

La géopolitique stratégique des traités multilatéraux et bilatéraux maritime

DJIBY LY

Docteur en droit privé de l'université Paris 1 Panthéon Sorbonne
Directeur de l'école pôle Logistique et des transports du groupe Supdeco Dakar

Résumé

L'importance de l'article c'est de montrer qu'au-delà des aspects techniques des opérations de navigation et de transport de marchandises ou de passagers, il existe un autre monde qui entrelace des coopérations liées à des positions géographiques ou pour des intérêts politico-stratégiques ou encore des intérêts communautaire ou de système de gestion commune incarné par le système des nations unies à travers ses institutions spécialisées que sont l'organisation maritime internationale (OMI), la commission des nations pour le droit commercial international et enfin la conférence des nations pour le commerce et le développement. Spécifiquement, C'est sous ce rapport qu'il a été traité dans cet article intitulé « la géopolitique stratégique des traités multilatéraux et bilatéraux maritimes ». L'énumération des types de traités maritimes qu'il soit ainsi remarqué qu'il y'a des traités bilatéraux c'est-à-dire entre deux pays de côte maritime ou d'intérêt commun ou encore des traités multilatéraux maritimes englobant plus de deux ou plusieurs pays comme c'est le cas des traités instituant les conventions internationales maritimes qu'ils soient des conventions de transport de marchandises ou des conventions techniques de navigation maritime ou encore des conventions de sécurité ou sûreté de la navigation. Les objets des traités entre accord bilatéral et multilatéral maritime différent des uns des autres d'où d'autres réalités allant dans le sens de l'implication des états qui ont intérêt à bénéficier des retombées économiques. Ces traités conduisent à des techniques de mises en œuvres et présentent des portées géopolitiques stratégiques.

Introduction

L'évolution du système de transport maritime est régie par un ensemble de normes conventionnelles qui réglementent les aspects de l'exploitation commerciale du transport maritime de marchandises et aussi de l'aspect technique de la navigation maritime.

L'élaboration de ces règles conventionnelles maritimes est l'œuvre de plusieurs acteurs notamment les armateurs, les chargeurs, les manutentionnaires, les organisations non gouvernementales, les institutions spécialisées des nations unies¹ et les États

¹ Voir Professeur Ibrahima Khalil Diallo dans son document formation des formateurs magistrats, Droit pénal des affaires et contentieux maritime du 26 janvier au 06 février 2009. L'auteur y affirme que « Les conventions sont élaborées par les plénipotentiaires des États dans le cadre d'organisation chargées, entre autres, de l'harmonisation des normes

applicables au commerce international, il s'agit de la conférence des nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED), de la commission des nations unies pour le droit commercial international (CNUDCI) et l'organisation Maritime international etc... ».

d'où la réalité géopolitique stratégique maritime présente dans le secteur.

Ces principaux acteurs de l'élaboration et la mise en œuvre de ces accords participent durant de nombreuses années à des discussions notamment entre plénipotentiaires des États et des acteurs du milieu du transport maritime mondial. Les autres organisations participantes à cette réalité géopolitique stratégique maritime et qui lui sont spécifiques sont la Japan International Transport Institute (JITI), du BIMCO et la Nippon Foundation² etc. Les

² Séminaire sur les activités de RSE pour l'industrie du transport maritime ; Discours prononcé par Koji Sekimizu Secrétaire général, Organisation Maritime internationale ; 26 avril 2012 Singapour « Depuis sa création en 1991 comme une fondation indépendante sous les auspices du ministère des transports japonais, JITI s'est engagée dans la recherche et enquête sur les questions connexes de transport. Il travaille également pour améliorer la compréhension et faciliter la collaboration entre toutes les parties intéressées dans le domaine des transports, ainsi qu'évaluer et proposant des recommandations sur le transport des questions de politique.

BIMCO est la plus importante des associations maritimes internationales, représentants des armateurs contrôlant environ 65 pour cent du tonnage mondial et compte des membres dans plus de 120 pays, tirées d'un large éventail d'intervenants ayant un intérêt direct dans l'industrie du transport maritime, y compris les gestionnaires, les courtiers et les agents. BIMCO est reconnue comme une organisation non gouvernementale (ONG) avec tous les organes compétents des Nations Unies, y compris l'OMI et maintient un dialogue étroit avec les gouvernements et les représentations diplomatiques dans le monde entier, y compris les administrations maritimes, les institutions réglementaires et les autres intervenants.

La Nippon Foundation a été créée en 1962 comme un organisme philanthropique sans but lucratif, actif au Japon et dans le monde entier. Initialement ses efforts axés en grande partie sur les domaines maritimes et transport maritimes, mais depuis, puis la gamme de ses activités a étendu à l'éducation, la protection sociale, santé publique et autres domaines. Avec ses organisations partenaires au Japon et dans le monde entier, qu'il finance et aider les efforts communautaires

autres types d'accord maritime peuvent avoir la forme de coopération régionale comprenant ainsi plusieurs pays différents. La seule caractéristique qui les unit c'est notamment la zone qu'ils se partagent. C'est le cas des pays de l'Afrique centrale qui ont mis en œuvre à travers un traité de coopération le code de la marine marchande des pays de l'Afrique centrale et dont leurs champs d'application est éclairci par l'article 1 du code qui estime que « les dispositions du présent Code sont applicables à tous les navires immatriculés dans le territoire de la C.E.M.A.C³., aux équipages et passagers qui

visant à réaliser une société mondiale plus pacifique et plus prospère ».

³ PREAMBULE : NOUS, CHEFS D'ETAT ET DE GOUVERNEMENT DES ETATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE CENTRALE CI-APRES : - « République d'Angola ; - République du Burundi ; - République du Cameroun ; - République Centrafricaine ; - République du Congo ; - République Démocratique de Sao Tomé et Principe ; - République Démocratique du Congo ; - République Gabonaise ; - République de Guinée Équatoriale ; - République du Rwanda ; - République du Tchad. REAFFIRMANT le Traité constitutif de la Communauté Économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) signé à Libreville, le 18 octobre 1983 et considérant ses acquis ; RÉSOLUS à franchir une nouvelle étape dans le processus d'intégration africaine engagé par la création des Communautés Économiques Régionales ; AYANT à l'esprit la Charte des Nations Unies, signée à San Francisco, le 26 juin 1945 et ses différents amendements, le Plan d'action et l' Acte final de Lagos, l' Acte Constitutif de l'Union Africaine, le Traité d'Abuja instituant la Communauté Économique Africaine (CEA) et le Traité instituant la CEEAC ; RAPPELANT le drame historique de la division du continent africain et la nécessité d'établir des bases solides pour l'union et la reconstruction de l'Afrique ; CONFIRMANT notre attachement aux principes de liberté, de démocratie, de respect des droits de l'Homme et des libertés fondamentales et de l'État de droit; DÉSIREUX d'approfondir la solidarité communautaire entre les États de la Région dans le respect de leur histoire, de leur culture et de leurs traditions ; ».

y sont embarqués ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui, bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions du présent Code ou de ses textes d'application. Les mêmes dispositions s'appliquent aux équipages, passagers et navires étrangers se trouvant dans les eaux sous juridiction d'un État membre de la C.E.M.A.C, conformément aux accords de réciprocité passés entre un État membre de la C.E.M.A.C et un État tiers en application des conventions internationales en vigueur ». La portée de ce genre de traité est prise dans un besoin de rendre une politique maritime commune notamment par une harmonisation communautaire. En effet, cette situation de géopolitique stratégique maritime est très visible par l'implication des États qui, dans leur relation, ont besoin de signer des partenariats pour des intérêts communs ou pour la sauvegarde d'intérêts économiques. L'objectif visé est de mieux gouverner le secteur maritime. Ce secteur est connu par

son élasticité dû aux océans qui traversent les pays du monde, du fait aussi que les navires traversant ces océans, des mers, des canaux qui sont connectés avec plusieurs pays grâce aux ports maritimes. Cette situation crée des intérêts géopolitiques stratégiques d'où la nature des accords multilatéraux⁴ entre plusieurs États et dans une certaine mesure des accords bilatéraux⁵ entre deux États dont l'objet est le transport maritime.

Le droit sur lequel repose ces traités est le droit maritime qui régit l'ensemble des opérations de transport maritime et de ces activités connexes par l'élaboration de conventions internationales de transport maritime de marchandises et des conventions techniques de navigation maritime. Concrètement, Le droit maritime pour Professeur Philippe Delebecque, « la définition que donnent Pierres Bonassies et Christian Scapel du droit maritime est plus compréhensif : pour ces éminents auteurs, la discipline désigne « l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement

⁴ « L'adjectif "multilatéral" qualifie ce qui concerne plus de deux États. Exemple : Un accord multilatéral. Le multilatéralisme est un système de relations internationales qui privilégie les négociations, les engagements réciproques, les coopérations, les accords entre plus de deux pays, dans le but d'instaurer des règles communes. Il s'oppose à l'unilatéralisme (action d'un seul État) et au bilatéralisme (relations entre deux États). Bien que présent dans divers traités internationaux antérieurs, le concept de multilatéralisme s'est surtout développé après la Seconde Guerre mondiale, comme une alternative à la guerre et au désordre des relations interétatiques dû à l'absence de gouvernement mondial. Il s'est notamment concrétisé avec la création de l'ONU et les accords de Bretton Woods. Exemples d'organisations fondées sur le multilatéralisme : OTAN, OMC (Organisation mondiale du Commerce), OEA (Organisation des États américains), OUA (Organisation de l'unité africaine), etc. ».

<https://www.toupie.org/Dictionnaire/Multilateralisme>.

⁵ « Un accord bilatéral est un acte juridique entre deux États ou deux organisations relevant du droit international. Il peut s'agir d'accords commerciaux, financiers, de mise en commun de moyens ou de traités de paix. L'accord bilatéral *solennel est ratifié par les instances parlementaires de l'état. Il en résulte un texte hautement technique et une procédure longue, parfois complexe. On parle alors de traité de pacte, de convention ou de protocole. L'accord simplifié, par définition plus simple et plus rapide, est approuvé par simple signature sans intervention formelle du système parlementaire. Bon à savoir lorsqu'il ne fait plus référence à un cadre juridique, l'accord simplifié devient un gentleman agreement et engage seulement l'honneur des parties* ». <https://www.eurofiscalis.com/lexiques/accord-bilateral/>

applicables aux activités que la mer détermine ». Le droit maritime ne se limite plus à la navigation : IL englobe toutes les activités liées à la mer. En tout cas, ce n'est pas la nature des règles qui détermine l'étendue du droit maritime, mais leur objet⁶ ». Ce qui donne ainsi à la matière un caractère international à cause de son principal objet qui est le transport maritime et dont professeur Coulibaly Climanto Jérôme définit que, « pour le transport maritime international, il faut entendre, le déplacement d'une marchandise par mer dont le lieu de chargement et celui de déchargement relèvent de deux États différents au point de vue du droit international⁷ ».

La matérialisation des relations entre les États à l'international relève donc de la géopolitique stratégique par la forme multilatérale ou bilatérale maritime d'où l'intérêt et la pertinence de l'étude sur « **LA GEOPOLITIQUE STRATEGIQUE DES TRAITES MULTILATERAUX ET BILATERAUX MARITIME** ».

Pour mieux traiter cette problématique, il sera question de faire état de l'existence de traités multilatéraux et bilatéraux maritime comme fondement de la confirmation de la situation géopolitique stratégique maritime (I) et ensuite voir l'effectivité de la géopolitique stratégique maritime par la mise en œuvre technique des traités multilatéraux et bilatéraux maritimes (II).

I. L'existence de traités multilatéraux et bilatéraux maritime comme fondement de la situation géopolitique stratégique maritime

IL sera question de travailler sur la nature des traités multilatéraux dans le domaine maritime (A) et ensuite revenir sur la nature des accords bilatéraux maritimes (B) pour mieux assoir notre réflexion sur cette partie.

A. La géopolitique stratégique maritime marqué par l'existence fondamentale de traités multilatéraux maritime

Le principe dans un traité multilatéral réside du fait que le nombre des parties contractantes soient supérieures à deux Etats ou organisations. Ce principe se présente sous plusieurs formes notamment conventionnelles (1), administratives (2), de coopération économique maritime (3) et d'accord communautaire (3) etc.

1) Accords conventionnels multilatéraux maritime.

Les conventions sont des accords qui nécessitent pour leur élaboration et leur mise en œuvre l'adhésion de plusieurs pays après de longues séances d'études, d'échanges, d'approbation ou désapprobation sur les différents thèmes proposés. A titre d'exemple, nous pouvons citer les règles de Rotterdam, pour qui, sa seule mise en réflexion en 1988 jusqu'à son adoption en 2008, a duré 20ans. En effet, il s'est agi, durant tout ce temps de constituer tout d'abord un groupe de travail au sein des

⁶ Voir Droit privé, précis Droit maritime, Ph. DELEBECQUE 13^e édition, introduction, section 1 Objet du droit maritime, définition page 1.

⁷ Voir Thèse de J-C DAKOURI, soutenue le lundi 19 Décembre 2011 « sur le droit maritime international et

les transports des hydrocarbures » sous la direction Prof. Dr. M. G. FAURE à l'université Maastricht. Pages 20, 21.

nations unies pour entamer les réflexions précisément en 2002. Ensuite, 12 sessions biennuelles ont été effectuées sans compter les réunions informelles, des colloques, des échanges, des négociations et sur ce même rythme jusqu'à son adoption en 2008 par l'assemblée plénière de la CNUDCI⁸. Ces séances sont animées par les experts des nations unies, des délégations des États, des représentants des armateurs, des chargeurs, des manutentionnaires, des banquiers, des assureurs etc.

C'est sous ce rapport, qu'on dit, que c'est dans le cadre des organisations internationales composées de plénipotentiaires des États ou sont élaborés les accords multilatéraux. Ces organisations internationales sont la conférence des nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED), de la commission des nations unies pour le droit international (CNUDCI), de l'organisation maritime internationale (OMI). Et par ailleurs, on a l'organisation de l'aviation civile (OACI) pour l'aérien, l'organisation mondiale de la douane (OMD), de l'institut international pour l'unification du droit (UNIDROIT). IL faut noter que l'application des traités est un acte qui lie la

⁸ Voir Présentation générale des règles de Rotterdam, voir Pour les règles de Rotterdam chambre de la gazette de la chambre arbitrale maritime de paris septembre 2009 par Professeur PHILIPPE DELEBECQUE ; Voir Travaux préparatoires United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly Sea (New York,2008) (the "Rotterdam Rules")
https://uncitral.un.org/fr/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/travaux.

⁹ Voir les arguments de Professeur Ph. DELEBECQUE dans Précis Dalloz droit maritime 2020 ; « **Les Règles de Rotterdam ont-elles un avenir ?** La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises

responsabilité internationale de l'État contractant et vis-à-vis des autres États contractants. Cependant, dans certains pays, les traités internationaux jouissent d'une « introduction automatique » après publication au journal officiel comme c'est le cas de la république du Sénégal.

Par conséquent, l'introduction d'un traité international dans l'ordonnement juridique d'un état, nécessite que l'ordre juridique de cet État, soit modifié pour une conformité d'adaptation du droit interne au droit international. IL importe de préciser que cette introduction dans l'ordre juridique d'un État, peut ne pas suffire d'où la nécessité de les compléter par d'autres dispositions réglementaires internes (décret d'application par exemple). L'adhésion quant à elle signifie l'application d'un traité international à un État ou des États qui n'ont pas participé aux groupes de travail pour l'élaboration de la convention.

Enfin, un certain nombre de ratification est admis pour qu'une convention entre en vigueur : Par exemple pour les règles de Rotterdam, il est exigé pour son entrée en vigueur, qu'elles soient ratifiées par 20 États⁹

effectué entièrement ou partiellement par mer, officiellement appelée Règles de Rotterdam, est ouverte depuis le 23 septembre 2009 à la ratification des États. À ce jour, parmi les 21 pays signataires, seuls quatre d'entre eux, **l'Espagne, le Togo, le Congo et le Gabon** sont passés à l'acte. Les autres restent plus réservés, attendant sans doute un signe des États-Unis, compte tenu, comme on le sait, de la grande implication américaine dans la nouvelle convention ; inutile de rappeler que l'on doit aux États-Unis trois des chapitres ou des parties de chapitre les plus controversés, sur la compétence, sur l'arbitrage et sur la liberté contractuelle dans les contrats de volume. La Chine, sans être défavorable au texte, organise des

et sera effectif après 1 an. Le nombre de ratification pour qu'une convention entre en vigueur diffère d'une convention à une autre. Par ailleurs, l'organisation maritime internationale élabore des modifications des conventions déjà existantes en matière de sécurité et sûreté souvent ces modifications portent le nom de protocole additionnel ou modificatif. Ceci se justifie, par le fait des changements qui interviennent dans le secteur maritime et que le besoin d'adaptation procure des aménagements techniques, matériels, juridiques et institutionnels imposés aux États navigants.

En somme, le commerce maritime compte trois principales conventions de transport de marchandises relatives à la convention de Bruxelles du 25 Août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, la convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer (règles d'Hambourg 1978) et la convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (règles de Rotterdam, New York, 2008). Sans compter les nombreuses conventions techniques sous l'égide de l'organisation

maritime internationale liés à la navigation maritime et aux travailleurs des gens de mer etc.

2) Accords multilatéraux maritime de natures administratives

Dépassant les frontières, pour des besoins d'échanges commerciaux, le commerce par le transport maritime incite qu'au-delà des dispositions conventionnelles et autres, que les États coopèrent administrativement afin de raffermir leur relation diplomatique. Les mémorandums d'entente témoignent d'une forte collaboration administrative entre les pays de même zone d'espaces maritimes. C'est sous ce rapport que des collaborations administratives en matière de respect de sécurité maritime sont nouées sur différentes zones maritimes du monde notamment les

conférences et des commissions. De même en est-il des États du Maghreb. Les États d'Afrique de l'Ouest aimeraient aller plus loin, mais n'ont encore pris aucune décision définitive. Les États de l'Union Européenne ont même été invités à soutenir le texte et à le mettre rapidement en œuvre (cf. Résolution du Parlement européen de juin 2010), mais même si des réunions importantes se tiennent, rien de très concret ne transparaît. Cette situation va-t-elle durer ? Il est bien difficile de le savoir. On est ainsi conduit à se demander si les Règles de Rotterdam qui sont maintenant connues des professionnels - le nombre de colloques qui se sont tenus sur le sujet est là pour

l'attester - ont un avenir. De nombreux arguments ont été échangés, à charge et à décharge. Il est impossible de les reprendre ici, mais l'honnêteté conduit à dire que les arguments positifs l'emportent très largement sur les arguments négatifs ».

MOU DE PARIS¹⁰, D'ABUJA¹¹, DE TOKYO¹², DE CARAÏBE¹³ etc. Ces formes d'entente sont l'œuvre des États et se caractérisent par son internationalisation ou communautarisation. En revanche, d'autres formes existent, c'est notamment les mémorandums d'entente des entreprises. De l'avis d'expert « Un mémorandum d'entente entre entreprises est un modèle de document semblable à un contrat mais qui ne vincule

pas les parties, sauf par exemple, lorsque des accords de confidentialité et de non-concurrence sont inclus. C'est un document qui, en l'absence d'une certaine formalité, vise à enregistrer la volonté des parties de réaliser à l'avenir, les procédures nécessaires à l'exécution d'un contrat pour une transaction ou une affaire internationale. Cela se traduit par une déclaration de volontés réciproques à haute valeur éthique pour les

¹⁰ « L'organisation se compose de 28 administrations maritimes participantes et couvre les eaux des États côtiers européens et du bassin de l'Atlantique Nord, de l'Amérique du Nord à l'Europe. Les États membres actuels du MoU de Paris sont : Belgique, Bulgarie, Canada, Croatie, Chypre, Danemark, Estonie, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Islande, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Malte, Monténégro, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie et Fédération de Russie, Slovaquie, Espagne, Suède et Royaume-Uni. La Fédération de Russie est actuellement suspendue jusqu'à nouvel ordre. La mission est d'éliminer l'exploitation des navires sous-normes grâce à un système harmonisé de contrôle par l'État du port. Chaque année, plus de 17 000 inspections ont lieu à bord de navires étrangers dans les ports du MOU de Paris, garantissant que ces navires répondent aux normes internationales de sûreté, de sécurité et d'environnement, et que les membres d'équipage bénéficient de conditions de vie et de travail adéquates. Le principe de base est que la responsabilité première du respect des exigences fixées dans les conventions maritimes internationales incombe à l'armateur/exploitant du navire. La responsabilité de garantir ce respect incombe à l'État du pavillon ». <https://parismou.org/about-us/organisation>.

¹¹ <https://hal.science/hal-03793054/document>

¹² https://www.tokyo-mou.org/organization/memorandum_of_understanding.php

¹³ « Le Mémorandum d'accord sur le contrôle par l'État du port dans la région des Caraïbes a été signé à Christ Church, Barbade, le 9 février 1996 par neuf États, à savoir : Antigua-et-Barbuda, Barbade, Dominique, Grenade, Guyane, Jamaïque, Antilles néerlandaises, Suriname et Trinité-et-Tobago. Il s'agissait en réalité du point culminant d'années de discussions, de recherches et d'assistance de la part de l'Organisation maritime internationale, le responsable étant le

capitaine Barrie Rial (RMA). Le premier président du comité de contrôle par l'État du port du CMOU était le lieutenant Cdr. Curtis Roach de Trinité-et-Tobago, le vice-président était le capitaine Hopeton Delisser de la Jamaïque et la première secrétaire était Mme Valerie Brown, directrice des affaires maritimes de la Barbade. Initialement, le Secrétariat était basé à la Barbade, au bureau de l'Administration maritime. Le Secrétariat a ensuite été transféré en Jamaïque en 2002 au sein de l'Autorité maritime de la Jamaïque. Le CMOU évolue : dès le début, les Antilles néerlandaises ont proposé d'héberger le Centre d'information maritime des Caraïbes (CMIC), mais il y a eu certaines limitations administratives en ce qui concerne la réception et la saisie des données. En 2003, lors de la réunion du Comité de contrôle par l'État du port, le Suriname a été choisi comme État hôte du CMIC. Le système a été initialement commandé par Transports Canada, mais est désormais hébergé dans le cadre du protocole d'accord méditerranéen. Le nombre de membres est depuis passé à vingt États, à savoir Antigua-et-Barbuda, Aruba, les Bahamas, la Barbade, le Belize, les Bermudes, les îles Caïmans, Cuba, Curaçao (anciennement Antilles néerlandaises), la France, Grenade, le Guyana, la Jamaïque, les Pays-Bas, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sint Maarten, Suriname et Trinité-et-Tobago. En outre, Anguilla et les îles Vierges britanniques ont rejoint l'accord en tant qu'États membres associés. D'autres États observateurs ont indiqué leur volonté de devenir membres et nous espérons que le nombre de membres de la CMOU continuera de croître au cours des prochaines années ». <https://www.caribbeanmou.org/content/about>

parties qui la signent mais sans effet juridique contraignant. Dans les négociations internationales, il est également connu sous son nom anglais : *Mémorandum of Understanding* (M.O.U.) »¹⁴. De cette définition centrée sur l'exemple de mémorandum d'entente entre des entreprises relate parfois la spécificité que présentent les nombreuses ententes entre les compagnies maritimes notamment en alliance ou en consortium d'entreprises maritimes etc. c'est juste montrer le fait que dans le secteur maritime, il existe autant de compromis sous forme d'entente surtout en ce qui concerne les grandes compagnies.

3) Accords économiques multilatéraux communautaires maritime

Dans l'union européenne, il existe 4 règlements communautaires adoptés en 1986 et relatif aux conférences maritimes, le libre accès au trafic transocéanique, les divers services et les pratiques tarifaires déloyales (dumping). En 1991, il y'a eu des dispositions concernant la libéralisation des immatriculations du navire, de libéralisation des activités portuaires. Avec la situation du Brexite, des conséquences se sont manifestés

¹⁴ https://www.globalnegotiator.com/blog_fr/

¹⁵ Voir

<https://www.legisplaisance.fr/2020/02/14/brexit-consequences-pour-le-monde-maritime>

¹⁶ Voir Droits maritimes sous la direction de Jean Pierre BEURIER, Dalloz 2006 / 2007 : « En dépit d'une nouvelle modification du Merchant Shipping Act, intervenue en 1989, afin de respecter l'égalité de traitement entre les ressortissants communautaires, la cour des justices des communautés européennes admit d'abord le 19 juin 1990, Qu'un juge national devait suspendre l'exécution d'une loi nationale contraire au droit communautaire. IL importe peu qu'il s'agisse d'une loi votée par le plus vieux parlement du monde, et que la reine ne puisse se permettre d'ordonner une telle suspension. Ensuite, la cour de justice a constaté

en domaine maritime troublant ainsi la cohésion européenne de l'opportunité maritime que cette communautarisation offrait¹⁵. Ce besoin de communautarisation se fait sentir jusqu'en Afrique notamment avec le code communautaire des Etats de l'Afrique du centre qui se caractérise par un nombre important de pays de l'Afrique centrale. Cependant, dans certaines zones comme l'UEMOA, la CEDEAO, la communautarisation reste à être effective malgré l'existence de textes réglementaires maritimes relatifs à l'harmonisation des politiques juridiques communes dans le secteur des transports et commerces maritimes. Par ailleurs, on peut noter, la communautarisation de système judiciaire c'est notamment l'instauration de cour de justice communautaire de l'union européenne qui statue en matière maritime¹⁶.

4) Accords multilatéraux maritime de formes associatives

Les associations maritimes produisent des politiques de coopérations internationales entre États. C'est l'exemple de L'AISM (association internationale de signalisation maritime) qui compte à son sein presque

l'incompatibilité du Merchant Shipping Act 1998 avec le droit communautaire. L'exigence de nationalité britannique quant aux propriétaires, affréteurs ou exploitants constitue une discrimination illicite entre ressortissants communautaires, interdite par l'article 7 du traité ; il en est de même de l'exigence de domicile ou de résidence situé au royaume uni, qui porte atteinte à la liberté d'établissement prévue à l'article 52 du traité. S'il appartient à chaque État, conformément à l'article 5 de la convention de Genève sur la haute mer, de déterminer les conditions nécessaires pour permettre l'immatriculation d'un navire sur son registre et pour accorder le droit de battre son pavillon, **les États membres doivent respecter les règles du droit communautaire** ».

toutes les nationalités du monde. Cette forme de coopération se fait au moyen de rencontres internationales à travers lesquelles des travaux d'ateliers sont effectués sur des domaines précis liés à la navigation maritime. A titre d'exemple, nous pouvons étudier, l'accord entre l'association internationale de signalisation maritime (AISM) et l'organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du centre (OMAO). Ces types d'accords, portent sur le développement de la signalisation maritime, le suivi du trafic maritime et la sensibilisation à la mise en œuvre du fond maritime Régional de l'OMAO. En effet, l'association est composée de pays de tous les horizons du monde entier et produit des recommandations sur des domaines précis notamment :

- 1) Encourager et faciliter entre pays de la sous-région par l'intermédiaire de l'OMAO, l'échange d'expériences et de connaissances sur la sécurité de la navigation et sur la vigilance exercée sur le domaine maritime afin d'améliorer la sécurité et la sûreté maritime, l'efficacité de la navigation et la protection de l'environnement.
- 2) Prendre en compte les avantages de devenir membre de l'AISM pour ceux qui ne le sont pas déjà.
- 3) Recommander vivement aux pays de la sous-région de mettre en œuvre le fond maritime régional de l'OMAO, conformément à la résolution y relative. Le fond devrait entre autres aider à l'amélioration de la sécurité de la navigation dans la sous-région.
- 4) Encourager la participation effective aux réunions de l'AISM, et en cela

acquérir des connaissances techniques améliorées et avoir l'opportunité d'échanger sur les projets et les expériences avec les autres délégations sur des sujets communs ;

- 5) Considérer, pour les membres nationaux de l'AISM, leur participation au système IALA – NET conformément à la recommandation E-142 ;
- 6) Développer la formation en matière d'aide à la navigation et de VTS dans les centres régionaux de formation de l'OMAO (ARTSTM/ABIDJAN, UMR/Accra) après leur accréditation conformément aux recommandations de l'AISM.
- 7) Encourager les administrations nationales à demander à l'académie mondiale de l'AISM de mener des missions d'évaluation des besoins à titre gratuit.
- 8) Considérer les voies et moyens d'améliorer le recueil et la diffusion des informations nautiques, particulièrement celles relatives aux aides à la navigation.
- 9) Préparer l'audit de l'organisation maritime international en se référant aux guides relatifs aux aides à la navigation et au VTS préparés à cet effet par L'AISM.
- 10) S'assurer que le code maritime régional développé à l'initiative de l'OMAO inclut les principes de base concernant les aides à la navigation, les services de trafic maritime et le suivi du trafic ;

- 11) Solliciter du secrétaire général de l'OMAOOC de porter ces recommandations à l'attention de l'assemblée générale des ministres des transports.

Après avoir passé en revue sommairement ces formes d'accords multilatéraux de coopération, il est important de voir les quelques formes d'accords bilatéraux existants d'où les développements qui suivent.

B. De la présence de traités bilatéraux maritime comme outils dans la confirmation de la géopolitique stratégique maritime

Un accord bilatéral est un accord international conclu entre deux parties, chacune possédant la capacité de conclure des traités. IL faut comprendre que dans le domaine maritime autant qu'il existe des accords multilatéraux entre plusieurs États, il en est de même ou plus dans le cadre des accords qui ont la forme bilatérale. Ces accords bilatéraux peuvent être dénombrés par milliers au vu des questions maritimes aussi importantes et qui ne peuvent être réglées que dans le cadre de coopération entre deux États. Ces accords bilatéraux portent sur des secteurs de l'économie maritime notamment dans la sécurité de la navigation, la surveillance des côtes, uniformisation des procédures de gestion sécuritaires des ports, accords de financement d'infrastructures maritimes, partage de ressources maritimes etc.

C'est sous ce rapport que nous tenterons, au cours de notre développement, d'examiner l'accord bilatéral maritime, économique et scientifique (1) , l'accord bilatéral de coopération en matière de formation(2),

l'accord bilatéral commercial maritime et sur des investissements maritimes (3), Accord bilatéral historique de création d'un canal maritime : Exemple du canal de Panama et du canal de suez (4) , Coopération bilatérale sous forme de mise en œuvre d'une institution de gestion d'un secteur maritime(5).

1) Accord bilatéral maritime, économique et scientifique en appui au secteur maritime

L'accord entre le Canada et les États-Unis qui est relatif à la régulation du niveau des eaux du **lac Ontario et du fleuve Saint Laurent** a pour objectif « à concilier l'exploitation économique du système du lac Ontario et la voie maritime du fleuve Saint Laurent et le rétablissement de la santé de son écosystème ». IL est important de noter que ce plan est le fruit de 14 ans de recherches scientifiques et dont la teneur « permettra de rétablir la santé des écosystèmes maintiendra de meilleurs niveaux pour la navigation dans l'ensemble du système, allongera souvent la saison de navigation de plaisance et permettra une augmentation de la production hydroélectrique ». Ce genre d'accord bilatéral maritime est imposé par le fait que le Canada et les Etats-Unis, concernant les lacs (Ontario, fleuve Saint Laurent, Lac Huron et le lac Erié) sont à cheval avec un bassin hydrographique couvrant 1,6 millions de km², avec une capacité de 25 % de réserves mondiales d'eau douce et dont 30 millions d'américains et 5 millions de canadiens y vivent.

Par ailleurs, l'accord maritime signé à Québec, le 14 octobre 2016 en doubles exemplaires entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de la république

française¹⁷ respectueusement représenté lors des signatures par le premier ministre du Québec (**M Philippe Couillard**) et celui de la république française (**Monsieur Manuel Valls**) concerne : « la création de l'institut France-Québec pour la coopération scientifique en appui au secteur maritime » et qui a pour objectif « de préciser les caractéristiques principales de l'institut, qui préside à sa création, organiser et renforcer leur coopération bilatérale dans le domaine maritime principalement en recherche, innovation, enseignement supérieur et développement économique, en se dotant des outils pérennes appropriés à cette fin ». Selon l'article 5 de l'entente notamment à son titre 2 les deux pays sont « animés par une volonté commune de fédérer, sous forme de réseau, l'ensemble des acteurs, force et voies du Québec et de la France en recherche, innovation et enseignement supérieur liés au domaine maritime et de créer des synergies entre les diverses expertises requises pour faire face aux enjeux maritimes ». La vision de l'institut est de se « positionner comme chef de file international pour toutes questions scientifiques et universitaires relatives au domaine maritime grâce à l'établissement d'un partenariat scientifique durable entre le Québec et la France ». IL importe de constater que ce genre d'entente bilatérale est exclusivement du domaine scientifique et académique ayant comme objet de réflexion, le maritime.

2) Accord bilatéral de coopération en matière de formation

On peut noter l'accord concernant la coopération en matière de formation aux métiers portuaires entre l'institut de formation portuaire de la France (IFP) et le port Autonome de Dakar signé précisément le 10 janvier 2010. C'est une coopération bilatérale qui concerne un État et des institutions. C'est encore l'exemple de la France qui « veille à améliorer la coordination, la complémentarité et la cohérence entre l'OTAN et l'UE »¹⁸ et dans le même sens la France à travers ce rapport estime « renforcer » ses coopérations opérationnelles, notamment dans le « golfe de guinée » par la mission **Corymbe** et les exercices **NEMO** et des actions de formations.

Entre autres actions bilatérales, la coopération structurelle en soutenant les Etats riverains par le « Collège de l'action de l'Etat en mer » en Côte d'Ivoire baptisé « institut de sécurité maritime interrégionale ». Elle soutient aussi dans le cadre de renforcement de leurs capacités des Etats tiers par les programmes (EU, CRIMGO dans le golfe de guinée, mais aussi MASE et CUMARIO en Océan Indien en soutien à la mise en œuvre du code de conduite de DJIBOUTI).

Selon toujours le rapport, il y'a une initiative de la part de la France notamment dans le cadre de 'l'accord de coopération régional sur la lutte contre le brigandage maritime dans la piraterie en ASIE (Re CAAP). Des soutiens aussi de participer aux initiatives en matière d'échanges de renseignement et

¹⁷ Voir <https://www.ifqm.info/historique/>

¹⁸ Voir Stratégie nationale sûreté des espaces maritimes de la France adoptée en comité interministériel de la mer du 22 octobre 2015. Voir

aussi, la stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes de la France ; Version révisée adoptée le 10 décembre 2019, le premier ministre, Paris le 10 décembre 2019 numéro 26214.

d'intérêt maritime, sur le 'modèle de la coopération française avec la JIATF-S.

Concernant les axes forts de ce plan national français de sûreté, il est établi ces propos suivants,

- Concentrer nos efforts sur les déplacements et collectivités d'outre-mer pour favoriser la signature d'accords techniques bilatéraux en matière d'action de l'État en mer.
- Promouvoir les coopérations opérationnelles avec les États dans les zones où nous partageons des intérêts communs.
- Étudier la possibilité de disposer d'officiers de liaison au sein des administrations garde-cote de nos principaux partenaires.

3) Accord bilatéral commercial et d'investissement maritime

Concernant l'accord bilatéral a titre commercial, On peut rencontrer des modèles bilatéraux dans le domaine maritime et qui ont pour objet de « faciliter et de tempérament portuaire¹⁹ » en vue de favoriser et permettre un démarrage de liaison maritime entre deux États. C'est l'exemple de la république du Sénégal et le Cabo Verde qui ont signé un mémorandum en vue de développer des échanges commerciaux et ce, depuis 2015, les deux États élaborent des stratégies avec les différents acteurs des opérations maritimes

afin de démarrer la liaison maritime SENEGAL-CABO VERDE.

En effet, les deux ministres de transport ont signé un mémorandum d'entente en avril 2015 et ont convié les acteurs portuaires des deux pays collaborateurs à adopter des mesures incitatives transitaires pour permettre aux compagnies de transport maritime de démarrer les rotations. A cet effet, on peut retenir, que ce genre d'accord bilatéral maritime répond au besoin de développer l'économie maritime par le commerce des deux États signataires de ce mémorandum d'entente.

Concernant l'accord bilatéral d'investissement, nous pouvons citer, l'accord bilatéral entre la république de Corée du sud et la république du Sénégal relatif à un « accord cadre de subvention » et ou un « accord de financement ». Ces deux accords concernent la deuxième phase du projet de construction d'infrastructures et d'équipements maritimes (MIEP). Lors de la signature de ces deux accords entre le ministre des finances du Sénégal et l'ambassadeur de la Corée du sud au Sénégal, **Shing Chong Weon** a dévoilé le montant précis en affirmant qu'il s'agit d'un « accord – cadre de subvention et un accord de crédit d'un montant de 51 milliards de francs CFA destinés au financement de la seconde phase du MIEP »²⁰,

A son tour, par les propos du ministre des finances du Sénégal, on peut se rendre compte exactement des objets sur lesquels reposent

¹⁹ D. LY, Doctorant Rapporteur stagiaire à l'agence nationale des affaires maritimes du Sénégal de la réunion sur les facilités et tempérament portuaire pour le démarrage de la liaison maritime entre le SENEGAL et le CABO VERDE tenu le 23 septembre 2015.

²⁰ Agence de presse sénégalaise titre de l'article, Corée du sud – Coopération – Perspectives « accords censés ouvrir une nouvelle étape des relations entre Dakar et Séoul » 5 avril 2016 – 20h 49 mn. <https://aps.sn/?lang=fr>.

ces accords et qu'il exprime en ces termes : « La deuxième phase de ce projet va renforcer les acquis de la première phase et cette partie du MIEP comprend trois volets, à savoir l'acquisition d'une drague ayant une capacité de 400 mètres cubes et de navire de soutien de drague , en plus de la construction d'hydrocarbures avec un embarcadère et un système de chargement / déchargement dans le port de Ndakhonga ,foundiongne dans la région de Kaolack .

L'importance de ces accords se retrouvent dans les propos du ministre des finances sénégalaises qui affirmait que le MIEP 2 va permettre de « renforcer la desserte maritime entre Dakar et Ziguinchor, de mettre en place une nouvelle ligne Ziguinchor- Foundiougne et de créer des infrastructures dans les ports secondaires du Sénégal. Enfin, l'ambassadeur de la Corée du sud au Sénégal établit à travers la signature des accords '' la volonté de la Corée du sud d'aider le Sénégal à assurer sa croissance et son émergence''. C'est dire qu'en somme, ces accords, relatent bien, le type d'accord bilatéral basé sur l'octroi de crédit de subvention et de financement dans le secteur des infrastructures maritimes.

4) Accord bilatéral historique de création d'un canal maritime : Exemple du canal de Panama et du canal de suez

Concernant le canal de **Panama**²¹, l'étude de l'accord va se porter à sa construction précisément l'accord signé entre la république du Panama et les Etats-Unis. Pour rappel, le panama, après avoir reçu son indépendance en novembre 1903 vis-à-vis de la Colombie précisément signé en 1903

notamment sous le nom de traité Hay Buneau villa prit du nom de son gouverneur Philippe Buneau Villa.

C'est ce traité qui donna l'occasion et l'autorisation de continuer la construction du canal de Panama en attribuant ainsi droit aux états unis de disposer de territoires de part et d'autre du canal et une souveraineté exclusive dans la zone du canal. Ce traité a permis l'ouverture du chantier de Panama par les Etats-Unis et à la fin de l'achèvement de la construction du canal précisément le 15 Aout 1914, on assista à la traversée du canal par le navire **ANCON**.

Ces privilèges attribués aux États-Unis se verront ainsi désapprouvé par un autre traité bilatéral de restitution du canal de Panama le 07 septembre 1977 traité de Torrijos-carter et c'est précisément le 31 décembre 1999 que le Panama exerce un contrôle exclusif du canal. C'est dire que cette forme d'accord sur le canal de Panama fait ressortir un des modèles intéressants d'octroi et de renonciation d'un important et mondial édifice maritime.

Canal de suez : Le canal de suez est l'un des points de passage le plus important de la navigation maritime internationale avec une cadence composée de passage des navires de passagers, des navires commerciaux, pétroliers etc. Pour sa construction, on a assisté à la signature d'accord bilatéral maritime qui avait pour nature le financement de sa construction par la France et aussi des conflits ayant occasionné des accords pour occuper et contrôler stratégiquement le canal précisément les accords de Sèvres qui ont

²¹ Wikipédia, De lesseps , Alex , moi, Ferdinand lesseps , Paris 1986 -350 page 284

déclenché la guerre de Suez entre l'Égypte, la France, l'Angleterre et l'Israël.

D'abord, un accord exceptionnel a pu voir le jour entre Christian Pineau (France), Patrick Dean (royaume uni) et David Ben Gourion (Israël) à Sèvres. A travers ce protocole, il a été stipulé que « l'État Hébreu attaquera l'Égypte le 29 octobre 1956 dans la soirée et foncera vers le canal de Suez. Profitant de cette agression surprise, Londres et Paris lanceront le lendemain un ultimatum aux deux belligérants pour qu'ils se retirent de la zone du canal et alors si l'Égypte ne se plie pas aux injonctions, les troupes Franco-Britannique entrèrent en action le 31 octobre ».

Comme nous pouvons le constater sur ses stipulations de l'accord de Sèvre, il s'avère clair que les enjeux de navigation maritime causent parfois des situations géopolitiques par des alliances bilatérales politiques comme militaire. C'est ce que nous avons constaté avec la nationalisation du canal de Suez et dont l'immense intérêt qu'il couvre a permis même, à l'époque de la guerre froide d'assister à un rapprochement entre les États-Unis d'Amérique et l'URSS. L'accord de ces derniers a donc mis fin à celui de Sèvre ayant provoqué la guerre en 1956²².

5) Coopération bilatérale sous forme de mise en œuvre d'une institution de gestion d'un secteur maritime

Ce genre d'accord puise son intérêt lorsque deux États se trouvent sur une même zone économique liée fondamentalement par le rapprochement de leur frontière car

partageant les mêmes ressources et qui impose une coopération de gestion bilatérale. Nous pouvons prendre l'exemple de l'agence de gestion et de coopération entre le Sénégal et la Guinée Bissau. L'AGC est créé à la suite d'un accord signé le 14 octobre 1993 entre la République du Sénégal et la République de Guinée Bissau²³.

L'AGC est mis en place pour administrer la zone maritime entre les deux pays précisément les deux blocs dénommés Cheval marin et la Croix du Sud. Ce bloc a une superficie de 9,838 km² et se trouve à des profondeurs d'eau allant de 50 à 3500 mètres. Cette agence est née pour l'exploitation en commun de la zone maritime située entre les azimuts 268° et 220° tracés à partir du cap Rox, point d'intersection entre la frontière terrestre Sénégal/Guinée Bissau et la côte.

En effet, par un protocole du 12 juin 1995 a été déterminé l'organisation et le fonctionnement de l'agence et fixe les organes suivants.

- La haute autorité composée des chefs d'États ou de gouvernement ou personnes déléguées par eux
- Un secrétariat général dirigé par un secrétaire général et celui –ci assisté d'un secrétaire général adjoint.
- L'entreprise, organe par lequel l'agence doit exercer la mission qui lui est dévolue dans la zone commune.

En conclusion partielle, il est important de remarquer la richesse que représente les différentes formes d'accords multilatéraux et

²² Source histoire du monde –net du jeudi 6 septembre 2007 <https://www.histoire-du-monde.fr/>

²³ <https://www.dri.gouv.sn/%C3%A9tiquettes/agence-de-gestion-et-de-coop%C3%A9ration-guin%C3%A9e-bissau>

bilatéraux avec des objets différents au seul bénéfice du secteur maritime. Ces exemples d'accords énumérés ne sont pas exhaustifs car reste d'autres sortes d'accords aux objets maritimes diverses que nous ne saurions développer dans cet article. En effet, ces accords présentent des portées géopolitiques stratégiques de mises en œuvre d'où les développements qui suivent.

II. Effectivité de la géopolitique stratégique maritime par la mise en œuvre technique des traités multilatéraux et bilatéraux maritime

Dans cette partie, il sera question de travailler sur les mécanismes de mises en œuvre des traités multilatéraux (A) pour ensuite revenir sur les spécificités de mises en œuvre des traités bilatéraux maritimes (B)

A. Les mécanismes de mise en œuvre propres aux traités multilatéraux dans la situation de concrétisation de la géopolitique stratégique maritime

Les conventions internationales en général et particulièrement celles maritimes, ont été élaborées par la volonté de production de règles de droit unificatrice. Ces règles sont élaborées et mises en œuvre par l'ensemble des plénipotentiaires des États signataires de la convention entrée en vigueur. C'est donc l'œuvre des États membres de l'organisation des nations unies et répondant ainsi au principe du droit international.

Pour que ces conventions multilatérales soient effectives, auprès du nombre important d'État, il faut que ces derniers respectent un certain nombre de procédures relatif à la signature, l'acceptation, la ratification l'adhésion. Ces procédures sont souvent

prévues aux dernières parties généralement intitulés « Clauses finales ». C'est le cas de la convention de Bruxelles. Quant à la convention de Hambourg, les clauses finales concernent la septième partie intitulée clauses finales précisément les articles 27 à l'article 34. La convention de Rotterdam, quant à elle, c'est le chapitre 18 « clauses finales » et les articles 87 (dépositaire) jusqu'à l'article 96(dénonciation de la convention).

Toutes les conventions maritimes de transport de marchandises internationales, ont presque les mêmes intitulés relatifs au dépositaire, signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion, réserves, entrée en vigueur et dénonciations. IL faut préciser que cette méthodologie de présentations des différents chapitres des conventions connaît parfois, des exceptions liées à de nouvelles dispositions à insérer : c'est notamment le cas avec la convention de Rotterdam avec le chapitre 91 (procédure de déclaration et effets des déclarations), l'article 92 (effets dans les unités territoriales nationales) et le chapitre 93 (participation d'organisations régionales d'intégration économiques). IL est tout temps confirmé pour les conventions maritimes de transport de marchandises que le secrétariat général des nations unies (ONU) est désigné comme dépositaire de la présente convention (article 88 de la convention de Rotterdam).

Concernant la signature, l'acceptation, l'approbation, la ratification ou l'adhésion d'une convention maritime de marchandises, il faut nécessairement, pour cette partie qu'il soit précisé le lieu de signature de la convention (au siège de l'organisation des nations unies à new York pour la convention d'Hambourg, Pays bas pour la convention de Rotterdam) et aussi, évidemment la précision

de la date de signature. Une précision est faite sur les États signataires de leur ratification, leur acceptation et approbation. En effet, les États qui n'ont pas procédé aux signatures dès les premiers moments ont la possibilité de l'accomplir un autre moment. Le secrétariat général de l'ONU est toujours désigné pour le dépôt des dossiers. Géographiquement les mers et océans sont disposés à côté des pays notamment appelés des pays du littoral soit d'espaces maritimes restreints ou dans une certaine mesure de vastes espaces maritimes regroupant des pays du littoral sur une vaste zone à caractère continental. En effet, force est de constater que d'autres pays sans littoral²⁴ bénéficient aussi des avantages des profits tirés des mers d'où leur adhésion dans presque toutes les organisations maritimes.

Tout d'abord, il est important de préciser la portée des traités multilatéraux qui se caractérisent en plusieurs formes notamment par des traités conventionnels dont les conventions internationales nous renseignent sur leurs portées mais aussi des traités sous formes de coopération qui nous entretiennent sur la volonté des états d'une même zone maritime continentale comme celle de la zone de l'Asie sud-est.

Traditionnellement, les conventions internationales maritimes communément appelé traités, prévoient un champ d'application. Ce champ d'application détermine la portée de l'application des

conventions. Nous pouvons citer en exemple, les conventions de transport international de marchandises par mer à savoir les conventions de Bruxelles, Hambourg et Rotterdam qui précisent leurs champs d'application notamment le lieu de réception des marchandises, des ports de chargement, de déchargement et le lieu de livraison de la marchandise.

En effet, ce qu'il faut comprendre, c'est une délimitation géographique et aussi des considérations techniques sur lesquelles, elles doivent s'appliquer. C'est le cas notamment de la convention de Rotterdam précisément à son article 2 intitulé les champs d'application. Dans cette convention, le critère d'Etat contractant est déterminé quant à l'applicabilité d'une telle convention en des lieux précis comme **“le lieu de réception”**, **“le port de chargement”**, **“le port de déchargement”** et **“le lieu de livraison”**.

L'autre aspect est relatif au critère de nationalité qui est pris en compte pour toutes les conventions de transport maritime de marchandises à savoir Convention de Bruxelles, Hambourg et Rotterdam. La nationalité est déterminée en ces termes : **« La présente convention s'applique qu'elle que soit la nationalité du bâtiment, du transport, des parties exécutantes, du chargeur, du destinataire ou de toutes autres parties intéressées »**.

²⁴ « Au total, 44 pays dans le monde sont dépourvus de littoral (en excluant les territoires à souveraineté contestée). La grande majorité, soit 32, sont des pays en développement, pour la plupart situés en Afrique et en Asie centrale. 17 d'entre eux font même partie de la catégorie des « pays les moins avancés », qui décrit les nations qui combinent faible revenu, faible

développement et instabilité économique. Pour ces pays, le fait que les importations et exportations doivent transiter par au moins un État voisin (et changent souvent de mode de transport) représente un surcoût et un handicap important ». <https://fr.statista.com/infographie/28568/pays-sans-littoral-absence-acces-direct-mer-ouverte/>.

La portée de la convention est un lieu de précision sur des parties non couvertes par la convention et à titre d'exemple on peut citer l'alinéa 3 de la convention d'Hambourg qui stipule que « **les dispositions de la présente convention ne s'applique pas au contrat d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissance est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissance, si ce dernier n'est pas l'affréteur** ».

La portée est plus précisée quant aux exclusions particulières dans la convention de Rotterdam avec son article 6 qui précise que « **La convention ne s'appliquent pas aux contrats ci-après dans le transport de ligne régulière à savoir, les chartes parties, les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire. Et en même temps, elle s'applique dans ce cas en l'absence, entre les parties, de charte partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie d'un navire et en cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique** ».

Enfin, un autre exemple révélateur de la portée géopolitique stratégique avec plus de 50 pays répartis partout dans le monde et servant de cadre de réflexion multilatérale sur le commerce maritime est le Comité de transport maritime dans le forum international des transports de l'organisation pour la coopération et le développement économique (OCDE).

- ✓ Précisément, il importe tout d'abord de signaler que l'OCDE, pour tout ce

qui concerne les questions de transport, il a mis en place un forum international des transports (FIT) qui a été créé à DUBLIN en Mai 2006 à la suite de la conférence européenne des ministres des transports (CEMT).

Cette conférence fut créée en 1953 donc précisément, c'est en 2006 que le forum international des transports a remplacé la conférence et cette dernière avait pour objectifs selon son article 3 de son protocole additionnel :

- De prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale.
- De coordonner et promouvoir les travaux des organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens, compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine.

Quant au forum international des transports (FIT) plus précisément, elle est une organisation intergouvernementale et qui comprend 54 pays membres. Le FIT est un groupe de « réflexion stratégique » pour les politiques. L'action du forum international des transports tourne sur 3 aspects que sont : Conformément au règlement général du forum international des transports entrés en vigueur le 13 mars 2013 notamment à son article 1 aliéna 2 « **le forum international des transports s'inscrit dans une dimension globale et une perspective**

mondiale. Le FIT est avant tout un forum de discussion et de pré-négociation de questions stratégiques et non techniques, mais également d'analyses des tendances, de partage de connaissances et de promotion du dialogue entre décideurs et personnalités clés de la société civile ».

Précisément, si l'on analyse les propos évoqués dans cet article, il est supposé que le forum permette de poser des débats sur l'existant en termes de résultats liés aux différentes questions de transport afin de permettre une meilleure compréhension des transports pour le compte des 54 pays membres.

Le FIT a pour structure hiérarchique au sein de l'organisation, le conseil des ministres des transports (CEMT) et le conseil de direction des transports (CDT). Le CEMT est l'organe directeur du FIT et qui se charge d'adopter des recommandations de politique générale visant à réaliser les objectifs du FIT, adopter des déclarations et résolutions, adopter des décisions opérationnelles à finalité interne, se pencher sur l'adhésion de nouveaux membres, examiner les actions du CDT et lui donne mandat pour atteindre les objectifs du FIT, décide des activités de groupe de travail routier et élit le secrétaire général.

Il est tenu un sommet annuel qui est une plateforme unique des discussions au niveau mondial sur les stratégies du transport au 21^e siècle. Lors de ces sommets, les ministres de 54 pays membres (et d'autres) discutent sur différents thématiques liés aux enjeux logistiques, avec des décideurs du monde des affaires, des dirigeants de la société civile et des universitaires de haut niveau. Quant au conseil de direction des transports, il se réunit

deux fois par an et parallèlement il peut tenir des réunions ou des parties de réunions (art 10).

Le FIT dispose d'un groupe de travail (task force) constitué par le conseil de direction des transports. Le task force est chargé de planifier le contenu du sommet annuel, établit l'ordre du jour, les documents à examiner et les intervenants. Enfin, en collaboration avec le secrétaire général, ils coordonnent la stratégie de communication pour le sommet annuel (art 11).

Dans le FIT, on peut compter le groupe sur les transports routiers (art 12), le centre conjoint OCDE /FIT de recherche sur les transports (article 13); le comité de partenariat d'entreprises (CPE). La coordination des activités de l'ensemble des groupes du FIT est assuré par le secrétariat (art 15) notamment le secrétaire général nommé pour un mandat de 5 ans renouvelable par le CEMT sur proposition du CDT.

Au-delà de cette organisation structurelle du forum, il y'a l'existence de comités spécialisés dans chaque domaine d'activités. On peut citer le comité des transports maritimes des pays de l'OCDE qui nous intéresse le plus amplement dans le cadre de cette étude.

Ces comités regroupent des milliers de fonctionnaires et ont un fonctionnement en principe fondé sur des généralités notamment selon les dispositions des règlements et procédures de l'organisation.

- ✓ Généralement concernant le fonctionnement Selon le règlement de procédure de l'organisation de la coopération et le développement économique (OCDE), notamment à sa

partie VII intitulé organes subsidiaires, précisément à son article 21, a), « les comités permanents peuvent créer des sous-comités pour étudier des questions spécifiques ». b) « les comités de substance et les autres organes subsidiaires établis par le conseil peuvent créer des sous-comités pour les assister dans les travaux.

Le comité exécutif en est notifié sans délai. Tout pays membres dispose alors d'un délai n'excédant pas quinze jours à compter de la date de réception de la notification pour demander l'examen de la question par le comité exécutif ».

En l'absence de demande en ce sens, la création du sous-comité est confirmée. Si le comité exécutif est saisi, il examine la question et en décide ».

Préalablement au renouvellement de leur propre mandat, les comités ou organes subsidiaires établis par le conseil entreprennent une évaluation du maintien de la pertinence de leur propre sous-structure et en présentent les résultats au conseil conjointement à la proposition de renouvellement ». IL en suit des modes de fonctionnements de ces comités comme évoqué aux articles art 22 à 26 du règlement général du forum international des transports entrés en vigueur le 13 mars 2013.

Quant au comité de transport maritime de l'OCDE, il est à noter que lors de la déclaration du comité des transports maritimes sur les navires sous normes²⁵ on

peut s'apercevoir de la méthode de plan d'action utilisé par le comité et qui s'établit sur les points suivants :

- Œuvrer avec le secteur des transports maritimes à la définition responsable du secteur, en vue de les encourager à respecter les normes voulues et de leur permettre de mieux lutter contre la concurrence déloyale des exploitants et utilisateurs de navires sous-normes.
- Avoir des consultations avec l'OMI sur les formules économiques, juridiques, réglementaires et politiques à explorer en vue d'appuyer les efforts déployés par l'OMI pour mieux faire respecter les conventions maritimes internationales existantes et l'aider à mettre en œuvre des activités nouvelles comme l'assurance obligatoire.
- S'entendre, avec le concours du secteur des transports maritimes, sur un mandat pour la réalisation d'une étude du système international d'assurance maritime en vue de déterminer la possibilité d'empêcher les navires sous-normes de contracter une assurance tout en préservant la nécessaire couverture des risques pour le reste du secteur.
- Examiner la possibilité de regrouper les informations émanant de sources diverses sur les navires sous-normes et de les afficher sur le site internet de comité de transport maritime (CTM) consacré à la navigation sous-normes,

²⁵ Déclaration du comité de transport maritime de l'Ocde sur les navires sous-normes PAC/COM/NEWS (2002) 43, Paris, le 11 avril 2002 (les pays de l'OCDE

s'entendent sur les actions à mener pour lutter contre les navires sous normes).

afin de dénoncer les exploitants et les utilisateurs de navires sous-normes et, à l'inverse, de promouvoir les armateurs et les autres acteurs responsables du secteur.

- Poursuivre la mise en œuvre des éléments du plan d'action pour lutter contre la navigation sous-normes adopté en 1998 qui présentent un intérêt pour les différents acteurs du secteur et qui incitent à favoriser des transports maritimes de grande qualité. Cela pourrait conduire à améliorer l'information, et, peut-être, à élaborer des codes détaillés des pratiques optimales, dans le but, principalement, de définir des systèmes de référence permettant l'évaluation des différentes entreprises. IL pourrait être un moyen de faciliter l'identification de celles qui ne satisfont pas aux normes minimales acceptables.

Cette présentation de l'OCDE a permis de mieux l'appréhender sur ses différentes facettes pour enfin se rendre compte que c'est une vaste organisation qui regroupe des pays de zones différentes et économiquement influent surtout dans le domaine maritime d'où la concrétisation de la portée de mises en œuvre d'accord multilatéral maritime dans le domaine du transport maritime.

B. Des spécificités de mise en œuvre des traités bilatéraux pour la concrétisation de la géopolitique stratégique maritime

Les traités bilatéraux se caractérisent par leurs diversités du fait du nombre impressionnant qu'en signent au moins deux États. Ces accords bilatéraux créent des droits et obligations occasionnant des effets de droit et leurs mises en œuvre répondent au principe général des traités édictés par la convention de Vienne de 1969. Pour l'entrée en vigueur d'un traité en général et particulièrement bilatéral maritime, un certain nombre de procédures doivent être respectées.²⁶

²⁶ Voir **PAUL REUTER** dans son ouvrage *introduction au droit des traités* page 51-85, Chapitre deuxième, conclusion, entrée en vigueur, formalités accessoires : « Dans cet ouvrage, trois grands types de traités bilatéraux ont été examinés et qui ont des pendants en terme d'exemples dans le secteur maritime. Ils s'agissent du traité bilatéral de procédure longue, traité bilatéral de procédure courte et traité bilatéral par échange de lettres ». S'agissant du **traité bilatéral de procédure longue**, on peut retenir trois éléments à savoir la négociation, l'adoption et l'authentification du texte de support de l'accord bilatéral qui se caractérise par une grande simplicité. En principe, ce sont les chefs d'État, les chefs de gouvernement et les ministres des affaires étrangères qui sont les habilités à signer les traités et par ailleurs, nous avons les plénipotentiaires des États à savoir les diplomates accompagnés de leurs experts. L'authentification se confond avec la signature du texte en prenant en compte la version en plusieurs langues, formes soignées à donner aux exemplaires

définitifs, manifestations cérémoniales lors de la signature. Selon l'auteur « le traité lie les deux parties à partir du moment où les deux consentements de s'engager définitivement sont exprimés ». En définitif, il consiste alors d'échanger les deux instruments en dressant un procès-verbal.

Quant au Traité bilatéral de procédure courte « La différence avec la procédure bilatérale longue, dans le cas d'un traité bilatéral de procédure courte, la signature vaut expression définitive du consentement à être lié. En outre, la signature pourrait d'ailleurs être remplacée par le paragraphe avec les mêmes effets si les États en conviennent ainsi (art 12 cv). IL est précisé que, si la signature est apposée ad referendum, elle n'aura d'effet qu'après confirmation mais cette dernière a normalement un effet rétroactif (art 12, 2 b) cv, ACIDI, 1996, 214).

Enfin, en ce qui concerne le **traité bilatéral par échange de lettres**, les signatures des parties ne se retrouvent pas sur un même document, mais plutôt sur deux documents différents : C'est le principe de

Souvent, le texte qui le texte qui sert à relater l'intention des deux parties dans le cadre d'un accord bilatéral se compose d'un préambule, d'un dispositif et des clauses finales. Les traités bilatéraux sont des textes simples à la différence des traités multilatéraux qui sont très compliqués aussi bien en la forme qu'au fond. Tout d'abord, Un préambule se définit comme « Les dispositions liminaires dans lesquelles des États contractants, l'organisme constituant, le législateur, toutes parties à un contrat, énoncent les principes qui ont guidé la rédaction du texte dont ils sont les signataires, se dénomme le Préambule". Ensuite, on trouve quelquefois des préambules dans des actes unilatéraux par exemple dans des testaments. Le préambule fait partie du texte. Il a une très grande utilité pour les commentateurs et pour les juges qui, lorsque le texte manque de clarté, y cherchent des éléments d'interprétation de la commune intention du ou des déclarants ou des signataires. Le texte de la Constitution de la

rapprochement de deux instruments qui donne le pouvoir pour chaque représentant de détenir l'instrument signé par le représentant de l'autre État. A l'image de tous les actes de traités, ce genre de traité réponde au principe de structuration d'accord bilatéral qui s'établit tout d'abord pour sa configuration par un préambule, le dispositif et les clauses finales ».

²⁷ Ouvrage Droit international -11 édition de Dominique Carreau et Fabrizio Marella. Chap IV les traités entre Etats , selon l'auteur , la structure des traités notamment celui bilatéral , le préambule « mentionne notamment les buts globaux poursuivis par les parties contractantes : il est clair qu'il ne possède pas la même valeur juridique que le corps du traité (et sur ce point , on ne peut pas ne pas penser à la controverse bien connue en France sur la valeur juridique des préambules constitutionnels » : Cependant, le préambule d'un traité n'est pas à négliger surtout s'il s'agit de procéder à l'interprétation du texte d'un traité afin de découvrir « l'intention des parties contractantes » , c'est ainsi que dans l'affaire des ressortissants américains au Maroc

V° République débute par un Préambule ». On y fait mention « des buts globaux poursuivis par les parties contractantes » et selon l'auteur le préambule ne « possède pas la même valeur juridique que le corps du traité » mais permet d'éclairer ou de découvrir « l'intention des parties contractantes²⁷²⁸ ». En résumé, c'est le lieu de déterminer les vraies intentions des États contractants, la position des législations des parties contractantes c'est-à-dire savoir réellement sur quelles bases et principes de droit, les parties se sont convenues. C'est en somme la cause de l'accord. Les autres éléments constitutifs du texte de référence sont le dispositif et les clauses finales.

S'agissant du dispositif du traité bilatéral, il se caractérise par des énoncés de droits et obligations réciproques des parties cocontractantes qui est souvent complété par des annexes contenant des déclarations interprétatives²⁹. En outre, c'est dans les dispositifs que peuvent se résumer l'ensemble

qui opposa la France et les États-Unis devant la CIJ en 1952, la cour s'estima fondée à examiner le préambule d'un traité afin de pouvoir en apprécier la portée exacte, Rec . 1952, P 196)

²⁸ Voir <https://www.dictionnaire-juridique.com/sergebraudo.php>

²⁹ Le « dispositif » du traité contient ses dispositions principales ; il en constitue le corps. C'est en effet là où l'on trouve énoncés les droits et obligations réciproques des parties contractantes. Ce dispositif est parfois complété par des « annexes » qui peuvent contenir, par exemple, des « déclarations interprétatives » précisant le sens de telle ou telle expression. Annexes et déclarations de ce genre font expressément partie du corps du traité et possèdent une valeur juridique identique (**ainsi en jugea la C.I.J. dans l'affaire Ambatielos de 1952 (Rec. 1952, p. 28)** entre la Grèce et la Grande-Bretagne : la Cour estima qu'une déclaration jointe au texte d'un traité anglo-grec de 1926 faisait entièrement partie de celui-ci et ne pouvait en être détachée.

des articles répartis en grandes parties, des titres et des chapitres. Les annexes concernent les textes servant à compléter le texte principal. Concernant les clauses finales, elles relatent les conditions d'entrée en vigueur, d'accession, modification et de terminaison du traité bilatéral. C'est souvent dans les clauses finales qu'on prévoit les différents moyens et moments de modification du texte de l'accord bilatéral, de la durée d'existence. Ce qui justifie que les accords bilatéraux en général et spécifiquement maritime ne sont pas éternels car ayant une durée de vie déterminée.

Les accords bilatéraux maritimes répondent le plus souvent pour leurs mises en œuvre, d'acceptations réciproques des deux parties prenantes à des séances solennelles caractérisées par des cérémonies. Les séances solennelles s'effectuent dans un cadre approprié (salle de conférence, salle de banquet, hall d'un ministère, salle de conférence d'un hôtel ...) afin de donner à la signature de l'accord de coopération un événement solennel. En ce moment de solennité, les plénipotentiaires des deux États, à tour de rôle, échangent des mots de bienvenus et des paroles de renforcement de ce qui a déjà confiné dans le texte de référence de l'accord bilatéral de coopération maritime. En effet, Les deux délégations des États contractants assistent à la cérémonie de signature ou de remise de parapheurs.

Les paragraphes représentent et confirment les consentements des parties pour la conclusion du traité et qui finalement mettent fin aux négociations tout en définissant l'objet de l'accord et les engagements des parties contractantes. Souvent se sont les deux ministres des affaires étrangères des deux

États contractants ou deux représentants des États contractants ou encore deux plénipotentiaires désignés à cet effet qui concluent les accords bilatéraux en général et particulièrement pour ce qui concerne l'accord spécifique bilatéral maritime.

La géopolitique stratégique des accords se caractérise en un moment donné par des choix de stratégies en zone d'économie maritime importante. L'exemple de l'accord entre l'Inde et la Chine avec différents points pleins d'enseignements sont manifestés surtout en ce qui concerne l'idée de conquérir l'Asie au vu de l'intérêt économique, politique et culturelle qu'elle représente. La mer semble être le pan pouvant permettre de mieux se concilier avec ces réalités asiatiques et aussi bénéficier de leurs vastes marchés dans l'économie bleue avec des compagnies maritimes qui de plus en plus se positionnent et des chantiers navals producteurs de navires gigantesques et modernes. Précisément, l'accord entre la Chine et l'Inde et dont l'objet porte sur une coopération bilatérale axée sur la sécurité notamment la protection des routes maritimes afin de garantir les approvisionnements et échanges commerciaux.

De cet accord, il est estimé que « Les voies de communication sur sa frontière nord restant dangereuses et peu fiables, l'Inde est comparable à une nation insulaire qui dépendrait de ses voies maritimes pour 75 % (en valeur) de son commerce international (95 % en volume). L'augmentation de la part du commerce international dans le produit intérieur brut (PIB), la croissance rapide des échanges avec l'Asie orientale et l'expansion continue des besoins énergétiques renforcent la dépendance indienne vis-à-vis de ces voies

maritimes. Pour sa part, le Japon fait transiter 40 % de ses échanges commerciaux et 90 % de ses importations de pétrole par le détroit de Malacca. 3. Le Japon et l'Inde forment, avec le Brésil et l'Allemagne, le G4 dont l'objectif est d'obtenir des sièges permanents au Conseil de sécurité des Nations unies.^{4 30} ».

De ces réalités de dépendances évoquées, la nécessité de coopérer pour la protection des routes s'avère importante et de surcroît de lutter contre la piraterie notamment avec l'Inde, le Japon et la Chine qui ont intérêt à sécuriser la zone d'autant plus que les « Les États littoraux (Singapour, Malaisie et Indonésie) n'ont ni la capacité technique ni la coordination nécessaire pour assurer la sécurité des 50 000 navires commerciaux qui empruntent chaque année leurs eaux territoriales ». Ceci a favorisé de mettre en place un mécanisme de coopération régionale. Cette coopération internationale a certes diminué les attaques par piraterie mais il n'en demeure pas moins que c'est un phénomène qui connaît son ampleur dans la zone Asie et que cette coopération régionale a renforcé le leadership de l'Inde concernant la lutte contre la piraterie et la sécurité maritime en y consacrant d'énormes moyens. IL en est de même du Japon pour qui il était question de réunir lors d'une conférence les autorités de polices maritimes des 16 pays

asiatiques pour la mise en œuvre du régional coopération agreement³¹.

En somme, l'accord bilatéral entre l'Inde et le Japon a fait naître des élans de coopération régionale qui semblent être de la logique d'un accord bilatéral ayant abouti à des coopérations régionales occasionnées par le partage de zone stratégique maritime de portées géographiques.

Conclusion

L'importance de l'article a été de revenir sur les différentes natures de coopérations maritimes existantes qui se présentent sous forme de nature bilatérale ou de nature multilatérale. Autant d'aspects techniques et de réalités juridiques que regorgent ces différents accords depuis leur élaboration, leur mise en œuvre jusqu'à leur finalisation par les différents gouvernements. Cette élaboration requiert la participation des États qui se constituent en tant que plénipotentiaires lors des séances de discussions et de travail.

Ce qui crée ainsi des liens d'alliance entre ces nombreux États participants qui souvent sont animés par des considérations d'appartenance aux mêmes zones géographiques économiques ou de lien par appartenance à des organismes de défenses d'intérêts

³⁰ La coopération maritime nippo-indienne : Réinvestir l'Asie par la mer, CELINE PAJON, Dans politique étrangère 2009/3 (Automne) ; pages 637/648, édition institut français des relations internationales, article disponible <https://www.cairn.info/revue-politique-etrangere-2009-3-page-637.htm>.

³¹ . « Les Japan Maritime Self-Défense Forces (JMSDF) sont d'ailleurs déployées depuis 2001 dans l'océan Indien en appui aux opérations de la coalition internationale en Afghanistan. Enfin, les garde-côtes nippons profitent d'une flotte moderne de 350 patrouilleurs. Force paramilitaire relevant du ministère

des Transports et non du ministère de la Défense, ils sont bien adaptés pour assurer des missions de police, de coopération internationale et des activités de confidence-building dans la région¹⁰ ». La coopération maritime nippo-indienne : Réinvestir l'Asie par la mer, CELINE PAJON, Dans politique étrangère 2009/3 (Automne) ; pages 637/648, édition institut français des relations internationales, article disponible <https://www.cairn.info/revue-politique-etrangere-2009-3-page-637.htm>.

économiques maritimes. L'exemple des groupes africains, européens, asiatiques, américains, est révélateur de la géopolitique stratégique maritime lorsqu'il s'agit de négociations sur les conventions internationales maritimes au sein des organismes des nations unies.

En somme, pour qui connaît le milieu maritime, l'aspect technique a tendance à l'emporter sur les réalités de stratégies entre les États dans le cadre d'une diplomatie de nature économie maritime d'où l'intérêt d'une telle réflexion condensée dans cet article scientifique de sciences juridiques d'objets maritime.