

Pavillons et registres d'immatriculation maritimes

Conférence du 22 novembre 2007 à l'Université des Antilles et de la Guyane

par Pierre ANGELELLI*

Introduction

Le pavillon n'est pas simplement le drapeau choisi par un Etat souverain pour le symboliser, c'est aussi l'emblème qui représente la nationalité d'un navire. Au-delà de l'aspect matériel, on appelle aussi *pavillon* le lien juridique entre l'Etat et le navire. C'est dans ce sens qu'il est employé ici.

Eléments de définitions

En effet, suivant la *Convention de Montego Bay de 1982*^{(a) 1}, l'Etat confère au navire sa nationalité par l'intermédiaire du pavillon. Autrement dit, pour les navires, les termes de pavillon et de nationalité sont synonymes. Le pavillon permet à un navire de disposer d'un statut national fait de droits et d'obligations édictés par l'Etat du pavillon, lequel a sur le navire une exclusivité de juridiction en *haute mer* tout spécialement. Le pavillon aide donc à déterminer la loi applicable au navire quel que soit le lieu où il se trouve. C'est ce point qui rend la question importante pour les navigants : savoir en permanence quel droit on doit appliquer en fonction du navire et du lieu.

Les pavillons et les registres d'immatriculation sont quelquefois confondus comme les deux faces d'une même pièce, à savoir le lien juridique entre le navire et l'Etat. Mais le « pavillon » constitue tout à la fois un droit attaché à l'existence-même d'un Etat souverain et le cadre général et international des compétences et obligations des Etats. En revanche, la notion de « registre d'immatriculation »² représente plutôt l'application interne que fait, presque librement, chaque Etat de son droit au pavillon. Le registre d'immatriculation peut ainsi être défini comme l'ensemble des règles nationales à caractères juridique, économique, social et/ou fiscal auquel un Etat subordonne l'immatriculation de ses navires et l'attribution de son pavillon.

Intérêts de la question des pavillons et de registres d'immatriculation

Récemment, le procès de la catastrophe du pétrolier maltais « *Erika* » naufragé en 1999 défrayait la chronique mettant en évidence un des problèmes majeurs des pavillons de libre immatriculation, à savoir l'identification des vrais responsables de l'*expédition maritime*³.

Pavillons et registres d'immatriculation sont, comme souvent en droit maritime, des questions à plusieurs « entrées » à la fois économiques, sociales et juridiques, mais également politiques, d'aménagement du territoire et de développement. Sur le plan économique – qui n'est pas traité ici –, il suffit d'indiquer que le trafic maritime mondial ne cesse de progresser à raison de 2 à 3% par an et représente à l'heure actuelle près de 6 milliards de tonnes transportées, soit une multiplication par 5 en 30 ans. Toujours en matière économique, alors que le pavillon a longtemps été considéré à la fois comme un indicateur et comme un instrument de la puissance d'un pays⁴, cette vision a été battue en brèche par le recours à la libre immatriculation, souvent déconnectée des économies locales, et qui est probablement une des premières formes contemporaines de délocalisation⁵

* Administrateur en chef de 1ère classe des affaires maritimes, Pierre Angelelli a occupé différentes fonctions de direction au sein des Affaires maritimes dont celles d'administrateur en chef des affaires maritimes de la Martinique, de directeur régional adjoint pour les Antilles et la Guyane et, dernièrement, celles de directeur régional adjoint et directeur départemental délégué des Affaires maritimes à Marseille jusqu'en septembre 2006. Ayant quitté le service actif, il enseigne à l'Ecole Nationale de la Marine Marchande à Marseille. < angelelli.pierre@neuf.fr >

^(a) Les termes soulignés et en italiques renvoient au lexique *in fine* destiné aux étudiants non spécialistes du droit maritime.

¹ Convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982, également notée dans ce texte « Convention de Montego Bay » ou encore sous les initiales CMB.

² Ou registre maritime.

³ I. CORBIER, *Immunité, émanation, souveraineté : trois notions en quête de définition. Le cas de l'« ERIKA »* (Cass. crim. 23 novembre 2004), Journées Ripert - 27 juin 2005, < www.isabellecorbier.com/documents/colloques/13.pdf >; L. CARROUÉ, *Ces espaces hors-la-loi du transport maritime*, Le Monde diplomatique, février 2000.

⁴ Ainsi, très récemment, le Registre international français, créé par une loi de mai 2005 était présenté par le Gouvernement et les Parlementaires favorables comme un moyen d'immatriculer plus de navires sous la pavillon français. Le gain économique attendu résidait dans la récupération sous pavillon français, donc au profit et de l'économie et de l'emploi, d'une part du trafic maritime mondial opéré sous pavillon ou registre de libre immatriculation.

⁵ En permettant à des entreprises de pays industrialisés de réaliser des transports maritimes aux normes de pays tiers.

effectuée en trois vagues au 20^{ème} siècle : entre les deux Guerres Mondiales avec Panama ; après la Seconde Guerre Mondiale avec le Liberia et à partir des années 1960 avec les indépendances de micro-territoires naguère rattachés à des ensembles métropolitains.

Aujourd'hui⁶, les 10 premières flottes de commerce mondiales sont les suivantes : Panama (131 millions d'unités de jauge⁷), Liberia (54), Bahamas (34), Grèce (32), Singapour (25), Iles Marshall (22), Chine (19), Japon (12), Etats-Unis (11), Royaume-Uni (10)⁸. Paradoxe apparent, la France est passée de 1970 à 2000 du 4^{ème} au 29^{ème} rang mondial en ce qui concerne le nombre de navires de commerce sous son pavillon, mais le 3^{ème} armateur mondial pour le transport maritime par conteneurs est un groupe français ayant son siège à Marseille⁹.

Pourtant, au-delà de la critique radicale de la libre immatriculation¹⁰ et du caractère péjoratif des *pavillons de complaisance*, il conviendrait de rechercher si et comment dans l'économie mondiale notamment caractérisée par son ouverture et l'importance des services, une richesse peut être créée à partir de territoires insulaires ou micro-insulaires ayant de faibles ressources fiscales.

Dans tous les cas, la mise en oeuvre des aspects économiques et sociaux n'est possible que parce que les questions juridiques sont préalablement posées et traitées. En effet, bien que se situant dans un environnement pluridisciplinaire, la question des pavillons et des registres est d'abord une question juridique occupant le droit de la mer et le droit maritime, le droit international et les droits nationaux, mais également le droit public et le droit privé.

Ce sont ces aspects élémentaires qui seront rappelés ici, autour des idées suivantes : le pavillon est un attribut de la souveraineté de l'Etat impliquant pour celui-ci des obligations juridiques au plan international (1. Le droit international de l'Etat à immatriculer ses navires) mais les registres, qui sont attachés aux pavillons et leur donnent concrètement un contenu, permettent à chaque Etat de définir avec une grande liberté son propre droit de l'immatriculation et de limiter ainsi ses obligations internationales (2. Le droit interne de l'immatriculation des navires). La faiblesse relative du droit international à immatriculer (droit au pavillon) et l'usage fait par les Etats de leur droit interne de l'immatriculation tendent progressivement à une remise en cause de l'*Etat du pavillon*, notamment par les *Etats du port* (Conclusion).

1. Le droit international de l'Etat à immatriculer ses navires

L'actualité se fait fréquemment l'écho des questions de pavillon : il peut s'agir des « pavillons de complaisance », volontiers assimilés à des navires « sous-normes » ou « navires-poubelles » et responsables d'événements de mer. Cette vision, quelquefois caricaturale¹¹, a aussi un fond de vérité¹².

A l'inverse, certains pavillons traditionnels seront mis en cause pour leurs coûts excessifs ou les avantages qu'ils confèrent aux navigants (sécurité sociale, régimes spéciaux de retraite, etc.)

Ou bien encore, le pavillon servira d'argument politique de fierté ou d'identité nationales ou de défense de l'emploi ou encore de permis pour exploiter les ressources de pêche des *zones économiques exclusives*.

1.1. Un droit international en principe très protégé.

1.1.1. Le pavillon, attribut de souveraineté

Le droit des Etats à immatriculer les navires est internationalement très protégé.

6 Chiffres 2006 de l'Organisation Maritime Internationale.

7 La jauge est désormais calculée conformément à la Convention internationale sur le jaugeage des navires, adoptée à Londres le 23 juin 1969 (en vigueur depuis 1982). A noter les particularités suivantes : le tonneau de jauge n'est plus utilisé ; les nouvelles jauges ne sont donc plus exprimées en tonneaux mais dans un nombre sans unité spécifique.

8 Cette liste est à rapprocher de la liste des registres de complaisance établie en 2007 par la Fédération internationale des ouvriers du Transport (ITF) : Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Bermudes (UK), Bolivie, Birmanie, Cambodge, Iles Cayman (UK), Comores, Chypre, Guinée Equatoriale, Registre international français, Registre international allemand, Georgie, Gibraltar (UK), Honduras, Jamaïque, Liban, Libéria, Malte, Iles Marshall, Ile Maurice, Mongolie, Antilles Néerlandaises, Corée-du-Nord, Panama, Sao-Tome-et-Principe, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sri Lanka, Tonga, Vanuatu.

9 Compagnie Maritime d'Affrètement –Compagnie Générale Maritime (CMA-CGM). Le n°1 mondial est le Danois MAERSK (environ 1100 porte-conteneurs), suivi de la Mediterranean Shipping Company (MSC) dont le siège est à Genève et qui dispose de 360 porte-conteneurs.

10 Qui émane d'ailleurs souvent de pays dont les capitaux contrôlent directement ou indirectement les flottes librement immatriculées.

11 Voir P. JOURDAN-BARRY dans les « Echos » du 6 juillet 1978, cité par B. DUJARDIN, *Souveraineté nationale et pavillon civil*, Revue maritime, n°468, mai 2004.

12 L. CARROUÉ, *Ces espaces hors-la-loi du transport maritime*, Le Monde diplomatique, février 2000.

L'affirmation selon laquelle le pavillon est un des attributs de la souveraineté des Etats résulte de la combinaison de l'article 90 de la Convention de Montego Bay dont les termes généraux sont sans équivoque : « *Tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon* » et de l'article 86 de la même Convention : « *Aucun Etat ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté* ».

Dans cet espace qu'est la haute mer ne relevant d'aucune souveraineté étatique, il y a deux principes liés. Négativement : le principe de liberté qui empêche les Etats de soumettre une partie de cet espace à leur souveraineté. Positivement : le principe de soumission des navires à la loi des Etats dont ils portent le pavillon.

Plus précisément, cette liberté des mers est la juxtaposition de plusieurs libertés¹³, dont la liberté de navigation. En haute mer, le navire¹⁴ est non seulement libre de choisir son itinéraire, mais ne peut pas en principe se voir interdire des espaces maritimes ou imposer une autorité ou un contrôle par des Etats autres que celui dont il porte le pavillon.

Le principe de liberté des mers va de pair avec le principe de la soumission du navire aux lois de l'Etat dont il porte le pavillon. Le lien Etat-Navire correspond à l'idée, aujourd'hui abandonnée dans son acception stricte, d'une « fiction territoriale » tendant à considérer que le navire est une portion détachée du territoire du pays dont il porte le pavillon.

Le pavillon qui subordonne le navire à la loi d'un Etat est donc conçu pour compenser l'absence de juridiction territoriale étatique en haute mer et créer sur le navire cette « fiction territoriale » permettant de déterminer la loi qui lui est applicable. L'article 92 (« Condition juridique des navires ») de la Convention de Montego Bay stipule ainsi que « *1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.*

2. Un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité. »

1.1.2. Portée

La portée juridique du pavillon revêt au plan international au moins trois aspects.

« Juridiction exclusive » : en haute mer, le navire n'a d'obligations qu'envers l'Etat dont il porte le pavillon et peut ne pas être soumis aux contrôles des autres Etats (toujours en haute mer) ; il bénéficie d'une sorte d'immunité de juridiction.

Dans le prolongement de cette protection, la coutume internationale admet de poursuivre la fraude au pavillon, consistant pour un navire à arborer un pavillon auquel il n'a pas droit ou à ne pas avoir de pavillon du tout. Pour un navire navigant en haute mer, le refus de l'autorité de l'Etat du pavillon est en effet la première des infractions.

« Monopole de pavillon. » Par le monopole de pavillon, l'Etat réserve certaines activités aux seuls navires portant son pavillon et les interdit aux autres. Dans la version atténuée du monopole de pavillon, l'Etat peut donner priorité à ses navires ou soumettre les autres navires à un régime d'autorisation ou de contingentement (licences). Par exemple, les navires effectuant un trafic commercial entre deux ports français (cabotage national) ont l'obligation de battre le pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne¹⁵. Ou encore, la pêche en zone économique exclusive est réservée aux navires battant le pavillon de l'Etat qui a juridiction sur la zone.

« Interdiction pour une Etat de remettre en cause le droit d'un autre Etat de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon. » La Convention de Montego Bay définit une procédure à suivre lorsqu'un autre

¹³ que la Convention de Montego Bay énumère (article 87) : essentiellement la liberté de navigation, la liberté de pêche, la liberté de poser des câbles sous-marins et des pipelines, la liberté d'exploration et de recherche scientifique.

¹⁴ Lire l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant.

¹⁵ Par exemple, le transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Martinique et de Guadeloupe est effectué par des navires battant pavillon français ou portugais (Madère) ou luxembourgeois.

Etat « *a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés* »¹⁶ mais cette procédure est limitée au droit de signaler les faits à l'Etat du pavillon qui se trouve alors dans l'obligation « *[de procéder] à une enquête et [de prendre], s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation* »¹⁷.

1.2. Une coquille dure mais vide : le contenu réel du droit à immatriculer peut être très limité.

1.2.1. Intrinsèquement : la faible portée de la notion de lien substantiel Etat-navire

L'articles 90 et 91¹⁸ de la Convention de Montego Bay prolongent la coutume multiséculaire conférant aux Etats le droit d'immatriculer leurs navires. Cependant, la notion de lien *substantiel*¹⁹ qui doit unir l'Etat au navire est au centre de la controverse sur les *pavillons de libre immatriculation*. En effet, on peut dire que le contenu de cette notion conditionne l'état juridique de la flotte mondiale. En l'absence de définition précise et respectée, la majorité de la flotte mondiale en tonnage est enregistrée sous pavillon de libre immatriculation et « tire vers le bas » les flottes des pays exigeant réellement un lien substantiel.

Comme on le verra plus loin (deuxième partie relative aux registres), l'Etat a l'obligation d'exercer « *effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur le navire battant son pavillon* »²⁰. Le lien substantiel comprend les obligations suivantes :

- . tenir « *un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires* »²¹,
- . exercer sa juridiction nationale sur le navire, son capitaine, les officiers et l'équipage²²,
- . prendre à l'égard des navires les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer (construction, équipement, navigabilité du navire ; composition, conditions de travail, formation des équipages),
- . s'assurer que les navires sont inspectés à intervalles appropriés et qu'ils sont confiés à des équipages compétents²³,
- . enquêter sur les accidents survenus en haute mer²⁴ et poursuivre aux plans pénal ou disciplinaire²⁵ le capitaine ou tout autre membre d'équipage impliqué. En complément, lorsque l'accident a eu lieu en haute mer, seul l'Etat du pavillon peut saisir ou immobiliser le navire²⁶.

Toutefois, il a été jugé²⁷ que le lien substantiel pouvait être réduit au minimum dès lors que :

- le propriétaire du navire est représenté sur le territoire de l'Etat du pavillon par une société constituée selon le droit de cet Etat,

16 Article 94 CMB.

17 Article 94 CMB et Arrêt du Tribunal international du droit de la mer du 1er juillet 1999, affaire du navire « Saïga » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), points 82 et 83 en particulier.

18 Ainsi libellé : « *Nationalité des navires : 1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire. 2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.* »

19 Article 91 CMB.

20 Article 94-1 CMB.

21 Article 94-2(a) CMB.

22 Article 94-2(b) CMB.

23 Article 94-4 CMB.

24 Article 94-6 CMB.

25 Article 97-2 CMB et articles 1er et 3 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.

26 Article 2 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation, signée à Bruxelles le 10 mai 1952.

27 Arrêt du Tribunal international du droit de la mer du 1er juillet 1999, affaire du navire « Saïga » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), en particulier les paragraphes 78 et 86 :

« (78.) *Saint-Vincent-et-les-Grenadines conteste également l'affirmation de la Guinée selon laquelle il n'y avait pas de lien substantiel entre le Saïga et Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Elle affirme que le lien substantiel requis existait bel et bien entre elle et le navire. Saint-Vincent-et-les-Grenadines attire l'attention sur divers faits qui, selon elle, apportent la preuve de l'existence d'un tel lien. Parmi ceux-ci, il y a notamment le fait que le propriétaire du Saïga est représenté à Saint-Vincent-et-les-Grenadines par une société constituée et établie dans ce pays et le fait que le Saïga est soumis à la supervision des autorités vincentaises pour veiller au respect par le navire des dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1960 et 1974, de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, telle que modifiée par le Protocole s'y rapportant daté du 17 février 1978 (MARPOL 73/78), et d'autres conventions de l'Organisation maritime internationale auxquelles Saint-Vincent-et-les-Grenadines est partie. De plus, Saint-Vincent-et-les-Grenadines affirme que des dispositions ont été prises pour la supervision régulière du navire en matière de sécurité en mer par le biais d'inspections effectuées au moins une fois l'an par des sociétés de classification reconnues, engagées à cette fin par Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Saint-Vincent-et-les-Grenadines fait observer également que, en vertu des lois du pays, une préférence est accordée aux ressortissants vincentais pour la constitution de l'équipage des navires battant son pavillon. Elle attire en outre l'attention sur les efforts soutenus déployés par ses autorités pour assurer une protection au Saïga sur le plan international avant le présent différend et tout au long de celui-ci.*

(86.) *A la lumière des considérations qui précèdent, le Tribunal conclut qu'il n'existe pas de fondement en droit à l'affirmation de la Guinée selon laquelle elle peut refuser de reconnaître le droit du Saïga de battre le pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines au motif qu'il n'existe pas de lien substantiel entre le navire et Saint-Vincent-et-les-Grenadines.* »

- l'Etat du pavillon supervise le navire en vue notamment du respect des conventions internationales qui constituent les quatre piliers de la sécurité maritime, notamment par des inspections effectuées sous la responsabilité de l'Etat du pavillon ;
- une préférence est accordée aux ressortissants de l'Etat du pavillon pour la constitution des équipages.

Exigences somme toute assez faibles et largement « sous-traitables », notamment à des sociétés de classification (sécurité des navires) ou des bureaux d'avocats (domiciliation des sociétés), ou « exonérables » (préférence nationale).

1.2.2. Vis-à-vis de l'extérieur : les limites du droit du pavillon

C'est parce que le navire se déplace en dehors du territoire national qu'il a besoin d'une nationalité aidant à déterminer la loi qui lui est applicable et le protégeant des ingérences des autres Etats. Au sens strict, le lien obligatoire entre un navire et son Etat ne s'impose qu'à l'étranger. Le pavillon est en théorie facultatif sur le territoire national, sauf si l'Etat du pavillon en décide autrement.

Aussi, conformément à la Convention de Montego Bay (article 94 § 2 (a)), certains Etats peuvent ne pas avoir de pavillon (au sens qu'ils ne délivrent pas de nationalité à leurs navires et ne les immatriculent pas). Il peut s'agir d'Etats enclavés. Mais il peut s'agir aussi d'Etats sans marine de commerce au long cours ou de pêche évoluant au large ou à l'étranger. A titre d'exemple, en France, l'octroi du pavillon (« francisation ») n'est obligatoire qu'au-delà d'une certaine taille (7 mètres) ou si le navire doit naviguer dans des eaux étrangères²⁸. En-dessous du seuil indiqué et si le navire reste dans des eaux françaises, la francisation n'est pas obligatoire.

Néanmoins, pour mieux comprendre les limites du droit du pavillon, on peut distinguer très schématiquement deux cas extrêmes : celui de la haute mer et des eaux intérieures et portuaires.

- Haute mer.

Initialement la loi du pavillon a été conçue pour que le navire soit régi par un ordre juridique (celui de l'Etat du pavillon), en haute mer où ne s'exerce aucun pouvoir étatique territorial.

Cependant, l'autorité de l'Etat du pavillon peut ne pas être absolue et la Convention de Montego Bay ou certaines conventions particulières reconnaissent elles-mêmes, de façon exceptionnelle, la possibilité pour des Etats de contrôler les navires d'autres Etats en haute mer, car la mer doit être utilisée à des fins pacifiques et licites et le pavillon ne saurait « couvrir » un certain nombre d'activités criminelles. Les Etats du pavillon doivent ainsi adopter dans leur droit interne, et relayer auprès de ceux de leurs navires navigant en haute mer, des législations internationales portant sur un nombre très limité d' infractions universelles telles que :

- . la répression de la piraterie commise à bord de ses navires²⁹,
- . l'interdiction du transport des esclaves sur ses navires³⁰,
- . la répression des émissions non autorisées depuis la haute mer³¹,
- . la répression de « *la rupture ou [de] la détérioration délibérée ou due à une négligence coupable* » de câbles ou de pipelines sous-marins³².

A ces infractions universelles s'ajoutent des infractions de plus en plus criminalisées au plan international :

- . la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes³³,
- . la lutte contre l'immigration illicite par mer, etc.

- Eaux intérieures et portuaires.

Au contraire de la haute mer, où aucune autorité territoriale ne s'exerce, les eaux intérieures et les portuaires sont totalement assimilées au territoire « terrestre » de l'Etat et donc sous son entière souveraineté³⁴. Cette souveraineté de l' Etat du port vient limiter celle de l' Etat du pavillon.

28 Article 218 du Code des douanes.

29 Articles 100 à 107 CMB.

30 Article 99 CMB.

31 Article 109 CMB.

32 Article 113 CMB.

33 Article 108 CMB.

Pour mémoire, s'agissant des navires civils étrangers dans les ports : le principe est l'entrée libre sans discrimination de pavillon en contrepartie de la possibilité de contrôle à bord par l'Etat du port.

Dans cette possibilité de contrôle, il existe cependant différents dosages entre une position que l'on pourrait qualifier d'« américaine » et une position « française » à l'origine. La position « américaine » fait plutôt appel à la notion de menace extérieure et tend pour cela à subordonner le navire étranger aux autorités du port d'accueil : en d'autres termes, en acceptant volontairement de venir aux Etats-Unis, le navire sous pavillon étranger accepte de se soumettre aux contrôles³⁵ et le pays d'accueil (les USA) s'autorise à appliquer à bord sa législation « terrienne » pertinente³⁶. Cette position de principe est d'autant plus importante qu'elle reçoit des applications contemporaines dans le domaine de la recherche des stupéfiants ou, plus récemment, des armes de destruction massive, autorisant les représentants des autorités fédérales à monter à bord des navires étrangers dans les ports américains et à procéder à des investigations approfondies.

La position « française » est (était) radicalement différente et considère (considérait) le navire comme une portion du territoire étranger, inviolable à ce titre. Elle est (était) formalisée par un avis du Conseil d'Etat de 1806 rendu dans les affaires des navires américains *Sally* et *Newton*³⁷ : l'Etat du port ne peut intervenir à bord d'un navire étranger qu'à l'une des trois conditions suivantes : trouble à terre créé par une situation à bord du navire étranger ou demande du capitaine d'intervention des autorités terrestres ou présence à bord de Français.

La position « française » a cependant évolué dans le sens d'un rapprochement progressif sous l'influence des pouvoirs propres des Etats, des Conventions internationales et, plus récemment, d'accords internationaux criminalisant certains trafics ou renforçant la sécurité et la sûreté maritimes³⁸.

Les pouvoirs propres des Etats d'accueil sur l'accès des navires étrangers dans les ports sont généralement motivés par des raisons de sécurité nationale, de protection sanitaire et de politique. Ces pouvoirs trouvent néanmoins leurs limites avec le droit coutumier de refuge des navires en danger et l'acceptation de relations commerciales internationales qui obligent les Etats à « ouvrir » leurs ports et à ne pas faire de discrimination dans l'accueil des navires étrangers et nationaux.

S'agissant des pouvoirs que les Etats d'accueil tirent des Conventions internationales, on peut simplement rappeler qu'outre l'ouverture des Etats au commerce international, il existe des conventions telles que la Convention de Genève de 1923 sur le régime international des ports maritimes³⁹ et surtout la Convention de Montego Bay qui confirmerait la pleine souveraineté des Etats sur leurs eaux intérieures et portuaires (art.2§1 CMB), le droit de l'Etat côtier à se protéger (art. 25 CMB) et à imposer aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans ses ports et ses eaux intérieures, dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin (211§3 CMB).

Ceci dit, comme indiqué plus haut, le problème juridique fondamental consiste à connaître le droit applicable à bord d'un navire en fonction de son pavillon et de sa localisation.

34 Article 2 § 1 CMB. Voir aussi l'arrêt de la CIJ du 27 juin 1986, concernant les activités militaires et paramilitaires au Nicaragua, notamment le paragraphe (213) de l'arrêt : « *La pose des mines dans les ports d'un autre Etat est régie par le droit relatif aux eaux intérieures, lesquelles sont soumises à la souveraineté de l'Etat côtier* ». Voir B. TCHIKAYA, *Mémento de la jurisprudence du droit international public*, 2001

35 Cette position de principe est par exemple clairement rappelée dans un Arrêt de la Cour suprême des Etats-Unis (*Mali v. keeper of the common jail of Hudson County*, 1887) : « *It is part of the law of civilized nations that, when a merchant vessel of one country enters the ports of another for the purposes of trade, it subjects itself to the law of the place to which it goes, unless, by treaty or otherwise, the two countries have come to some different understanding or agreement; for, as was said by Chief Justice MARSHALL (...) 'It would be obviously inconvenient and dangerous to society, and would subject the laws to continual infraction, and the government to degradation, if such ... merchants did not owe temporary and local allegiance, and were not amenable to the jurisdiction of the country' (United States v. Diekelman). And the English judges have uniformly recognized the rights of the courts of the country of which the port is part to punish crimes committed by one foreigner on another in a foreign merchant ship.* »

36 Voir également à titre d'illustration, un Arrêt de la Cour Suprême des Etats-Unis rendu en 1923 (*Cumard S. S. Co., Limited, et al. v. Mellon, Secretary of the Treasury, et al.*) au sujet de l'application de la loi sur la Prohibition de l'alcool (*National Prohibition Act de 1919*) aux navires de plusieurs compagnies maritimes européennes desservant les ports américains, arrêt où la Cour rappelle clairement que : « *The merchant ship of one country voluntarily entering the territorial limits of another subjects herself to the jurisdiction of the latter. The jurisdiction attaches in virtue of her presence, just as with other objects within those limits. During her stay she is entitled to the protection of the laws of that place and correlatively is bound to yield obedience to them.* »

37 A l'occasion du séjour dans le port de Marseille du « *Sally* », navire de commerce battant pavillon des Etats-Unis, le capitaine avait infligé une grave blessure à un des hommes d'équipage. A la même époque, le « *Newton* », pavillon américain, escalait à Anvers, alors port français (département français des Bouches-de-l'Escaut) lorsqu'une rixe éclata entre deux marins du bord. Dans les deux cas, le consul des Etats-Unis, sur la base de la Convention franco-américaine du 14 novembre 1788, et les autorités locales sur la base du droit de l'Etat d'accueil revendiquèrent la juridiction exclusive. Le Conseil d'Etat donna raison au consul des Etats-Unis par une décision du 20 novembre 1806 (« avis ») qui précise les limites du pouvoir de l'Etat du port.

38 On appelle ici sécurité maritime (*safety*) la prévention des accidents et sûreté maritime et portuaire (*security*) la prévention des actes criminels en mer et contre les navires et les installations portuaires.

39 La Convention de Genève de 1923 fixe le principe de libre accès des navires civils des pays signataires dans tous les ports des pays signataires et reconnaît les exceptions traditionnelles – défense, sécurité publique, protection sanitaire --; mais ni les USA et ni l'URSS n'avaient adhéré et la France n'avait adhéré que pour sa partie métropolitaine mais pas pour ses colonies.

Pour illustrer les limites des compétences de l'Etat du pavillon sur ses navires dans les ports étrangers, on pourra « croiser » d'une part l'équilibre entre la souveraineté de l'Etat d'accueil et la souveraineté de l'Etat du pavillon sur le navire et, d'autre part, la distinction entre les questions pénales et les questions civiles et commerciales.

En matière pénale, on a vu rapidement les positions extrêmes « américaine » et « française », qui tendent aujourd'hui à converger.

En matières civiles et commerciales, deux aspects sont à retenir :

- pour les contrats, à quelques exceptions près⁴⁰, les contractants sont libres de déterminer le contenu du contrat ainsi que le tribunal compétent en cas de désaccord. La complexité de cette discipline qui relève du droit international privé⁴¹ provient des multiples critères à prendre en compte : pavillon du navire, lieu d'exécution du contrat, lieu de signature du contrat, nationalité et « qualité » des contractants (capitaine, équipage, passagers, etc.), portée de la loi du pavillon, etc.

- pour la mise en jeu d'une responsabilité civile, il existe quelques règles en cas de défaut d'accord entre l'auteur du dommage et la victime.

On pourrait de la sorte élaborer un tableau combinant :

- application du droit à bord ou à terre
- matière pénale (alcool, stupéfiants par ex.) ou matière civile (contrats de fournitures, contrats de travail, par ex.)
- positions théoriques extrêmes « US » ou « française ».

En résumé, moyennant les limites rappelées ci-dessus, le « droit à immatriculer » les navires est un droit international très protégé ; derrière cette protection internationale, le « droit de l'immatriculation » des navires est une matière purement interne qui, sous réserve de principes très généraux, donne pratiquement aux Etats une grande latitude... pour le meilleur et pour le pire.

2. Le droit interne de l'immatriculation des navires

Les registres, qui sont des fichiers « où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant (...) pavillon » d'un Etat, sont attachés aux pavillons et permettent aux Etats de définir avec une grande liberté leur droit de l'immatriculation et de limiter ainsi leurs obligations.

Dans ce cadre, le « droit de l'immatriculation » des navires, qui découle du droit international à immatriculer, est réglé au plan national, ainsi que le stipule l'article 91-1 (« *Nationalité des navires* ») de la Convention de Montego Bay : « 1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon.(...) »

Le caractère national de la gestion des pavillons et la volonté des Etats de conserver la maîtrise des conditions d'immatriculation des navires ont d'ailleurs été confirmés par l'échec de la Convention de Genève de 1986 relative aux conditions d'immatriculation des navires⁴², qui n'est pas entrée en vigueur faute d'avoir été ratifiée par un nombre suffisant d'Etats.

Cette Convention, dont l'existence-même témoigne de l'insuffisante définition du *lien substantiel* entre l'Etat du pavillon et le navire, rappelle « en creux » les lacunes des droits nationaux de l'immatriculation.

Elle stipule en substance que :

- l'Etat du pavillon doit disposer d'une identification précise des personnes propriétaires ou exploitantes, qui peuvent être tenues pour responsables de la gestion et de l'exploitation des navires⁴³,

40 concernant la licéité des matières ou la nationalité des contractants ou le lieu de conclusion ou d'exécution du contrat. Exemple : le contrat de travail entre un marin résidant en France pour servir sur un navire français est subordonné au code du travail maritime.

41 Voir dans le cadre européen, la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles ouverte à la signature à Rome le 19 juin 1980 (J.O.C.E. n°C27 du 26.01.1998, version consolidée, pp.34 à 53).

42 Convention des Nations unies relative aux conditions d'immatriculation des navires, faite à Genève le 7 février 1986.

43 Article 6 de la Convention de Genève de 1986 précitée.

- l'Etat du pavillon doit imposer soit un niveau de participation de ses nationaux à la propriété des navires suffisant pour lui permettre d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle⁴⁴, soit un niveau de participation de ses nationaux ou de résidents permanents dans l'effectif des officiers et équipages,
- l'immatriculation doit être subordonnée au fait que le propriétaire du navire ait son établissement principal sur le territoire de l'Etat du pavillon ou, à défaut, un représentant qui soit un national de l'Etat du pavillon ayant une réelle capacité à couvrir les engagements créés par l'exploitation du navire (assurance ou garantie adéquate), notamment en matière de salaires⁴⁵.

2.1. La notion de registre et les contours du droit de l'immatriculation des navires.

2.1.1. Principes

La notion de registre et les contours du droit de l'immatriculation sont précisés dans l'article 94, intitulé « *Obligations de l'Etat du pavillon* », de la Convention de Montego Bay⁴⁶. Dans les limites posées par l'article 94, les conditions et modalités d'immatriculation des navires vont pouvoir être arrêtées souverainement par chaque Etat, compte tenu de la quasi-absence de règles internationales contraignantes complétant la Convention de Montego Bay⁴⁷.

Dans ce contexte, chaque Etat dispose d'un pavillon unique mais peut créer autant de registres qu'il le souhaite⁴⁸.

Par parenthèses, il faut rappeler qu'au plan européen, malgré les avancées de l'unification des législations dans nombre de domaines (notamment de liberté de circulation et d'établissement), le pavillon et l'immatriculation des navires restent des compétences exclusives des Etats membres, même si, indirectement, l'harmonisation dans ce secteur résulte des obligations consenties par les Etats en matière de liberté d'établissement et d'égalité de traitement des ressortissants communautaires. La France a ainsi procédé à la mise en conformité de sa législation concernant la propriété des navires⁴⁹ ou la nationalité des équipages⁵⁰.

Directement, l'Union européenne continue à investir ce champ de compétences en se fondant sur des motifs tirés de la sécurité maritime. Par exemple, en vertu d'un Règlement européen de 2004⁵¹, qui renforce un Règlement antérieur de 1991⁵², les Etats membres ne peuvent pas s'opposer pour des raisons techniques au transfert d'un navire du registre d'immatriculation d'un Etat membre à celui d'un autre Etat membre. Tout refus de transfert doit être soumis à l'appréciation préalable de la Commission européenne.

44 Article 8 de la Convention de Genève de 1986 précitée.

45 Article 10 de la Convention de Genève de 1986 précitée.

46 « 1. Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.

2. En particulier tout Etat :

a) tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée;

b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.

3. Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne : a) la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité; b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables; c) l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.

4. Ces mesures comprennent celles qui sont nécessaires pour s'assurer que :

a) tout navire est inspecté, avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés, par un inspecteur maritime qualifié, et qu'il a à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation;

b) tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manoeuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage possède les qualifications voulues et est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire;

c) le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage connaissent parfaitement et sont tenus de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication.

5. Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, chaque Etat est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect. »

47 Puisque la Convention de Genève de 1986 précitée, relative aux conditions d'immatriculation des navires n'est pas en vigueur.

48 A l'inverse, on peut concevoir des Etats qui n'ont pas de registre du fait de la petite taille des navires ou de l'absence de navigation internationale (art. 94 §2 a) CMB).

49 Loi n°2001-43 du 16 janvier 2001, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, et modifiant en particulier les dispositions relatives à la francisation des navires ainsi que la loi n°67-3 du 3 janvier 1967, relative au statut des navires et autres bâtiments de mer.

50 Loi n°96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, et modifiant l'article 3 du Code du Travail maritime et l'article 221 du Code des Douanes relatifs à la nationalité des équipages à bord.

51 Article 6 du Règlement (CE) no 789/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004, relatif au changement de registre des navires de charge et navires à passagers à l'intérieur de la Communauté et abrogeant le règlement (CEE) no 613/91 du Conseil.

52 Règlement n°613/91 du Conseil du 4 mars 1991 (abrogé).

Plus largement, l'Union européenne a créé en 2002, à la suite de la catastrophe de l'« Erika », une Agence européenne pour la sécurité maritime dont le siège est à Lisbonne⁵³ et qui a pour vocation à promouvoir un niveau plus élevé de sécurité maritime, notamment par la coordination des actions des Etats membres dans ce domaine.

Sous ces réserves très limitées, le registre donne au pavillon son véritable contenu juridique, économique et social car il contient les règles relatives au droit du travail, à la composition de l'équipage ou aux poursuites en cas d'événements de mer et de dommages corporels ; il peut également contenir des dispositions concernant la fiscalité ou les conditions de propriété des navires et d'établissement des entreprises.

2.1.2. Premiers registres et « registres bis »

Un Etat peut utiliser le droit au pavillon que lui confère l'article 90 de la Convention de Montego Bay en créant un registre maritime unique, qui répond à l'ensemble des besoins de sa flotte, ou en créant plusieurs registres répondant à des besoins ou des situations diverses.

Dans ce dernier cas, on distinguera en pratique sous un même pavillon le « Premier registre » et les registres secondaires ou « registres bis » (appelés aussi par abus de langage « Pavillons bis »). Aucun de ces termes n'a de définition légale.

- Premiers registres.

Généralement, le Premier registre est celui qui confère au navire la plénitude des droits et obligations. Il permet à l'Etat d'assurer son contrôle sur la flotte, notamment en matière de défense au sens large (approvisionnements stratégiques, flotte militaire de complément). Il apparaît, ou est revendiqué, comme un des éléments de la puissance d'un pays et de sa représentation extérieure.

Les caractères du Premier registre sont pour l'essentiel les suivants :

- i. propriété des navires réservée aux nationaux ou assimilés avec une condition d'établissement sur le territoire de l'Etat (résidents, ressortissants communautaires pour ce qui concerne les Etats membres de l'Union européenne),
- ii. composition de l'équipage faisant appel aux nationaux,
- iii. règles de sécurité propres à l'Etat du pavillon et d'un niveau d'exigence égal ou supérieur aux règles admises au plan international,
- iv. régime fiscal de droit commun (imposition des bénéficiaires ou des revenus d'exploitation),
- v. régime social de droit commun (droit du travail, protection sociale) fondé sur le critère de résidence sur le territoire de l'Etat du pavillon.

Les dispositions qui encadrent le Premier registre apparaissent ainsi « en négatif » par rapport aux pavillons des Etats de libre immatriculation⁵⁴.

- Registres « bis ».

« Produit dérivé » du Premier registre, le « registre bis » ou registre secondaire va être créé par l'Etat pour assouplir certains aspects du Premier registre.

Cet assouplissement peut être motivé par des particularités géographiques et/ou politiques (affirmation d'un régime de décentralisation ou d'autonomie interne⁵⁵) ou pour lutter à armes égales contre les Etats de libre immatriculation⁵⁶ ou les deux à la fois⁵⁷. Ainsi, avec un décalage dans le temps, certains « registres bis » européens apparaissent actuellement comme des réponses au développement des pavillons de complaisance⁵⁸, un

⁵³ European Maritime Safety Agency < <http://www.emsa.europa.eu/> >. Règlement (CE) n°1406/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2002, instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime.

⁵⁴ Quoiqu'un registre unique (Premier registre, par la force des choses) puisse aussi être « de complaisance » si l'on en juge par la liste de la Fédération internationale des ouvriers des transports (ITF).

⁵⁵ Registre espagnol des Canaries ; registre français de Nouvelle-Calédonie, etc.

⁵⁶ Par exemple, le Registre international français créé en 2005, sans dimension régionale, locale ou de décentralisation.

⁵⁷ Registre portugais de Madère ; registres britanniques de Gibraltar, des Bermudes ou de l'île de Man ; registre français de Wallis-et-Futuna, etc.

⁵⁸ Danemark (1988), Luxembourg (1991), Pays-Bas (1996), Espagne (1997), Italie (1998), Allemagne (1999), Belgique (2002). Il est à noter que la création en ordre dispersé par les Etats européens de registres secondaires illustre *de facto* la faible emprise de l'Union européenne sur la question des pavillons et de

peu comme certaines mesures fiscales ou d'exonération de charges sociales apparaissent comme des réponses aux délocalisations d'entreprises vers des pays à faible coût de main d'oeuvre.

Les Gouvernements centraux (c'est-à-dire ceux qui répondent des obligations internationales des Etats au titre du pavillon) vont utiliser leur souveraineté pour adapter les statuts des navires à leur environnement, spécialement en adaptant les dispositions qui régissent les équipages (faculté de recruter des étrangers ; droit du travail et protection sociale au normes du pays d'origine et non de l'Etat du pavillon) ou la fiscalité des investissements navals ou des revenus d'exploitation des navires.

Aujourd'hui, quelles que soient les raisons de leur création, les registres secondaires ont en commun les éléments suivants : un droit social (droit du travail et protection sociale) et une fiscalité des revenus et douanière spécifiques, tout en conservant des caractères jugés essentiels (symbole du pavillon national, propriété, sécurité maritime) notamment pour répondre aux obligations internationales minimales imposées aux Etats par le Convention de Montego Bay.

2.2. La situation en France.

2.2.1. Caractéristiques générales de la gestion administrative de la flotte sous le Premier registre

En Droit, le navire est souvent assimilé à une personne⁵⁹ : il a une nationalité, un nom, un état civil, un domicile, un âge... Sans reprendre le cours de droit maritime, on rappellera simplement que l'administration française dans ce domaine distingue la nationalité (pavillon) de l'immatriculation (registre).

Les obligations et responsabilités de l'Etat du pavillon, telles qu'elles sont stipulées dans la Convention de Montego Bay, font schématiquement l'objet en France d'une répartition entre l'administration des Affaires maritimes (ministère chargé des Transports) et l'administration des Douanes (ministère chargé des Finances). Pour simplifier, c'est l'administration des Douanes qui gère aujourd'hui la propriété et la fiscalité des navires. L'administration des Affaires maritimes s'occupe de tout le reste⁶⁰. Le tableau ci-après résume la manière dont les obligations et responsabilités de l'Etat du pavillon (telles qu'elles résultent de la Convention de Montego Bay) sont appliquées en France hexagonale et dans les départements d'outre-mer⁶¹. Ce guide imparfait du Premier registre français pourrait servir de canevas à l'analyse des autres registres français, dont les futurs registres de Saint-Barthélemy et Saint-Martin⁶², voire de la Caraïbe.

- *le pavillon : la francisation auprès des Douanes.*

« *La francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y rattachent. Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation* ⁶³ ».

En France, l'obtention du pavillon est principalement conditionnée par la nationalité des propriétaires du navire. Dans le monde contemporain, ce point est désormais une particularité alors que jusqu'à la première moitié du 20^{ème} siècle, il reflétait le cas général. Comme on l'a écrit, la marine marchande était un des moyens de la puissance de l'Etat, y compris au plan économique. Et son contrôle sur la flotte reposait autant sur la possibilité d'intégration de la flotte marchande et de ses équipages à la marine de guerre (régime de l'*Inscription maritime*), que sur l'obligation de nationalité des propriétaires de navire. En contrepartie, l'Etat protégeait la marine marchande par une série de mesures de protectionnisme économique, tel que le monopole de pavillon⁶⁴, la nationalité de l'équipage ou les régimes spéciaux de sécurité sociale et de retraite.

registres.

59 G. RIPERT, *Droit maritime*, T. 1, 1950, p.275.

60 Au début des années 1920, le Gouvernement français avait souhaité regrouper au sein de l'Inscription maritime l'ensemble des attributions de propriété et de fiscalité des navires. Dans l'attente de redéploiement d'effectifs et de crédits du ministère des Finances (Douanes) vers le ministère des Travaux publics (Marine marchande), les Douanes avaient conservé provisoirement ces attributions et les exercent encore aujourd'hui.

61 Du point de vue du pavillon, il n'y a aucune différence juridique entre le statut (droits et obligations) des navires des départements d'outre-mer et ceux de France hexagonale, hormis, dans certains cas (Pêche notamment ou entreprises de moins de 10 salariés), en matière de charges sociales (celles-ci sont allégées depuis la loi d'orientation pour l'outre-mer du 13 décembre 2000).

62 Rendus possibles par la loi organique n°2007-223 du 21 février 2007.

63 Article 2 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 modifiée, relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, codifié en tant qu'article 217 du Code des Douanes.

64 Le monopole de pavillon consistait en l'obligation d'utiliser des navires français pour effectuer des liaisons entre deux ports français. Ce monopole a été supprimé par la loi du 16 janvier 2001, qui a modifié le Code des Douanes et autorisé le trafic entre deux ports français aux navires battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace Economique Européen (articles 257 à 259 du Code des douanes).

La loi du 21 septembre 1793 (27 Vendémiaire An II), appelée aussi « Acte de Navigation » subordonnait l'obtention du pavillon français à trois conditions :

- navire construit en France,
- propriété de Français domiciliés en France,
- capitaine et officiers français et équipage constitué de Français pour trois-quarts au moins de l'effectif.

Ces trois conditions ont été progressivement assouplies du 19^{ème} siècle à nos jours.

D'abord, l'obligation de construire les navires en France a disparu en tant que mesure protectionniste visant à sauvegarder l'emploi dans la construction navale et a été remplacée par une obligation plus générale de conformité des navires à des normes de sécurité maritime⁶⁵.

Ensuite, les conditions de nationalité du ou des propriétaires des navires ont évolué pour aboutir à la situation actuelle fixée par la loi du 16 janvier 2001⁶⁶. Elles demeurent une des conditions préalables à la francisation, mais s'apprécie largement :

- s'agissant des personnes physiques : le navire doit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne⁶⁷ ou de l'Espace Economique Européen⁶⁸, qui doivent résider sur le territoire français au moins six mois par an ou y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété ou à l'état du navire⁶⁹ ;

- s'agissant des personnes morales : le navire doit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement en France ou sur le territoire d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou de l'Espace Economique Européen ; dans ces derniers cas (CE et EEE), le navire doit être « dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français⁷⁰ ».

Enfin, les conditions de nationalité des équipages⁷¹ font débat depuis plusieurs années, d'abord au sein de la Communauté européenne avec l'admission progressive à partir de 1974 des ressortissants européens parmi les équipages de navires français du *Premier registre* ; puis avec la création des registres *bis*, dont une des composantes est la réduction de la partie française ou européenne de l'équipage ; enfin avec l'ultime verrou de la nationalité française du capitaine et de son suppléant⁷².

- le registre : immatriculation auprès des Affaires Maritimes.

Comme indiqué dans le *Tableau résumant la répartition administrative des obligations et responsabilités de l'Etat du pavillon en France* (voir plus bas), et à l'image de la plupart des Etats, l'essentiel des attributions en matière de navires relève de l'administration des Affaires Maritimes qui dépend du ministère chargé des Transports.

Alors que la francisation fait référence à la nationalité du navire, donc à son *pavillon*, on peut dire que l'immatriculation fait référence au *registre*, c'est-à-dire à l'ensemble des obligations humaines, sociales et techniques mises en œuvre par l'administration de l'Etat du pavillon au titre de l'article 94 de la Convention de Montego Bay et des conventions constituant en particulier les quatre piliers de la sécurité maritime.

Les Douanes sont en charge du pavillon à travers le suivi de la propriété des navires. Les Affaires Maritimes s'occupent directement ou indirectement des autres obligations incombant à l'Etat du pavillon⁷³ : sécurité maritime, sécurité sociale des gens de mer, qualification des navigants, suivi disciplinaire et pénal.

65 Le navire doit être conforme aux normes de sécurité françaises édictées par la loi de 1983, le décret du 198465 et leurs arrêtés d'application. A noter que les navires de charge d'un tonnage inférieur à 500 ne sont pas couverts par des normes internationales, mais uniquement par des normes édictées par chaque Etat du pavillon.

66 Loi n°2001-43 du 16 janvier 2001 précitée, modifiant le Code des douanes et la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires et autres bâtiments de mer.

67 Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre (partie grecque), Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède.

68 Islande, Liechtenstein, Norvège.

69 Article 219, I, 2°, A, du Code des douanes.

70 Article 219, I, 2°, B, du Code des douanes.

71 Article 221 du Code des douanes.

72 Un projet de loi relatif à la nationalité des équipages des navires français et autorisant en particulier les ressortissants des pays européens à être capitaines a été adopté par le Sénat le 18 septembre 2007 et doit être discuté en première lecture à l'Assemblée nationale.

73 Et une part importante de celles incombant à l'Etat côtier et à l'Etat du port.

A ce titre, les Affaires Maritimes sont en charge de l'immatriculation des navires. L'immatriculation (opération distincte de la francisation douanière) est fondée sur des principes d'exploitation professionnelle ou de loisir (catégories de navigation ; sécurité des navires) et non de propriété *stricto sensu*. En matière professionnelle, le champ d'application des registres recouvre généralement le champ de compétences des Affaires Maritimes : composition de l'équipage, vérification de l'aptitude et des brevets, ainsi que des effectifs minima, application des normes de sécurité des navires, droit du travail (embauche, licenciements, rémunérations, congés) et protection sociale ou, à tout le moins, inspection du travail maritime sur les navires battant pavillon français, etc.

L'immatriculation est centralisée. Le numéro est précédé des lettres initiales se référant le plus souvent au port où est implanté le service des Affaires Maritimes : « MA » pour Marseille, « FF » pour Fort-de-France, mais « RI » pour le Registre international français, dont le bureau national est à Marseille. Le propriétaire, ou l'armateur d'un navire professionnel s'il n'est pas le propriétaire, a le libre choix du *port d'immatriculation* du navire.

Le *port d'immatriculation* n'est pas nécessairement le même que le *port d'attache*, notion purement douanière, dont le choix est également libre. C'est le nom du port d'immatriculation et non celui du port d'attache en Douanes qui figure à la poupe des navires de commerce français.

Obligations et responsabilités de l'Etat du pavillon en vertu de la Convention de Montego Bay.	Compétences de principe des administrations françaises (Premier registre)
<p>- attribution de la nationalité aux navires, conditions d'immatriculation et conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre le pavillon de l'Etat (art. 91-1 CMB).</p> <p>- délivrance des documents (art. 91-2 CMB).</p> <p>- tenue d'un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée (art. 94-2(a) CMB).</p> <p>- juridiction sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire (art.94-2 (b) CMB).</p> <p>- mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité (Art. 94-3 (a) CMB).</p> <p>- mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables (Art.94-3 (b) CMB).</p> <p>- inspection du navire en matière de sécurité maritime avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés (Art.94-4 (a) CMB).</p> <p>- qualification des officiers en matière de manoeuvre, navigation, communications et conduite des machines ; qualification des équipages et effectif suffisant (Art.94-4 (b) CMB).</p> <p>- connaissance par les navigants des règles concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication (Art.94-4 (c) CMB)</p> <p>- pouvoirs d'enquête sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire français et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre Etat, ou des dommages importants (Art.94-7 CMB).</p> <p>- suivi du respect des normes de sécurité et d'antipollution par les navires français (Art.217-1 CMB).</p> <p>- capacité d'interdire l'appareillage des navires français qui ne respectent pas les normes internationales de sécurité (Art.217-2 CMB).</p> <p>- délivrance des titres de sécurité des navires ; inspection des navires ; inspection du travail maritime (Art. 217-3 CMB).</p> <p>- pouvoirs d'enquête en cas d'infraction aux règles et normes internationales en matière de pollution en mer par les navires (Art. 217-4 CMB).</p> <p>- pouvoirs d'enquête et engagement de poursuites, sur demande écrite d'un Etat, pour toute infraction qui aurait été commise par des navires battant pavillon français (Art. 217-6 CMB).</p> <p>- « Les sanctions prévues par les lois et règlements des Etats à l'encontre des navires battant leur pavillon doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit. » (Art.217-8 CMB).</p>	<p>- Douanes (propriété) et Affaires maritimes (sécurité maritime).</p> <p>- Douanes (propriété) et Affaires maritimes (sécurité, qualification des personnels).</p> <p>- Douanes (francisation) et Affaires maritimes (immatriculation).</p> <p>- Affaires maritimes (qualification des personnels, sécurité des navires, sécurité sociale, régime disciplinaire et pénal).</p> <p>- Affaires maritimes (loi du 3 juillet 1983 et décret du 30 août 1984).</p> <p>- Affaires maritimes (loi du 3 juillet 1983, décret du 30 août 1984, code du travail maritime, enseignement maritime).</p> <p>- Affaires maritimes (loi 5 juillet 1983 ; décret du 30 août 1984).</p> <p>- Affaires maritimes (loi du 3 juillet 1983, décret du 30 août 1984, code du travail maritime, enseignement maritime).</p> <p>- Affaires maritimes (enseignement maritime : formation professionnelle et délivrance des brevets ; surveillance et sauvetage en mer).</p> <p>- Affaires maritimes (enquêtes techniques par le Bureau « Enquêtes-Accidents » ; enquête disciplinaire (conseil de discipline et suspension brevets) ; enquête pénale (Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande) , Justice.</p> <p>- Affaires maritimes (loi 5 juillet 1983 ; décret du 30 août 1984).</p> <p>- Affaires maritimes (certificats internationaux de sécurité ; loi 5 juillet 1983 ; décret du 30 août 1984).</p> <p>- Affaires maritimes (certificats internationaux de sécurité ; loi 5 juillet 1983 ; décret du 30 août 1984).</p> <p>- Affaires maritimes (Code de l'environnement).</p> <p>- Affaires maritimes (Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande ; Code de l'environnement).</p> <p>- Affaires maritimes (Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande ; Code de l'environnement).</p>

Répartition administrative des principales obligations et responsabilités de l'Etat du pavillon en France

(Sources : Pierre Angelelli & Yves Moretti, *Cours de Droit maritime*, 2007)

2.2.2. Situation juridique de la flotte française du point de vue des registres

Sous son pavillon, la République française compte actuellement 213 navires d'une jauge brute supérieure à 100 affectés au transport de passagers ou de marchandises au long cours ou au cabotage⁷⁴. Cette flotte est divisée en plusieurs registres et il résulte de ce qui précède (§ 2.2.1.) que la création de « registres *bis* » locaux emporte généralement le transfert plus ou moins prononcé aux collectivités territoriales concernées des attributions d'*immatriculation* et rarement (ou jamais) des attributions régaliennes liées à la *francisiation*.

C'est dans ce sens qu'il faut par exemple comprendre le transfert aux nouvelles collectivités de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy des compétences en matière d'**immatriculation des navires**. De même, le nouveau « Registre international français » créé en mai 2005 n'a concerné que l'immatriculation des navires et non la francisiation.

i. Premier registre. Couvrant la France hexagonale et les départements d'outre-mer, il est régi par les dispositions de la loi de 1967⁷⁵ formant un statut assez homogène sur les points essentiels que sont la propriété, la composition des équipages et leur qualification, le droit social, les règles de sécurité et l'existence de services administratifs (affaires maritimes, centre de sécurité des navires, douanes) pour gérer le tout. Il compte 70 navires d'une jauge brute supérieure à 100.

ii. Registres secondaires répondant à une logique essentiellement territoriale.

- Registre « Polynésie française »⁷⁶ : 31 des 213 navires y sont immatriculés.
- Registre « Nouvelle Calédonie » : 4 navires.
- Registre de Saint-Pierre-et Miquelon. La loi organique de février 2007 reprend un « mini-registre d'immatriculation » en transférant à la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon les compétences d'Etat en matière d'immatriculation des seuls navires armés au commerce⁷⁷, déjà exercées par la Conseil Général⁷⁸.
- Registre « Wallis-et-Futuna » : 9 navires.
- Deux nouveaux registres sont en gestation depuis la loi organique de février 2007 portant dispositions statutaires et institutionnelles relatives à l'outre-mer⁷⁹ et créant deux collectivités territoriales nouvelles⁸⁰. Les îles de Saint-Martin et Saint-Barthélemy, qui ont été détachées de la Guadeloupe sont maintenant dotées d'une autonomie les rapprochant progressivement du statut de territoire d'outre mer et les retirant du territoire de l'Union européenne. Créés par la loi organique de 2007, les articles L.O.6214-3, pour Saint-Barthélemy, et L.O.6314-3, pour Saint-Martin, du Code général des collectivités territoriales offrent aux deux îles, dans les mêmes termes, la faculté de créer leur propre registre d'immatriculation : « I. - La collectivité fixe les règles applicables dans les matières suivantes : (...) 3° Circulation routière et transports routiers ; desserte maritime d'intérêt territorial ; immatriculation des navires ; création, aménagement et exploitation des ports maritimes, à l'exception du régime du travail (...) »⁸¹.

iii. Registres secondaires répondant à une logique de concurrence internationale.

- Registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises⁸² ou « Kerguelen ». Il s'agissait en 1986 d'utiliser la fiction juridique du statut des T.A.A.F., administrées depuis Paris, pour permettre l'allègement des coûts

74 Etat au 1er juillet 2007. Source : Direction des Transports maritimes, routiers et fluviaux, *La flotte de commerce sous pavillon français*, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable, 2007.

75 Loi n°67-5 du 3 janvier 1967 modifiée, relative au statut des navires et autres bâtiments de mer.

76 Loi organique no 96-312 du 12 avril 1996 portant statut d'autonomie de la Polynésie française, Art. 5. « *Nonobstant toutes dispositions contraires, les autorités de la Polynésie française sont compétentes dans toutes les matières qui ne sont pas dévolues à l'Etat par les dispositions de l'article 6 de la présente loi ou aux communes par la législation applicable sur le territoire. (...)* »

Art. 6. « *Les autorités de l'Etat sont compétentes dans les seules matières suivantes : (...)* 6° (...); police et sécurité en matière de circulation aérienne et maritime, (...) ».

77 Article L.O. 6414-2 nouveau du Code Général des Collectivités Territoriales : « *La collectivité [de Saint-Pierre-et-Miquelon] exerce, en matière d'immatriculation des navires armés au commerce, les responsabilités et les compétences attribuées à l'Etat.* ».

78 Article 55 de la loi n°93-1 93-1 du 4 janvier 1993 : « *Le conseil général exerce, en matière d'immatriculation des navires armés au commerce, les responsabilités et les compétences attribuées à l'Etat.* ».

79 Loi organique n°2007-223 du 21 février 2007.

80 S. DIEMERT, *La création de deux nouvelles collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution : Saint-Barthélemy et Saint-Martin*, R.F.D.A. juillet-août 2007, pp. 669 et ss.

81 L'attribution cette compétence appelle quelques remarques : elle n'était pas prévue ni dans le « document d'orientation sur l'évolution statutaire de l'île de Saint-Barthélemy » ni dans le document propre à Saint-Martin de 2003, soumis à la consultation locale des populations concernées; cette compétence a été incluse dans le projet de loi organique soumis par le Gouvernement mais uniquement pour ce qui concerne Saint-Barthélemy ; lors de l'examen par le Sénat, la Haute Assemblée a aligné les compétences de Saint-Martin sur celles de Saint-Barthélemy ; à aucun moment dans le débat parlementaire ou dans les documents préparatoires, n'apparaissent les motifs de ce transfert ou même son contenu ou sa portée (nombre navires concernés ; impact économique ou fiscal attendu ou au contraire coût de la mesure).

82 Le registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises a disparu dans sa composante « marine de commerce » en application de l'article 34, alinéas 2 et 3,

d'équipages (application du Code du travail des territoires d'outre-mer ; possibilité de réduire la part de Français dans l'effectif total du navire) pour certains trafics maritimes (hydrocarbures).

- Registre international français (RIF) : 96 navires sur 213. Créé pour pallier les insuffisances du registre des T.A.A.F (pas de possibilité d'aides financières européennes ou nationales « euro-compatibles »), il postule d'une part le coût trop élevé des équipages français dans la concurrence internationale (salaires, sécurité sociale, droit du travail, effectif) et d'autre part l'intérêt témoigné par les *armateurs*, grâce aux aides fiscales à l'acquisition, pour un pavillon français moins cher plutôt que pour un pavillon de libre immatriculation.

A l'analyse, la création par la France de plusieurs registres secondaires illustre parfaitement la plasticité du concept juridique de registre, pouvant répondre à une logique « territoriale » ou/et à une logique économique, tout en conservant les apparences du pavillon.

Il n'en demeure pas moins qu'en France et dans les Etats de l'Union européenne

- ne relèvent plus des Premiers registres que les entreprises maritimes « captives » à différents titres : monopole de pavillon imposé par un trafic ou des activités donnés, statut des personnels et résistance syndicale, pêche dans les eaux sous juridiction européenne, subventions européennes, etc.

- pour les entreprises non captives, il semble que l'alternative reste toujours entre les Premiers registres et l'immatriculation sous pavillon de complaisance. La « troisième voie » représentée par les registres secondaires rattachés à des pavillons nationaux traditionnels, créés pour limiter la fuite d'une partie de la flotte à l'étranger, apparaît difficile à promouvoir durablement sauf à les faire ressembler totalement à des registres de libre immatriculation et au final à s'éloigner encore du concept traditionnel de pavillon.

2.3. Le développement des registres de libre immatriculation

Les pavillons des Etats de libre immatriculation qui représentaient 1% du tonnage de la flotte mondiale en 1939 en représentent à l'heure actuelle 50%.

Sur des bases juridiques peu contraignantes, les registres de libre immatriculation, à l'instar des « paradis fiscaux »⁸³, se sont développés dès les années 1960. A la faveur de l'accession à l'indépendance de nombreux territoires anciennement colonisés, en particulier des territoires insulaires⁸⁴, ces pavillons ont bénéficié de l'appui de grandes sociétés (improprement appelées *multinationales* car le plus souvent implantées dans les anciens pays métropolitains et détenues par les résidents de ces pays).

Parmi les Etats insulaires nouvellement indépendants, certains sont considérés comme pavillons de libre immatriculation :

Chypre (1960)⁸⁵, Trinidad-et-Tobago (1962), Jamaïque (1962), Malte (1964), Barbade (1966), Ile Maurice (1968), Fidji (1971), Bahamas (1973), Grenade (1974), Sao-Tomé-et-Principe (1975), Samoa (1976), Seychelles (1976), Dominique (1978), Iles Salomon (1978), Sainte-Lucie (1979), Saint-Vincent-et-les-Grenadines (1980), Antigua-et-Barbuda (1981), Belize (1981), Vanuatu (1981), Saint-Kitts-et-Nevis (1983), Etats fédérés de Micronésie (1991), Iles Marshall (1991), Palaos (1994), Kiribati (1999), Nauru (1999), Tonga (1999), Tuvalu (2000), Timor Oriental (2002).

Opposés aux « Premiers registres », les caractères généraux de la libre immatriculation sont les suivants :

i. propriété.

de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

- A l'expiration du délai mentionné à l'alinéa précédent, les navires visés au premier alinéa de l'article 2 encore immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises sont immatriculés au registre international français. »

83 Ouvrage collectif, *Paradis fiscaux et opérations internationales*, Editions Francis Lefebvre, 2005.

84 Il s'agirait de rechercher un parallèle entre le caractère insulaire ou micro-insulaire, l'accession à la souveraineté, les faibles ressources fiscales, la libre immatriculation comme ressource de services administratifs extérieurs et le peu de rapport entre les besoins maritimes réel du territoire considéré et la flotte immatriculée. Naturellement, si la micro-insularité et l'indépendance (indépendance/taille du territoire/faibles ressources fiscales/besoins maritimes réels) sont des facteurs permissifs de la libre immatriculation, d'autres Etats non insulaires attachent également leur nom à cette activité : Panama (1945), Liberia (1945), certaines ex-Républiques de l'Union soviétique (1992) ou de la Yougoslavie (1992). Par comparaison, voir en Note plus haut la liste des « pavillons de complaisance » établie par la Fédération internationale des Ouvriers des Transports/ITF (2007).

85 Les dates sont en principe celles de l'adhésion de ces pays en tant qu'Etats à l'Organisation des Nations unies.

- la détention ou le contrôle des navires par des étrangers au pays est possible et constitue même le critère majeur du pavillon de complaisance (« *Flag of Convenience* ») selon la définition donnée en 1974 par la Fédération Internationale des Ouvriers des Transports (ITF) : «*Sont considérés comme navires sous pavillon de complaisance les navires pour lesquels la propriété réelle et le contrôle se situent dans un pays autre que celui des pavillons sous lesquels ils sont immatriculés.*» C'est un critère simple dont tous les autres découlent ;

- la création de sociétés *offshore* ou la domiciliation d'intérêts étrangers est facilitée et rend fictif le critère de résidence des propriétaires ou des exploitants des navires.

ii. fiscalité.

- les formalités d'immatriculation et de gestion administrative des navires sont limitées,

- la fiscalité relative aux navires est faible (il existe en général une *taxe au tonnage* mais pas de fiscalité sur les revenus).

iii. administration.

- l'administration du pavillon est faiblement dotée en effectifs ou en moyens financiers,

- les contrôles de sécurité sont sous-traités à des sociétés de classification.

iv. législation sociale.

- composition des équipages : il n'y a pas en réalité d'exigence de nationalité des équipages,

- les équipages sont généralement recrutés par des entreprises de travail maritime (sociétés de *manning*) implantées dans d'autres pays,

- salaires, retraite, durée du travail, congés, conditions d'embauche et conditions de licenciements obéissent soit aux lois du pavillon, soit le plus souvent aux lois du pays où la société de *manning* est implantée ou encore aux lois du pays du marin.

- toutefois, la Convention n°147 de l'Organisation Internationale du Travail sur les normes minima dans la marine marchande⁸⁶ a été ratifiée par plusieurs des Etats cités plus haut⁸⁷. Quant à la Convention consolidée du Travail maritime de 2006⁸⁸, seule le Libéria l'a ratifiée à ce jour⁸⁹.

De fait, les registres de libre immatriculation, par leur grande souplesse et leur diversité, représentent dorénavant une véritable alternative économique aux pavillons nationaux traditionnels. Dans ce contexte, les Etats des pavillons nationaux traditionnels ont réagis sur deux plans : d'une part, en créant, on l'a vu, des registres secondaires pour stopper l'« hémorragie » de leur flotte et, d'autre part, en renforçant les contrôles de sécurité des navires étrangers dans les ports. C'est cette deuxième voie, moins conforme à la liberté du commerce et de la navigation mais sans doute plus efficace à terme, qui est présentée en guise de conclusion.

Conclusion : La remise en cause de l'Etat du pavillon au profit de l'Etat du port ?

Les facteurs de remise en cause. Libre immatriculation et complaisance.

L'opinion publique est de plus en plus sensible au lien entre catastrophes maritimes et pavillons de libre immatriculation⁹⁰. Parallèlement, pour tenter de résoudre la contradiction entre les souhaits de l'opinion publique et la réalité des intérêts qui contrôlent les navires sous pavillons de complaisance, les Etats côtiers ont été conduits à développer une sorte de *real politik* consistant en un contrôle « en aval » des navires dans les ports ou près des côtes, plutôt qu'une action « en amont » sur les pavillons.

Les manifestations de la remise en cause.

Les Conventions de Genève de 1958 ne faisaient pas explicitement référence aux notions d'« Etat côtier » et d'« Etat du port ». Mais à partir du milieu des années 1960, deux tendances, évoquées ci-dessus, se combinent. La première tendance est celle de l'augmentation du nombre des catastrophes maritimes et, en réaction, le souci grandissant des Etats côtiers de protéger leur environnement. La seconde tendance associe d'une part le développement des Etats de libre immatriculation à la faveur de l'émancipation dans les années 1970 de

⁸⁶ Convention n°147 de l'Organisation Internationale du Travail concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, adoptée à Genève le 29 octobre 1976.

⁸⁷ Bahamas, Barbade, Belize, Chypre, Dominique, Liberia, Malte, Seychelles, Trinidad-et-Tobago.

⁸⁸ Convention du travail maritime, adoptée à Genève le 7 février 2006.

⁸⁹ Septembre 2007.

⁹⁰ Par exemple pour les seules côtes bretonnes dans les quarante dernières années : Torrey Canyon (1967 – pavillon libérien), Olympic Bravery (1976 – pavillon libérien), Boelhen (1976 – pavillon est-allemand), Amoco Cadiz (1978 – pavillon libérien), Gino (1979 – pavillon libérien), Tanio (1980 – pavillon malgache), Erika (1999 – pavillon maltais), Prestige (2002 – pavillon Bahamas).

territoires insulaires anciennement sous souveraineté d'un autre Etat⁹¹ ou de l'éclatement de l'URSS ou de la Yougoslavie et, d'autre part, le déclin des marines marchandes des Etats industrialisés.

La Convention de Montego Bay de 1982 va ainsi entériner l'extension des compétences en mer des Etats côtiers et des Etats du port, non seulement en validant les revendications de droits exclusifs pour l'exploitation des ressources (zones économiques), mais aussi en confirmant, au détriment de l'Etat du pavillon, les droits de ces Etats à une protection environnementale dans les ports, les eaux intérieures, la mer territoriale et au-delà.

Renforcement des compétences des Etats côtiers et des Etats du port

L'Etat côtier peut donc aujourd'hui encadrer le droit de *passage inoffensif* des navires étrangers dans sa mer territoriale ainsi qu'en zone économique, notamment en vertu des articles 22, 25, 27, 192 et 211 de la Convention de Montego Bay. En particulier, l'article 211, paragraphes 3 et 4, autorise « dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin » les Etats à imposer des conditions particulières aux navires étrangers pour l'entrée dans leurs ports et pour la circulation en mer territoriale.

L'Etat côtier dispose par ailleurs de pouvoirs en haute mer reconnus par la Convention de Bruxelles de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident⁹², qui s'articule avec la Convention de Londres de 1989 sur l'assistance⁹³. Même si ces pouvoirs sont limités et strictement encadrés dans le temps et par l'objet-même de l'intervention, ils illustrent un contexte juridique international très favorable à des pouvoirs étendus de l'Etat côtier sur les navires étrangers circulant au large.

Comme la notion d'Etat côtier, la notion d'Etat du port émerge des anciennes définitions de l'Etat riverain. Même sans être explicitement nommés par le droit de la mer, les Etats exerçaient depuis longtemps leur autorité sur leurs ports et dans une certaine mesure sur les navires étrangers s'y trouvant⁹⁴. Cependant cette autorité était essentiellement fondée sur des principes de souveraineté nationale et des règles internes visant à une défense au sens large contre des agressions réelles ou potentielles de tous types : militaire, mais aussi économique, de santé publique, etc.

Actuellement, dans l'exercice des compétences en question, l'Etat du port n'agit donc plus unilatéralement dans un contexte de souveraineté nationale : il exerce aussi (et surtout) ses compétences pour le compte de la communauté internationale et tire sa légitimité de la défense d'un ordre public mondial reconnu très explicitement par la Convention de Montego Bay (notamment son article 218⁹⁵).

Entre les droits de l'Etat du pavillon et ceux de l'Etat du port, la Convention de Montego Bay consacre une position médiane que l'on pourrait qualifier de reconnaissance d'un « droit d'ingérence » de l'Etat du port à bord d'un navire étranger, s'appuyant sur les *quatre piliers de la sécurité maritime* que sont les Conventions « *MARPOL 1973/78* », « *SOLAS 1974* », « *STCW 1978/95* » et la nouvelle Convention consolidée du Travail maritime de l'OIT signée en 2006.

91 Ci-après les dates d'adhésion à l'Organisation des Nations unies de nouveaux Etats insulaires : Chypre (1960), Trinidad-et-Tobago (1962), Jamaïque (1962), Malte (1964), Barbade (1966), Maurice (1968), Fidji (1971), Bahamas (1973), Grenade (1974), Sao-Tomé-et-Principe (1975), Samoa (1976), Seychelles (1976), Dominique (1978), Iles Salomon (1978), Sainte-Lucie (1979), Saint-Vincent-et-les-Grenadines (1980), Antigua-et-Barbuda (1981), Belize (1981), Vanuatu (1981), Saint-Kitts-et-Nevis (1983), Etats fédérés de Micronésie (1991), Iles Marshall (1991), Palaos (1994), Kiribati (1999), Nauru (1999), Tonga (1999), Tuvalu (2000).

92 Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 novembre 1969.

93 Convention internationale sur l'assistance, faite à Londres le 28 avril 1989.

94 En matière de sécurité maritime, la première Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (*SOLAS*) signée en 1914 à la suite du naufrage du « *Titanic* » en 1912 évoque déjà la possibilité de contrôle par l'Etat du port.

95 Article 218 (« Pouvoirs de l'Etat du port ») : « 1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, tenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa Zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

2. L'Etat du port n'intente pas d'action en vertu du paragraphe 1 pour une infraction du fait de rejets effectués dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la Zone économique exclusive d'un autre Etat, sauf si ces rejets ont entraîné ou risquent d'entraîner la pollution de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa Zone économique exclusive, ou si l'autre Etat, l'Etat du pavillon ou un Etat qui a subi ou risque de subir des dommages du fait de ces rejets, le demande.

3. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port s'efforce de faire droit aux demandes d'enquête de tout autre Etat au sujet de rejets susceptibles de constituer l'infraction visée au paragraphe 1 qui auraient été effectués dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique exclusive de l'Etat demandeur, et qui auraient pollué ou risqueraient de polluer ces zones. L'Etat du port s'efforce également de faire droit aux demandes d'enquête de l'Etat du pavillon au sujet de telles infractions, où que celles-ci puissent avoir été commises.

4. Le dossier de l'enquête effectuée par l'Etat du port en application du présent article est transmis, sur leur demande, à l'Etat du pavillon ou à l'Etat côtier. Toute action engagée par l'Etat du port sur la base de cette enquête peut, sous réserve de la section 7, être suspendue à la demande de l'Etat côtier, lorsque l'infraction a été commise dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique exclusive de ce dernier. Les éléments de preuve, le dossier de l'affaire, ainsi que toute caution ou autre garantie financière déposée auprès des autorités de l'Etat du port, sont alors transmis à l'Etat côtier. Cette transmission exclut que l'action soit poursuivie dans l'Etat du port. »

Avec la Convention *MARPOL 1973/78*⁹⁶, l'Etat du port (bien que le vocable ne soit pas formellement employé au profit de « *Partie à la convention* ») se voit doté de réels pouvoirs d'investigation et de sanction concurremment aux pouvoirs détenus par l'Etat du pavillon.

La Convention *SOLAS*⁹⁷ réactualisée en 1974 puis en 2002 est néanmoins la plus ancienne Convention dans le domaine de la sécurité maritime, puisque sa première version de 1914 a été adoptée en 1929 à l'initiative de la Grande-Bretagne à la suite du naufrage du paquebot Titanic en 1912. Elle englobe aujourd'hui la sûreté maritime et portuaire (prévention contre les actes criminels) et sert de principal cadre à l'intervention de l'Etat du port.

La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978, dite *STCW 1978/95*, permet d'assurer un niveau homogène de formation, garant de la sécurité, et forme la troisième branche donnant une légalité au droit contrôle par l'Etat du port sur l'élément humain, tout à la fois acteur et victime des dérèglements nationaux du transport maritime.

Enfin, la Convention internationale n°147 de 1976 de l'Organisation Internationale du Travail concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands. Cette Convention est intégrée dans la Convention « consolidée » du Travail Maritime signée en février 2006 qui fournira dès qu'elle sera en vigueur un outil homogène devant faciliter l'exercice de contrôles minimaux par l'Etat du port des conditions de travail et de vie à bord.

Développement des contrôles par les Etats du port.

Au motif que certains Etats du pavillon n'exerçaient pas leurs prérogatives⁹⁸, les Etats du port ont donc renforcé leur autorité dans le domaine technique. Ainsi, sur la base des Conventions internationales précitées, s'est développé le contrôle par l'Etat du port⁹⁹.

Ce contrôle s'exerce dans le cadre d'arrangements administratifs¹⁰⁰, appelés *Mémoires d'Entente* ou « *Memorandums of Understanding – MoU* », c'est-à-dire d'accords entre administrations techniques des différents Etats visant à harmoniser les contrôles des navires et à centraliser les données relatives aux navires contrôlés. Le trafic avec l'Europe est ainsi régi depuis 1982 par le Mémoire de Paris¹⁰¹ qui comptait initialement 14 Etats et aujourd'hui 22¹⁰².

Eu égard au succès du Mémoire de Paris, l'*Organisation Maritime Internationale* a prescrit en 1991¹⁰³ la généralisation de la méthode des Mémoires d'entente à d'autres régions du monde¹⁰⁴, dont la Caraïbe où le *Caribbean Memorandum of Understanding* a été signé par neuf Etats en 1996 et comprend actuellement 12 Etats membres¹⁰⁵. L'Union européenne a pour sa part intégré en 1995 le Mémoire de Paris dans le droit européen dérivé¹⁰⁶ et renforcé le dispositif de contrôle à la suite de la catastrophe de l'« *Erika* ».

Pratiquement, les inspections des navires étrangers dans les ports donnent lieu à des prescriptions qui peuvent aller jusqu'au blocage ou au *bannissement*¹⁰⁷ des navires inspectés en fonction du nombre et de la gravité des déficiences constatées. A ce titre, un objectif de 25% de contrôles des navires étrangers dans les ports de l'Union européenne ayant été fixé, plus de 20.000 navires sont contrôlés chaque année.

96 Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires faite à Londres le 2 novembre 1973, modifiée par le protocole relatif à ladite convention fait à Londres le 17 février 1978.

97 Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

98 Obligations dont le cadre général est notamment fixé, comme on l'a vu, par la Convention de Montego Bay, articles 91, 92, 94 et 217.

99 Stricto sensu, on appelle contrôle par l'Etat du port la vérification de l'application de ces normes internationales conventionnelles aux navires étrangers en escale. Le but du dispositif est d'améliorer l'application desdites Conventions et donc la sécurité maritime globale en bannissant les navires sous normes et en se substituant à ceux des Etats du pavillon qui peuvent être défaillants.

100 Sur le fondement de l'article 211-3 CMB notamment.

101 Appellation contractée de « *Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982* ».

102 Allemagne, Belgique, Canada, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Russie, Slovaquie, Suède.

103 Résolution de l'Assemblée de l'OMI A.682(17) de novembre 1991.

104 Depuis 1991, les mémoires suivants ont été conclus : Amérique latine (Vina del Mar/Chili – 1992), Tokyo (1993), Caraïbes (Christchurch/Barbade - 1996), Méditerranée (La Valette/Malte - 1997), Océan Indien (Pretoria/Afrique-du-Sud – 1998), Afrique de l'Ouest (1999), Mer noire (2000).

105 Voir < www.caribbeanmou.org >.

106 Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 modifiée, relative au contrôle des navires par l'Etat du port.

107 Interdiction d'entrée dans les ports des Etats membres de l'Union européenne des navires ayant été détenus 3 fois à la suite d'une inspection par l'Etat du port.

Tout en étant réaliste et en poursuivant cette politique, la France continue à considérer cependant que le contrôle par l'Etat du port ne doit pas de substituer à un contrôle efficace par l'Etat du pavillon¹⁰⁸.

Sous les coups redoublés des pavillons de complaisance, des registres secondaires et des contrôles par l'Etat du port, n'est-il pas désormais trop tard pour restaurer l'autorité du pavillon ? Cette question est actuellement sans réponse, mais il ne faudrait pas « brûler la maison pour tuer le rat », autrement dit au-delà des critiques quelquefois subjectives¹⁰⁹ sur les pavillons de complaisance, il est manifeste que les armateurs recherchent profit et sécurité juridique qu'un registre d'immatriculation bien géré et inspirant confiance aux armateurs peut être une source de richesse pour les territoires d'accueil qu'ils soient indépendants ou non.

* * *

Indications bibliographiques

Articles récents disponibles à la B.U. (Campus de Schoelcher) ou en ligne (sans que la liste soit exhaustive) :

- CHAUMETTE, Patrick, *La francisation à l'épreuve du droit communautaire*, Le Droit Maritime Français, N°566/Décembre 1996,
 CHAUMETTE, Patrick, *Le contrôle des navires par les Etats riverains*, Les Cahiers Scientifiques du Transport, N°35/1999,
 CARROUÉ, Laurent, *Ces espaces hors la loi du transport maritime*, Le Monde diplomatique, Février 2000,
 DUJARDIN, Bernard, *Souveraineté nationale et pavillon civil*, La Revue maritime, < www.ifmer.org > N°468 (mai 2004),
 MAHINGA, Jean-Grégoire, *La compétence de l'Etat du port en droit international public*, Journal du droit international, N°4/2005,
 LABORDE, Jean-Pierre, *De la nationalité du navire*, Le Droit Maritime Français, N°663/ Octobre 2005,
 CORBIER, Isabelle, *Immunité, émanation, souveraineté : trois notions en quête de définition. Le cas de l' « ERIKA »* (Cass. crim. 23 novembre 2004), < www.isabellecorbier.com/documents/colloques/13.pdf > Journées Ripert - 27 juin 2005,
 OXMAN, Bernard, *The Territorial Temptation : A Siren Song at Sea*, The American Journal of International Law, Vol.100 Année 2006,
 AYMERIC, Michel, *Les contrôles par l'Etat du port en France*, La Revue maritime, < www.ifmer.org >-N°475 (mars 2006),
 SCHINDLER, Jean-Marc, *Une politique maritime pour l'Europe ? (la Convention du travail maritime 2006)*, La Revue maritime, < www.ifmer.org > N°476 (juillet 2006).

108 M. AYMERIC, *Les contrôles par l'Etat du port en France*, La revue maritime n°475, Mars 2006.

109 « navires-poubelles », « voyous des mer », etc.

Lexique de certains termes employés dans le corps de texte.

<u>Armateur</u>	Au sens classique du terme, l'armateur est la personne physique ou morale qui décide de l' <u>expédition maritime</u> . De façon plus contemporaine, on appelle armateur l'entrepreneur qui exploite un navire de commerce ou de pêche.
<u>Cabotage</u>	Navigation commerciale entre deux ports situées à l'intérieur des limites du <u>Long Cours</u> . Le cabotage est national quand la navigation s'effectue entre deux ports français et international quand il s'effectue entre deux ports étrangers ou entre un port français et un port étranger.
<u>Convention de Montego Bay de 1982</u>	Convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur en 1994. Quelquefois qualifiée d' <u>Umbrella convention</u> et procédant à une sorte de codification de la coutume internationale, elle encadre désormais les principaux aspects du droit de la mer et du droit maritime.
<u>Droit de la mer</u>	Droit consacré à la délimitation, au statut et à l'usage des espaces maritimes.
<u>Droit maritime</u>	Droit consacré à l'exploitation des navires et aux rapports entre les personnes physiques ou morales concourant à l' <u>expédition maritime</u> .
<u>Eaux intérieures et portuaires</u>	Zone maritime de l'Etat côtier comprise entre la terre ferme et les <u>lignes de base</u> servant de points de départ à la mesure de la <u>mer territoriale</u> . Les eaux intérieures et portuaires incluent la surface, la masse d'eau, le sol, le sous-sol et l'espace aérien surjacent. La souveraineté de l'Etat s'y exerce de façon identique au milieu terrestre.
<u>Eaux internationales</u>	Bien que les termes juridiques exacts soient « haute mer » (voir à ce terme), les termes « eaux internationales » sont plus explicites pour désigner les surfaces maritimes qui ne sont, du point de vue de la navigation, sous la juridiction d'aucun Etat en particulier.
<u>Eaux territoriales</u>	(voir à « <u>Mer territoriale</u> ».)
<u>Etat de libre immatriculation</u>	Etat autorisant l'immatriculation sous son pavillon de navires n'appartenant pas à des personnes physiques ou morales domiciliées effectivement dans le pays. Par extension, un Etat de libre immatriculation n'effectue pas directement sur les navires les contrôles requis par les réglementations internationales (sécurité, qualification des membres d'équipage et effectif à bord, etc.) (Voir aussi « <u>pavillons de complaisance</u> ».)
<u>Etat du pavillon</u>	Etat qui assume la responsabilité internationale d'immatriculer un navire et fixe les conditions de cette immatriculation.
<u>Etat du port</u>	Etat qui accueille un navire dans ses ports et peut exercer à ce titre certaines prérogatives prévues par la <u>Convention de Montego Bay</u> et les <u>quatre piliers de la sécurité maritime</u> .
<u>Expédition maritime</u>	A partir du verbe « expédier », qui a notamment pour signification ancienne le fait de donner une destination à des navires ou fixer leur mission, les termes « expédition maritime » désignent la préparation d'un voyage en mer, notamment par la mise en condition d'un navire, le choix du capitaine et de l'équipage, la détermination d'une destination, d'un itinéraire et des escales et l'avitaillement (c'est-à-dire la fourniture des provisions de bord et des combustibles). L'expédition maritime est un acte de commerce au sens du Code de Commerce (art. L.110-2) et relève de l'armateur.
<u>Haute mer</u>	La haute mer est constituée de toutes les parties de la mer autres que la <u>mer territoriale</u> et les <u>eaux intérieures ou portuaires</u> d'un Etat. En haute mer, tous les Etats peuvent exercer les 3 libertés de base que sont la liberté de navigation, la liberté de survol, la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins. Du point de vue de la navigation, aucune autorité d'Etat ne s'exerce. C'est pourquoi l'autorité de l' <u>Etat du pavillon</u> revêt alors une telle importance à bord des navires. Lorsqu'existe une <u>zone économique exclusive</u> au-delà de la mer territoriale d'Etat, la liberté de la pêche et la liberté de la recherche scientifique sont restreintes pour tous les autres Etats. (Synonyme de « haute mer » : « <u>eaux internationales</u> »)
<u>Infractions universelles</u>	Au sens du <u>droit de la mer</u> , il s'agit d'infractions dont la gravité est jugée telle par la communauté internationale qu'elles autorisent n'importe quel Etat à les rechercher et à la réprimer en haute mer sans l'autorisation préalable de l' <u>Etat du pavillon</u> . La <u>Convention de Montego Bay</u> définit 5 infractions

universelles : piraterie, transport d'esclaves, émissions radios non autorisées diffusées depuis la haute mer, détérioration de câbles sous-marins et fraude au pavillon (navigation sans pavillon).

- Ligne de base Laisse de basse mer le long de la côte à partir de laquelle est mesurée la largeur de la *mer territoriale*. Elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'Etat côtier (article 5 CMB).
- Long Cours Navigation commerciale lointaine. Selon la réglementation française (arrêté ministériel du 24 avril 1942, toujours en vigueur), la navigation au Long Cours est évaluée à partir de la France hexagonale et définie comme celle pratiquée au-delà (par rapport à la France hexagonale) du 72° de latitude Nord, du 10° de latitude Nord parallèle, à l'Est du 46°20' de longitude Est et à l'Ouest du 12°40' de longitude Ouest.
- Mer territoriale Zone maritime adjacente à la partie terrestre du territoire d'un Etat côtier ou à ses eaux intérieures et comprenant la surface de l'eau, la masse d'eau, le fond de la mer et son sous-sol, ainsi que l'espace aérien surjacent, dans laquelle cet Etat exerce sa souveraineté.
La largeur de cette zone ne peut excéder 12 *milles marins* à partir des *lignes de base*.
La souveraineté exercée par l'Etat côtier est définie, sous la réserve du droit de *passage inoffensif* des navires étrangers, comme son droit à adopter des lois et règlements qui peuvent porter sur les questions suivantes :
- sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime;
 - protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations;
 - protection des câbles et des pipelines;
 - conservation des ressources biologiques de la mer;
 - prévention des infractions aux lois et règlements de l'Etat côtier relatifs à la pêche;
 - préservation de l'environnement de l'Etat côtier et prévention, réduction et maîtrise de sa pollution;
 - recherche scientifique marine et levés hydrographiques;
 - prévention des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier.
- (synonyme de « mer territoriale » : « eaux territoriales ».)
- Mille marin 1852 mètres.
- Monopole de pavillon Réserve officielle d'un type de trafic à une seule catégorie de navires. En France, le monopole de pavillon désignait l'obligation d'effectuer le *cabotage* national sous pavillon français (en vertu des articles 258 et suivants du code des douanes). Depuis 2001, ce monopole s'est ouvert à tous les Etats européens.
(synonyme de « monopole de pavillon » : « navigation réservée ».)
- Navigation réservée (voir « monopole de pavillon ».)
- Organisation maritime internationale Organisation spécialisée des Nations unies créée en 1948 (sous le nom d'Organisation maritime consultative intergouvernementale, devenue Organisation maritime internationale en 1982) dans le but de faire concourir les Etats à l'amélioration des conditions de transport par mer, en particulier dans le domaine de la sécurité maritime et de l'environnement. L'OMI est à l'origine de grandes conventions, en particulier :
- Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety of Life At Sea* – SOLAS) de 1974,
 - Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) de 1973,
 - Convention internationale sur les normes de formation à bord des navires (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping* – STCW) de 1978.
- Passage inoffensif A l'intérieur de la mer territoriale d'un Etat côtier, tous les navires étrangers disposent en principe du droit de passage à condition que ce passage soit inoffensif (art.18 CMB). Le passage inoffensif est défini comme celui qui ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier en se livrant à l'une quelconque des activités suivantes (art.19 CMB) :
- menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'Etat côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies;
 - exercice ou manoeuvre avec armes de tout type;
 - collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'Etat côtier;
 - propagande visant à nuire à la défense ou à la sécurité de l'Etat côtier;
 - lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs;
 - lancement, appontage ou embarquement d'engins militaires;
 - embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier;

- h) pollution délibérée et grave, en violation de la Convention;
- i) pêche;
- j) recherches ou levés hydrographiques;
- k) perturbation du fonctionnement de tout système de communication ou de tout autre équipement ou installation de l'Etat côtier;
- l) toute autre activité sans rapport direct avec le passage.

pavillons de complaisance

Termes popularisés par la Fédération internationale des ouvriers des Transports (ITF < www.itfglobal.org >) et désignant des registres d'immatriculation d'Etats souverains représentés à l'ONU ou de territoires non représentés à l'ONU et dépendant d'Etats souverains, autorisant l'immatriculation des navires sans exiger de lien substantiel avec ces Etats ou ces territoires. Par extension, la notion de pavillon de complaisance est assimilée à l'absence de contrôles et aux non respect des *quatre piliers de la sécurité maritime*.

L'ITF dénombre en 2007 une trentaine de pavillons de complaisance : Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Bermudes (UK), Bolivie, Birmanie, Cambodge, Iles Cayman (UK), Comores, Chypre, Guinée Equatoriale, Registre international français, Registre international allemand, Georgie, Gibraltar (UK), Honduras, Jamaïque, Liban, Libéria, Malte, Iles Marshall, Ile Maurice, Mongolie, Antilles Néerlandaises (Pays-Bas), Corée-du-Nord, Panama, Sao-Tome-et-Príncipe, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sri Lanka, Tonga, Vanuatu.

Quatre piliers de la sécurité maritime

Ce sont les quatre conventions internationales considérées comme les plus importantes du point de vue de la sécurité maritime au sens large :

- Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety of Life At Sea* – SOLAS) de 1974,
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) de 1973,
- Convention internationale sur les normes de formation à bord des navires (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping* – STCW) de 1978,
- Convention n°147 de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) de 1976, concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands. Cette Convention et d'autres conventions de l'OIT sont intégrées dans la nouvelle Convention consolidée du Travail maritime du février 2006 (non encore en vigueur).

Sociétés de classification

Organismes privés reconnus par les Conventions de l'*Organisation maritime internationale* pour assurer certaines missions de contrôle technique des navires. A l'origine, les Sociétés de Classification servaient aux compagnies d'assurance à déterminer le montant des cotisations en fonction de l'état des navires. Parmi les principales sociétés de classification, qui sont généralement des groupes internationaux, il faut noter : le Lloyd's Register of Shipping (Grande-Bretagne), le Bureau Veritas (France), l'American Bureau of Shipping (USA), Det Norske Veritas (Norvège), le Germanischer Lloyd (Allemagne), le RINA (Italie), etc.

Zone contiguë

Zone adjacente à la *mer territoriale* dans laquelle l'Etat côtier peut exercer le contrôle nécessaire en vue de :

- a) prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale;
- b) réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

La zone contiguë ne peut s'étendre au-delà de 24 *milles marins* des *lignes de base* à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale (art.33 CMB).

Zone économique exclusive

La zone économique exclusive est une zone, d'une largeur maximale de 200 *milles marins* à partir des côtes, située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, soumise au régime juridique créé par la Convention de Montego Bay en vertu duquel

- l'Etat côtier a des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques,
- tous les Etats conservent dans cette zone la liberté de navigation, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins (articles 55 et suivants de la Convention de Montego Bay).

Pavillons et registres d'immatriculation maritimes
Conférence du 22 novembre 2007 à l'Université des Antilles et de la Guyane

(Plan)

Introduction	1
Eléments de définitions	1
Intérêts de la question des pavillons et de registres d'immatriculation	1
1. Le droit international de l'Etat à immatriculer ses navires.....	2
1.1. Un droit international en principe très protégé.....	2
1.1.1. Le pavillon, attribut de souveraineté.....	2
1.1.2. Portée.....	3
1.2. Une coquille dure mais vide : le contenu réel du droit à immatriculer peut être très limité.....	4
1.2.1. Intrinsèquement : la faible portée de la notion de lien substantiel Etat-navire	4
1.2.2. Vis-à-vis de l'extérieur : les limites du droit du pavillon	5
2. Le droit interne de l'immatriculation des navires.....	7
2.1. La notion de registre et les contours du droit de l'immatriculation des navires.	8
2.1.1. Principes	8
2.1.2. Premiers registres et « registres bis ».....	9
2.2. La situation en France.	10
2.2.1. Caractéristiques générales de la gestion administrative de la flotte sous le Premier registre	10
2.2.2. Situation juridique de la flotte française du point de vue des registres.....	14
2.3. Le développement des registres de libre immatriculation	15
Conclusion : La remise en cause de l'Etat du pavillon au profit de l'Etat du port ?	16
Les facteurs de remise en cause. Libre immatriculation et complaisance.	16
Les manifestations de la remise en cause.....	16
Indications bibliographiques	19
Lexique de certains termes employés dans le corps de texte.	20