le borgne considère l'élaboration des MoU « *comme des instruments de renforcement du droit sécuritaire en droit de la mer, et ce, selon un processus de réflexions lié au transgouvernementalisme* »¹³⁴. Cette position se justifie par le fait que l'uniformisation et la coordination de l'exercice de ces mesures administratives par l'entremise des MoU paraît créer un mécanisme qui incite à l'intégration des prescriptions sécuritaires¹³⁵. La reconnaissance du pouvoir de contrôle de l'État du port ne se limite pas seulement au contrôle des certificats. Il s'étend de manière extraordinaire à d'autres domaines.

2- Un pouvoir de contrôle essentiellement étendu

52- Le contrôle des navires par l'État du port comme envisagé généralement a été étendu au navire de pêche qui a fait escale dans un port. Le contrôle s'entend d'une inspection qui permet à l'État du port de s'assurer que le navire ne soit pas livré à la pêche INN. Cette inspection intervient dans deux cas, soit le navire s'y trouve ou soit le navire a été autorisé à accéder au port pour une inspection. Les règles relatives à l'inspection de l'État du port comprennent les règles relatives au niveau et la priorité, à la conduite des inspections, au résultat des inspections, à la suite de l'inspection et enfin aux obligations de l'État du pavillon dans l'exercice du contrôle par l'État du port.

53- Premièrement, les règles relatives au niveau et la priorité en matière d'inspection. À cet égard, l'Accord de 2009 fait obligation aux États de réaliser des inspections

¹³³ A.C. ZINSOU, « Le MOU d'Abuja : Un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », *Neptunus*, revue électronique, Centre de droit maritime et océanique, Université de Nantes, disponible sur <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo.php>; p.3.

¹³⁴ F. LE BORGNE, *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, op. cit., p.21.

¹³⁵ *Ibidem.*, p.7



nécessaires afin d'atteindre un seuil annuel déterminé et suffisant¹³⁶. Ainsi ces inspections sont réalisées sur des navires auxquels l'accès au port a été accepté à cette fin ou sur les navires auxquels il est interdit l'utilisation du port¹³⁷. Ces inspections doivent se dérouler selon les modalités et les procédures déterminées par les ORGP ou par d'autres moyens¹³⁸. Dans ce cas, les MoU peuvent servir de base même si les navires de pêche n'y figurent pas, dès lors qu'il est le système amélioré et harmonisé de contrôle des navires par les États du port.

54- Deuxièmement, l'Accord de 2009 a prévu les règles relatives à la conduite des inspections. Dans le cadre de l'accomplissement de cette fonction, il incombe à l'État du port, plusieurs obligations¹³⁹. La réussite de cette inspection dans le but de lutter contre la pêche INN dépend de la qualité des formations données. Au début de leur fonction, pour lutter contre les usurpations de titre qui pourraient causer des dommages au navire, les inspecteurs sont tenus avant toutes inspections de décliner leur identité et leur qualité au capitaine du navire¹⁴⁰. Il faut reconnaître que la bonne réussite de l'opération dépend du comportement du capitaine¹⁴¹.

55- Troisièmement, il existe également des règles relatives au résultat des inspections. À cet égard, à la fin de l'inspection, l'État du port ne doit pas garder pour lui tout seul, pour son usage exclusif l'acte issu de l'inspection. Il a l'obligation de communiquer aux acteurs concernés le résultat de l'opération effectuée¹⁴². Cette communication facilite la coopération et l'échange d'informations entre acteurs.

56- Quatrièmement, les règles relatives à la suite des inspections. Le but de l'inspection, c'est de prendre des mesures appropriées en cas de violation de la réglementation de pêche. Dans cette optique, si à l'issue d'une inspection, il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire est auteur ou complice de la pêche INN, l'État du port informe dans « *les meilleurs délais de ses conclusions* » les parties auxquelles il avait transmis les résultats, et refuse de plein

¹³⁶ Accord relatif aux mesures du ressort de l'état du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, Rome, 22 novembre 2009, préc. art. 12 §.1

¹³⁷ C'est aussi le cas des navires dont il existe de sérieuses raisons de soupçons qu'ils se sont livrés à la pêche INN ou encore les navires dont la demande d'inspection a été formulée par les autres États ou organismes de pêche (*Ibid.* art.12 §.3.)

¹³⁸ *Ibid.*, art.12 §.2.

¹³⁹ Il doit non seulement veiller à ce que ses inspecteurs assurent les fonctions minimales comme prévu par l'annexe B de l'Accord, mais aussi que ceux-ci aient la qualification et la formation requises. (*Ibid.*, art.13 §.1-2.)

¹⁴⁰ Il faut noter que dans le déroulement de l'inspection, les autorités en charge doivent passer au peigne fin tous les compartiments du navire afin de s'assurer que celui-ci est en règle. (*Ibid.*, art.13 §.2.)

¹⁴¹ Pour s'assurer de sa bonne foi, il lui incombe une obligation de coopérer avec les inspecteurs en fournissant les informations demandées et en facilitant l'inspection. Cependant, les inspecteurs doivent exécuter leur fonction avec professionnalisme tout en faisant preuve de transparence pour ne pas causer des préjudices au navire (*Ibid.*, art.13 §.1 et 2.)

¹⁴² *Ibid.*, art. 14 et 15. Il s'agit de l'État du pavillon, aux États côtiers, l'État le capitaine est le national, t, aux ORGP appropriées, à la FAO, aux autres organisations internationales appropriées.



droit au navire en question l'utilisation de son port¹⁴³. Il est utile de rappeler que les décisions de l'État du port peuvent faire l'objet d'un recours devant ses propres tribunaux¹⁴⁴.

57- Enfin, l'exercice de cette mesure de police ne peut être efficace que si l'État du pavillon coopère. C'est pourquoi l'Accord de 2009 fait de la coopération une obligation incombant aux États du pavillon. Cette coopération se manifeste à plusieurs niveaux. D'abord, entre l'État du pavillon et ses navires¹⁴⁵. Ensuite, entre l'État du port et l'État du pavillon¹⁴⁶. Il résulte de ces obligations qu'il revient à l'État pavillonnaire de poursuivre les navires battant son pavillon. C'est une compétence exclusive de l'État du pavillon. De ce fait, il est nécessaire que les États du pavillon s'assurent d'une mise en place d'une législation rigoureuse afin de bien s'acquitter de cette obligation.

Conclusion

58- L'existence même des compétences sécuritaires de l'État du port relève en quelque sorte du miracle. Dans la répartition des compétences en droit de la sécurité maritime, seuls l'État du pavillon et l'État côtier s'opposent pour exercer des pouvoirs de police soit exclusivement, soit par concours. L'idée même de l'intervention d'une troisième catégorie d'État dotée des compétences en matière de sécurité marine ne pouvait être envisagée à la lumière des éléments de rattachement ou des fondements des deux premiers. Ainsi, le fait même qu'au pavillon et à la côte, s'est ajouté le port, suscite l'étonnement. Il était dans la nature même des choses que le droit soit évolutif, et le droit de la sécurité marine l'est davantage. Dans cette perspective de progression, dans la quête d'éviter ou de limiter les drames maritimes, la communauté internationale a vu en l'État du port le dernier rempart ou le *Poséidon* de l'espace portuaire et marin.

59- L'évolution relativement récente du droit de la mer a octroyé des compétences accrues à l'État du port dans de nombreuses matières liées à la sécurité marine¹⁴⁷. L'avènement et l'extension des compétences sont une transformation formidable de la configuration du partage des pouvoirs entre les catégories d'État. Ce qui apparaît *prima facie*, ce n'est plus la compétence, ce n'est plus le pouvoir normatif, mais l'obligation d'agir pratiquement et

¹⁴³ *Ibid.*, art. 18.

¹⁴⁴ *Ibid.*, art. 19.

¹⁴⁵ Celui-ci demande aux navires autorisés à battre son pavillon de coopérer avec l'État du port dans le processus des inspections les concernant. Ensuite, entre l'État du pavillon et l'État du port.

¹⁴⁶ *Ibid.*, art. 20 § 1 et 4. Le premier a l'obligation, dès réception du rapport d'inspection du second, d'enclencher sans délai une enquête immédiate et complète sur la question et s'il dispose d'informations suffisantes afin de prendre aussi immédiatement les sanctions prévues par ses lois et règlements.

¹⁴⁷ M. FORTEAU, A- MIRON, A. PELLET, *Droit international Public*, L.G.D.J., 9^e éd., 2022, p.1591.



sérieusement conformément au droit de la sécurité maritime. Étant entendu que l'utilisation que les États pavillonnaires ont faite de leur exclusivité est beaucoup plus inquiétante pour l'avenir que convaincante pour le passé. C'est pourquoi pour prévenir et renforcer l'exécution des règles de sécurité, il y a eu le renouveau de l'État du port. Cette renaissance issue de la défaillance, des lacunes de l'État de pavillon a tellement anéanti celui-ci de telle sorte que les uns ont annoncé son érosion et celui de l'État côtier¹⁴⁸; alors que les autres se demandaient curieusement ce qui reste de l'État du pavillon après le miracle « portuariste »¹⁴⁹.

60- Les pouvoirs de protection des ouvrages portuaires, de régulation de l'accès des navires et celui du contrôle, sont les caractéristiques marquantes du renouveau de l'État du port. Leurs émergences et leur enracinement ont été fulgurants et expliquent par là même que l'État du port devient, « l'épicentre » d'un grand nombre de politiques sécuritaires. Dans ce contexte, avec les textes, il a acquis sans conteste le statut de pivot dans l'efficacité du processus sécuritaire.

61- Devenu indispensable, le système de sécurité de l'État de port est considéré comme étant une réussite. De manière tout à coup exceptionnelle et énergique, l'État du port acquiert au regard de l'article 218 de la CNUDM une action judiciaire pour faire face aux actes de pollution¹⁵⁰. Cet article octroie contre toute attente à l'État du port le droit de poursuivre un navire étranger pour des faits commis hors de sa mer territoriale¹⁵¹. Cette action est justifiée par la nécessité de prévenir et de se prémunir contre une pollution qui peut constituer une menace pour tous les États. Cette prérogative conférant à l'État du port une « *compétence extraterritoriale universelle* »¹⁵², en fait un « justicier marin » pour les actes commis en haute mer. Fort heureusement, l'évolution continue du droit de la sécurité marine et son besoin permanent d'adaptation présage des jours meilleurs pour l'État du port.

¹⁴⁸ A. MARFY-MANTUANO, « La convention de Montego-Bay », in M. FORTEAU, J.-M. THOUVENIN (dir.), *Traité de droit international de la mer*, op. cit. p.59

¹⁴⁹ F. CAMPAGNOLA, « Sécurités maritimes : que reste-t-il des droits de l'état du pavillon en haute mer ? », *loc. cit.* pp.80-86.

¹⁵⁰ *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982, préc.*, art.218 §.1. Il ressort de cet article que l'État du port peut exercer après des enquêtes dûment menées, une action contre un navire ayant commis l'infraction de pollution en haute mer.

¹⁵¹ E.J. MOLENAAR, « Port State Jurisdiction: Toward Comprehensive, Mandatory and Global Coverage », *ODIL*, vol. 38, 2007, p. 229. Cité par Y. TEPHANY, *La lutte contre les activités illicites en mer*, op. cit., p.25.

¹⁵² R. RAYFUSE, « The role of port state », p. 77. Cité par Y. TEPHANY, *La lutte contre les activités illicites en mer*, op. cit., p.25.