



COLLOQUE
L'ORDRE PUBLIC EN MER
RECUEIL DES RESUMES

12-13 mai 2011
Le Quartz, Brest



L'ORDRE PUBLIC EN MER

De manière générale, l'ordre public désigne l'ensemble des règles, édictées dans l'intérêt général, qui régissent la vie en société.

Une règle est qualifiée d'ordre public lorsqu'elle est obligatoire et s'impose pour des raisons impératives de protection, de sécurité, de moralité.

En mer, L'Etat peut être conduit à agir pour assurer la défense des droits souverains et des intérêts de la nation (liberté des communications en mer, règlements des conflits d'usage...) et mettre en oeuvre ses pouvoirs d'intervention pouvant conduire à l'emploi de la force.

Les nouveaux défis auxquels se trouvent confrontées les activités maritimes (piraterie, réchauffement climatique...) imposent une nouvelle approche de l'ordre public en mer.

Le workshop aura pour objectif d'analyser dans quelle mesure cette nouvelle approche - tel le renforcement de la surveillance maritime - doit permettre de mieux sécuriser l'usage des mers et de leurs ressources.

COMITE D'ORGANISATION

- **Nicolas Boillet**, Maître de conférences, AMURE, IUEM, Université de Brest
- **Annie Cudennec**, Professeur, AMURE, IUEM, Université de Brest
- **Olivier Curtil**, Maître de conférences, AMURE, IUEM, Université de Brest
- **Cécile de Cet-Bertin**, Maître de conférences, AMURE, IUEM, Université de Brest
- **Gaëlle Guéguen-Hallouët**, Maître de conférences, AMURE, IUEM, Université de Brest
- **Armel Kerrest**, Professeur, AMURE, IUEM, Université de Brest
- **Véronique Labrot**, Maître de conférences, AMURE, IUEM, Université de Brest
- **Arnaud Montas**, Maître de conférences, AMURE, IUEM, Université de Brest
- **Séverine Julien**, secrétariat scientifique, AMURE, IUEM, Université de Brest



An aerial photograph of a large, white iceberg floating in the dark blue ocean. The iceberg has a complex, irregular shape with several smaller peaks and a large, flat top. The water around the iceberg is slightly choppy, and the overall scene is captured from a high angle, looking down at the sea.

**Les documents présentés dans ce recueil sont des versions provisoires
et à ce titre n'ont pas valeur de publication.**

Les actes du colloque paraîtront prochainement.

JEUDI 12 MAI 2011

09h30 - Allocutions d'ouverture

- **Administrateur général Loïc Laisné**, adjoint au Préfet maritime de l'Atlantique, chargé de l'action de l'Etat en mer
- **Béatrice Thomas-Tual**, doyen de la faculté de droit et sciences économiques de Brest, Université de Bretagne occidentale
- **Jean Boncoeur**, Professeur d'économie, Université de Brest, Directeur de l'UMR AMURE

SESSION I

Sous la présidence d'A. Cudennec,
Professeur de droit public, Université de Brest

10h00 - Propos introductifs

L'ordre public : approche philosophique

Patrice Poingt, Professeur de philosophie, Brest

- **L'action de l'Etat en mer : la fonction garde-côtes, marine nationale et nouvelles exigences d'ordre public en mer**
Thierry Duchesne, Commissaire en chef, Chef du bureau Action de l'Etat en mer, Etat Major de la Marine
- **L'émergence d'un ordre public écologique en mer**
Agathe Van Lang, Professeur de droit public, Université de Nantes

12h30 - Déjeuner

SESSION II

Sous la présidence de C. de Cet Bertin,
Maître de conférences de droit privé, Université de Brest

14h00 - L'ordre public en mer : l'organisation des usages d'un espace public

- **Ordre public et liberté des mers: les fondements du droit de la mer**
Symeon Karagiannis, professeur de droit public, Université de Strasbourg
- **La régulation européenne des usages maritimes**
Loïc Gard, Professeur de droit public, Université Montesquieu-Bordeaux IV, titulaire de la chaire Jean Monnet

15h30 - Débats / Pause

16h00 - Spécificité de l'ordre public en mer

- **Existe-t-il un ordre public du fond des mers?**
Véronique Labrot, Maître de conférences de droit public, Université de Brest
- **L'ordre public domanial en mer**
Nathalie Bettio, Maître de conférences de droit public, Université de Brest

17h00 - Débats

VENREDI 13 MAI 2011

SESSION III

Sous la présidence de **D. Charles Le Bihan**,
Professeur de droit public, Université de Rennes 2

09h00 - L'ordre public dans le contentieux maritime

- **L'expression de l'ordre public dans le droit applicable au transport maritime**
Cécile De Cet-Bertin, Maître de conférences de droit privé, Université de Brest
- **L'ordre public et la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP)**
Philippe Delebecque, Professeur de droit privé, Président de la CAMP

10h30 - Débats / Pause

11h00 – L'apport de la jurisprudence internationale et européenne

- **L'apport de la jurisprudence du Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM)**
Philippe Gautier, Greffier au TIDM
- **L'ordre public européen : l'apport de la CEDH**
Christiane Brisson – Cour européenne des droits de l'homme

12h30 - Déjeuner

SESSION IV

Sous la présidence de **B. Leclerc**, Procureur auprès du TGI de Brest

14h00 - La protection pénale de l'ordre public en mer

- **L'évolution de la protection pénale de l'ordre public en mer**
Claudia Ghica- Lemarchand, Maître de conférences de droit privé, Université de Paris XII
- **L'ordre public en mer à l'épreuve de la piraterie**
Arnaud Montas, Maître de conférences de droit privé, Université de Brest
- **L'arrestation en mer**
Gildas Roussel, Maître de conférences de droit privé, Université de Brest

15h30 - Débats / Pause

16h00- Rapport de synthèse

- **Jean-Pierre Quéneudec**, Professeur émérite, Président de l'Académie de marine

16h30 – Clôture du colloque

▶ SESSION I

Propos introductifs

- **L'ordre public : approche philosophique**

Patrice Poingt, Professeur de philosophie, Brest

Le concept d'ordre public est un concept à la fois interne et externe au droit : interne quand il définit l'ensemble des règles impératives régissant l'organisation d'un Etat, externe quand il désigne ce qui ne doit pas être troublé sous peine de mettre à mal l'unité de la société. C'est ce deuxième sens qui exige un approfondissement philosophique parce qu'il renvoie aux fondements mêmes de notre conception du vivre ensemble. On se contentera ici d'un parcours rapide des deux traditions qui s'efforcent de rendre compte de la consistance de la société comprise comme ordre public : la tradition naturaliste et la tradition contractualiste. La seconde – qui prévaut aujourd'hui – privilégie trois éléments permettant d'expliquer la stabilité du corps social : la force, les mœurs et le droit. Chacun de ces éléments renvoie à une doctrine spécifique – respectivement : Hobbes, Montesquieu / Tocqueville et Kant – et la prééminence d'un de ces trois éléments dans nos représentations est révélatrice de notre conception de l'ordre public.

- **La fonction garde-côtes, la marine nationale et les nouvelles exigences d'ordre public en mer**

Commissaire en chef de 1^{re} classe (marine) Thierry Duchesne

Chef du bureau action de l'Etat en mer – Etat-major de la marine

Les océans connaissent actuellement une révolution technologique qui rend leur exploitation chaque jour plus aisée. Malheureusement cette globalisation de l'océan ne présente pas que des avantages car l'espace maritime devient aussi un enjeu pour les réseaux criminels (pillage des ressources, trafics illicites, piraterie..).

Cette situation a d'abord nécessité une évolution radicale de l'organisation française de l'action de l'Etat en mer qui, depuis 2004, a connu le renforcement des pouvoirs des préfets maritimes et des délégués du gouvernement outre-mer, la création des zones maritimes, cadre « territorial » d'action des représentants de l'Etat en mer (arrêté de 2007), la nouvelle définition des missions de l'AEM (arrêté de 2007) et la création d'une fonction garde-côtes (décret de 2010).

La marine nationale est un des acteurs de l'action de l'Etat en mer, au côté des autres administrations. Les nouveaux enjeux environnementaux et de sécurité de l'espace maritime ont nécessité, non seulement une adaptation de sa posture de sauvegarde maritime sur tous les

océans, mais aussi l'adaptation du cadre législatif et réglementaire pour lui permettre de répondre à ses nouvelles missions (loi emploi de la force en mer, code des transports, code de la défense...).

Pour répondre à la définition de l'ordre public les nouvelles exigences d'ordre public en mer sont considérées de la manière suivante par la MN :

- Sécurité de l'espace maritime : les opérations de lutte contre le trafic de drogue ont pris une importance considérable aux Antilles, en Atlantique et en Méditerranée. Elles mettent en œuvre un droit international et national qui fait preuve d'une grande efficacité. Mais il n'en est pas de même pour les opérations de lutte contre l'immigration irrégulière par voie de mer qui souffre du statut international de l'espace maritime et d'outils juridiques peu adaptés ;
- Salubrité : la protection de l'environnement en mer est sous une forte influence européenne. C'est dans ce cadre que des aires marines protégées, de statuts juridiques très divers, voient le jour avec un objectif de classement de 20% de l'espace maritime français. Dans le domaine de l'intervention, l'assistance aux navires en difficulté et la lutte contre la pollution connaissent des évolutions significatives en termes de dispositif et de droit applicable.
- Tranquillité publique : la surveillance de l'espace maritime constitue désormais un enjeu majeur qui explique en grande partie la naissance de notre fonction garde-côtes. L'atteinte la plus grave dans la tranquillité publique en mer est relative à la piraterie. Malgré une nouvelle loi consacrée à ce crime international, la marine se heurte à d'importantes difficultés pour réprimer ce phénomène. La communauté internationale ne fait en effet pas preuve de beaucoup de volonté pour réprimer cette criminalité, malgré la mobilisation des marines militaires. Enfin il faut noter les nouvelles dispositions relatives à l'emploi de la force armée dans le maintien de l'ordre qui viennent de faire l'objet d'une nouvelle instruction du Premier ministre. Il est intéressant d'étudier sur ce sujet comment le maintien de l'ordre est envisagé en mer et quelle est la place de la marine nationale.

- **L'émergence d'un ordre public écologique en mer**

Agathe Van Lang, Professeur de droit public, Université de Nantes

Non communiqué

▶ SESSION II

L'ordre public en mer : l'organisation des usages d'un espace public

- **Ordre public et liberté des mers: les fondements du droit de la mer**

Symeon Karagiannis, professeur de droit public, Université de Strasbourg

Le mot « liberté » ou encore les mots qui lui sont proches comme « libre » ou encore « libération » se trouvent dans un grand nombre d'articles de la Convention de Montego Bay. Il est vrai que, à plusieurs reprises, il se trouve dans des expressions qui ne nous intéressent pas (par exemple, « monnaies librement utilisables », « Ville libre et hanséatique de Hambourg ») mais il est vrai aussi que l'expression de « liberté de navigation » ou bien de transit ou bien libertés de la mer ou libertés des Etats s'y trouvent en nombre de reprises non négligeable.

En revanche, l'expression d' « ordre public » ne se trouve pas une seule fois dans le texte. Et si le mot « ordre » tout court est très souvent utilisé, ses utilisations n'ont pas d'intérêt pour l'objet de la présente étude (par exemple, « ordre alphabétique », « questions d'ordre administratif », « obligation d'ordre général »).

Or, si « ordre public » et « liberté » peuvent être vues, en général, comme des notions antinomiques, l'absence de l'expression « ordre public » peut assurément constituer un moment de bonheur absolu pour les amis intransigeants de la liberté. En l'absence de son adversaire historique, la liberté est promise, dans le droit de la mer, à un triomphe majestueux.

La réalité est pourtant tout autre. Sans trop exagérer, on peut dire que l'histoire du droit de la mer moderne est une série de luttes visant à restreindre la liberté en mer. Toutefois, avant de se précipiter pour conclure que le droit de la mer est devenu un ensemble de restrictions liberticides dignes d'un régime dictatorial, il faudra tenir compte du fait que, face à la liberté de l'individu, en mer comme dans d'autres domaines, se dresse la liberté des autres. La notion d'ordre public est celle qui permettra d'établir un juste équilibre entre l'un et l'ensemble. Rien d'original ni d'inquiétant de ce point de vue : le juriste passe justement son temps à chercher à concilier les libertés éventuellement contradictoires dont peuvent se prévaloir les membres individuels d'une société. Cela sans oublier que, dans le domaine spécifique des relations maritimes, l'individu vu en tant qu'être humain n'est, par la force des choses, pas au centre de l'intérêt. Très classiquement internationaliste, le droit de la mer, sans négliger les droits de l'homme, lorsque cela devient nécessaire, n'a principalement d'yeux que pour les sujets principaux du droit international public, les Etats. Ainsi, l'éventuelle contradiction, qui, à vrai dire, ne peut être

fortement présente que dans la tête d'anarchistes ou de libertariens, entre ordre public et liberté perd de son acuité. On est davantage enclin à vouloir limiter la liberté d'un Etat que celle d'un être humain.

Maintenant, dire que l'expression d' « ordre public » est absente du texte de la Convention de Montego Bay ne signifie pas que, d'un point de vue formel déjà, notre Convention fasse une sorte d'impasse sur l'impératif de l'ordre public. D'autres expressions suppléent, avec plus ou moins de bonheur et plus ou moins de clarté, l'absence formelle de l'expression d' « ordre public ». Il en est ainsi, par exemple, de l'expression « ordre juridique pour les mers et les océans », que l'on rencontre dans le quatrième considérant du préambule de la Convention, bientôt suivi, dans le cinquième considérant du même préambule, de l'expression « ordre économique international juste et équitable ». Il ne s'agit pas que de mots. Déjà, un « ordre juridique » implique une certaine dose d' « ordre public » si l'on considère, en tout cas, que cette expression ne se limite point à énoncer des règles juridiques supplétives, valables donc uniquement sur la base de la volonté des Etats, unilatéralement ou conventionnellement exprimée. De ce point de vue, les éventuelles dispositions de la Convention de Montego Bay que l'on pourrait considérer comme relevant de l' « ordre public » auront, en partie, les mêmes effets juridiques qu'ont, dans une échelle naturellement tout autre, les normes de « jus cogens ». Les normes d'ordre public sont des mini-normes jus cogens ou, si l'on préfère, des normes de mini-jus cogens. Cette dernière expression déploie ses effets et son utilité dans le cadre du droit international général ; l'ordre public les déploie dans un cadre international fermé, celui, en l'occurrence, du droit de la mer et, plus particulièrement, celui de la Convention de Montego Bay même si, naturellement, les prémisses étaient déjà bien présentes dans les Conventions de Genève, du moins dans celle sur la mer territoriale et la zone contiguë et dans celle sur la haute mer.

Quant à l'expression « ordre économique international juste et équitable », une particularité mérite d'être signalée. Les deux dernières épithètes (« juste » et « équitable ») peuvent poser des problèmes à un juriste rigoureux. Sans verser dans l'amoralisme ou le relativisme moral et culturel, les frontières entre le juste et l'injuste et, peut-être encore plus, les frontières entre l'équitable et l'inéquitable ne sont pas faciles à tracer de manière objective. Le juriste, contrairement au diplomate et à l'homme politique, a horreur du flou, de l'imprécis, du nébuleux et du vague. Or, il est bien servi avec les notions du juste et de l'équitable, même si, en son for intérieur, il sait bien qu'il doit servir la justice et chercher l'équité. Ainsi, en opposition avec le quatrième considérant du préambule de la Convention qui se réfère à l' « ordre juridique pour les mers et les océans », le cinquième considérant, qui se réfère, lui, à un « ordre économique international juste et équitable » ne semble pas être éligible pour contenir de quelconques considérations d' « ordre public » si ce n'est dans la sphère de la morale et de la politique. Au demeurant, les rédacteurs du préambule sont loin d'être dupes ou d'humeur à réduire leurs lecteurs en erreur. Ils appellent de leurs vœux « la mise en place d'un ordre économique international juste et équitable dans lequel il serait tenu compte des intérêts et besoins de l'humanité tout entière et, en particulier, des intérêts et besoins spécifiques des pays en développement ». L'emploi du conditionnel (« il serait ») en dit long sur le souhait qu'ils expriment. Or, on ne peut concevoir un « ordre public » construit sur de simples souhaits politiques. Le moins que l'on puisse dire est qu'une norme d'ordre public ne peut relever de l'optatif, ne peut constituer une norme de soft law.

Au-delà du préambule de la Convention de Montego Bay, on rencontre une expression proche de celle d'« ordre public » dans le cœur de la Convention et, notamment, dans le cadre, riche en conflits d'intérêts et en conflits juridiques, du passage inoffensif dans la mer territoriale. Il s'agit de l'expression de « bon ordre », concept qui, ensemble avec la paix et la sécurité de l'Etat côtier ne doit pas être mis en danger par un navire étranger si ce dernier veut que son passage dans la mer territoriale continue d'être qualifié d'« inoffensif ».

Dans sa généralité et en ce qui concerne ses rapports avec la liberté de la mer, l'ordre public semble couvrir deux réalités juridiques différentes. La première a trait à la protection d'un Etat riverain individuel, la seconde est relative à la protection d'intérêts globaux de l'humanité ou, à tout le moins, d'un grand nombre d'Etats. Bien sûr, on pourrait s'inquiéter à propos de cette juxtaposition Etat côtier / communauté internationale, voire humanité tout entière. Toutefois, il convient de noter qu'un Etat membre de la communauté internationale peut parfaitement se trouver dans la position de l'Etat côtier qui cherchera à protéger ses intérêts à l'encontre, par exemple, d'un passage non inoffensif. Dans sa conception classique, le droit de la mer n'a que faire des Etats enclavés. L'enclavement maritime, dont seule la Suisse a pu pendant longtemps offrir un exemple concret, est une sorte d'anomalie, résultat de guerres perdues ou de successions d'Etats malheureuses.

Une des caractéristiques classiques du droit de la mer est le droit de passage inoffensif effectué par un navire étranger dans la mer territoriale d'un Etat côtier. On notera tout d'abord qu'il s'agit bel et bien d'un droit et non point d'une quelconque tolérance de la part des autorités de l'Etat côtier destinée à faciliter le commerce maritime et la navigation. Historiquement, ce droit est la nécessaire et peut-être un peu douloureuse contrepartie que les Etats côtiers ont eu à acquitter au moment où le droit international a fini par reconnaître leur souveraineté dans une étroite bande de mer au large de leurs côtes appelée, par la suite, mer territoriale. Ce donnant donnant jette une curieuse lumière sur la notion de souveraineté qui, dans le cadre au moins de la mer territoriale, se trouve ab initio singulièrement limitée. Toutefois, il n'était pas question non plus que les navires étrangers puissent traverser les mers territoriales des Etats côtiers en toute liberté sous peine de vider la notion de souveraineté de toute réelle substance. Le compromis du droit de passage inoffensif a nécessité une assez stricte définition dont on trouve actuellement les éléments dans les articles 18 et 19 de la Convention de Montego Bay.

On n'insistera pas ici sur l'article 18 qui se contente de définir le terme de « passage », même si le sens et la portée de cette disposition sont loin d'être clairs. D'emblée, c'est l'article 19 de la Convention de Montego Bay qui attire l'attention, une disposition qui s'efforce de cerner le terme « inoffensif » dans l'expression « passage inoffensif ». Il est vrai que les épithètes ont toujours posé à l'interprète davantage de problèmes que les substantifs.

Selon le § 1 de cet article, « le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier ». Certains pourraient voir dans cette expression une simple coïncidence linguistique entre « ordre public » et « bon ordre ». On ne les prendra pas comme strictement synonymes cependant qu'il convient de voir que les deux concepts sont très proches. Le principe est celui de la libre traversée de la mer territoriale par les navires étrangers, principe excellemment rendu par la tournure négative de la première phrase de l'article 19 § 1. Et ce sont des motifs d'ordre public ou, si l'on préfère, de préservation de l'ordre public qui s'opposeront à la continuité

du passage inoffensif. Au demeurant, ces motifs agissent indirectement. Ils n'empêchent pas per se le passage inoffensif. Ils se bornent à enlever au passage son caractère d'inoffensif ; or, les navires étrangers n'ont pas droit à un passage non inoffensif.

Toute la question est de savoir à partir de quand et sur la base de quels critères un passage cesse d'être inoffensif. Comme il est bien connu, la Convention de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë contenait une disposition analogue à celle du § 1 de l'article 19 CMB. Et, naturellement, les questions n'étaient pas moins importantes à l'époque à ce sujet. Dans un objectif évident de promouvoir les bonnes relations entre Etats côtiers et navires étrangers et, en somme, entre les premiers et les Etats du pavillon des seconds, l'article 19 CMB va contenir un long second paragraphe dont l'article 14 de la Convention de 1958 était dépourvu. De manière détaillée, cette nouvelle disposition s'attelle à nous dire dans quelles circonstances « le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier ».

On peut, de prime abord, considérer que les détails qu'a voulu ajouter la CMB risquent de restreindre la liberté de traverser la mer territoriale. Mais, d'un autre côté, les motifs de non-inoffensivité de l'article 19 § 2 clarifient la situation et enlèvent à l'Etat côtier une portion de l'arbitraire dont il aurait pu, sinon, faire preuve. Les navires étrangers peuvent ainsi en tirer une certaine consolation. Toutefois, il ne faut pas faire preuve d'innocence. L'exposition détaillée des actes de non-inoffensivité protège globalement les intérêts de l'Etat côtier bien plus que les intérêts de l'Etat du pavillon. Il y a, à cet égard, deux indices qui ne trompent pas. En premier lieu, le § 2 de l'article 19 ne se borne pas à établir une liste détaillée d'actes concrets enlevant au passage son caractère inoffensif. Sa douzième et dernière rubrique, s'éloignant du paradigme de concrétisation des actes répréhensibles, fait – également – enlever le caractère inoffensif au passage lorsque le navire se livre à « toute autre activité sans rapport direct avec le passage ». La généralité de cette rubrique nous rapproche, peut-être dangereusement, de la problématique du passage inoffensif telle qu'on la connaissait dans la Convention de Genève.

En second lieu, comme l'explique sans ambages le § 2 de l'article 19, il suffit que le navire se livre à l'un quelconque des actes énumérés par cette disposition pour que le passage cesse d'être inoffensif. La sanction est donc automatique. L'Etat côtier n'aura pas à prouver que tel ou tel acte du navire a pu porter atteinte à sa paix, à son bon ordre ou à sa sécurité. Il lui suffira de prouver qu'un des actes énumérés par notre disposition a pu avoir lieu. Il est vrai qu'il est particulièrement malaisé de prouver une atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier. Contourner l'obstacle de la difficulté de cette preuve par la mise en place de présomptions irréfragables ou quasi-irréfragables est un éminent service que la Convention de Montego Bay rend aux Etats côtiers. Maintenant, il est vrai que, lorsque l'on regarde de plus près le détail du § 2 de l'article 19, l'on peut se poser quelques questions sur le triomphe annoncé de l'Etat côtier. A côté de rubriques qui énoncent de simples faits (par exemple, « lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs »), on peut également trouver des rubriques non seulement formulées de manière vague mais comprenant aussi des appréciations de valeur. Un exemple typique est celui de la 8ème rubrique (« pollution délibérée et grave, en violation de la Convention »). Encore plus discutable est la pertinence de la 4ème rubrique (« propagande visant à nuire à la défense ou à la sécurité de l'Etat côtier »). Problématique peut encore s'avérer la 1ère rubrique (« menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'Etat côtier ») dans la mesure où la

notion de « menace » est l'une des plus difficiles à appréhender par le juriste. En somme, contrairement à certaines apparences, l'article 19 de la Convention de Montego Bay est finalement loin d'apporter des réponses à toutes les questions que l'on pouvait encore se poser sous l'empire de l'article 14 de la Convention de 1958. Prosaiquement, cela signifie qu'il reste toujours quelques marges de discussion juridique au profit de l'Etat du pavillon dont un navire aurait été contraint de quitter la mer territoriale tierce pour passage prétendument non inoffensif. Même si, on s'en doute, relativement peu de litiges de ce genre pourront être appréciés sur la stricte base de la Convention de Montego Bay par un juge ou un arbitre international et que le rapport des forces risque, ici comme ailleurs, de s'avérer plus déterminant qu'une brillante argumentation juridique.

Au-delà, reste l'inconnue du non-respect par le navire des lois et règlements établis par l'Etat côtier relativement à l'exercice du passage inoffensif y compris ceux concernant les voies de circulation et dispositifs du trafic dans sa mer territoriale. On constate que le non-respect des lois et règlements de l'Etat côtier est sanctionné, aux termes de l'article 30 de la Convention de Montego Bay, uniquement lorsque l'infraction est le fait d'un navire de guerre étranger. On pourrait, certes, argumenter ici en prétendant que si l'Etat côtier peut faire le plus (ordonner à un navire de guerre de quitter sa mer territoriale) il pourra le faire a fortiori s'agissant d'un navire civil mais il n'est pas sûr qu'une telle argumentation se révèle sans faille. Qui plus est, les articles 28 et 27 de la Convention de Montego Bay restreignent considérablement l'exercice par l'Etat côtier de sa juridiction civile et pénale à l'égard ou bien à bord d'un navire marchand. On se contentera de signaler que, plus spécifiquement, sa juridiction pénale peut, exceptionnellement, être exercée à bord d'un navire marchand lorsque « les conséquences de l'infraction s'étendent à l'Etat côtier » ou encore lorsque « l'infraction est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale ». Certes, dans ces cas, le passage ne cesse formellement d'être inoffensif et l'Etat côtier n'a pas le droit de l'obliger à quitter sa mer territoriale mais, en réalité, les conséquences sur la continuité de la navigation du navire étranger seront analogues au cas où celui-ci serait dans l'obligation de quitter la mer territoriale. La situation peut même s'avérer pire si, dans un objectif de bonne administration de la justice pénale, voire, le cas échéant, de la justice civile, les autorités de l'Etat côtier décidaient de dérouter le navire vers un port de l'Etat côtier.

Finalement, la dialectique entre la liberté de navigation dans la mer territoriale et la préservation de l'ordre public de l'Etat côtier est pleine de subtilités et d'incertitudes. Justement, cette incertitude est portée à une sorte de paroxysme s'agissant de l'exercice de la juridiction civile et pénale lorsque les articles 28 et 27 utilisent le conditionnel pour prôner l'abstention de l'Etat côtier hormis dans certains cas spécifiques. Or, on l'a vu, le conditionnel, c'est la mort du raisonnement juridique clair menant à des solutions certaines.

Du reste, ailleurs que dans la mer territoriale, des questions analogues peuvent surgir quant à la préservation de l'ordre public de l'Etat côtier entendu lato sensu face à l'impératif de la liberté de la navigation.

On sait tout d'abord que les nouveautés apportées par la CMB au sujet de la traversée des détroits internationaux n'ont pas eu pour résultat la modification du statut juridique de l'espace maritime constituant ces détroits. Au titre de la mer territoriale ou, plus rarement, au titre des eaux intérieures, ces eaux sont soumises à la souveraineté de l'Etat côtier. En dehors des exceptions que prévoit la partie III de

la Convention, la législation de l'Etat côtier s'y applique. Dans ce contexte, on peut se demander ce qu'il en est de la problématique de la préservation de l'ordre public de l'Etat côtier en cas de traversée indécrite d'un détroit dont cet Etat serait riverain. Bien sûr, pour des raisons politiques évidentes, on a banni de la partie III de la Convention toute référence au passage inoffensif (sauf dans le cas des détroits où, exceptionnellement, un tel type de passage demeurerait en vigueur). Or, loin de bénéficier d'une liberté absolue de traversée (ou, le cas échéant, de survol), les navires (et aéronefs) étrangers sont tenus à respecter bon nombre de restrictions que l'Etat riverain du détroit pourra imposer. Nombre de ces restrictions sont identiques ou, en tout cas, très proches de motifs qui, dans le cas de la mer territoriale, rendraient le passage non inoffensif. Or, alors même que dans le cadre du passage inoffensif dans la mer territoriale, l'Etat côtier peut contraindre le navire à la quitter, dans le cadre des détroits internationaux régis par le passage en transit, une telle possibilité semble exclue même si les navires ont l'obligation juridique de se conformer aux différentes prescriptions émises par l'Etat riverain. Il s'agit manifestement ici d'une sorte de *lex imperfecta*. Curieusement d'ailleurs la seule possibilité pour les Etats riverains de sévir contre des passages en transit indécrits concerne les navires de guerre et aéronefs assimilés (article 42 § 5). Mutatis mutandis, nombre de dispositions de la Convention concernant les détroits internationaux sont reprises également à propos du passage archipélagique.

Enfin, le régime juridique de la zone contiguë porte, lui aussi, des traces de la dialectique ordre public / liberté. N'oublions pas que c'est pour préserver ce qu'il y a de plus sacré dans la notion d'ordre public que les Etats ont fini par porter atteinte à ce qu'il y avait de plus sacré à leurs yeux à l'époque, à savoir la liberté de navigation en haute mer. En revanche, la préservation de ce que l'on pourrait appeler l'ordre public économique est une idée relativement neuve et, parce que neuve, faisant toujours l'objet de controverses. Il suffit de rappeler les incertitudes à propos des mesures que l'Etat côtier peut prendre dans sa ZEE afin de sanctionner la pêche illégale ou une pollution délibérée.

- **La régulation européenne des usages maritimes**

Loïc Gard, Professeur de droit public, Université Montesquieu-Bordeaux IV, titulaire de la chaire Jean Monnet

La régulation pose le problème plus vaste de la gouvernance des activités maritimes en Europe. Cette problématique était également au cœur des travaux de l'atelier 4 du Grenelle de la mer en France. En l'état actuel des choses, la dénationalisation de la régulation s'est imposée par la création d'agences qui ont tendance à œuvrer indépendamment des unes des autres. La démarche est trop tubulaire. Mais elle tend à se déssectorialiser depuis la publication par la Commission européenne du Livre bleu en 2007 qui lance la politique maritime intégrée. Un premier bilan de cette dernière fait apparaître des croisements entre les différentes régulations inconnus jusqu'à peu, que ce soit au niveau national ou européen. Mais sur quels leviers juridiques l'Union européenne peut-elle compter pour faire prospérer ses intentions en la matière?

Spécificité de l'ordre public en mer

- **Existe-t-il un ordre public du fond des mers?**

Véronique Labrot, Maître de conférences de droit public, Université de Brest

Non communiqué

- **L'ordre public domanial en mer**

Nathalie Bettio, Maître de conférences de droit public, Université de Brest / C.R.A.

A un moment où est discutée en doctrine la pertinence de l'incorporation de l'eau, et donc de l'eau de mer, dans le domaine public, se pose la question de savoir dans quelle mesure cette extension du domaine public permettrait de mieux sécuriser l'usage des mers et de leurs ressources en ouvrant la possibilité de protéger celles-ci par la police de la conservation du domaine public ? Jusqu'ici la domanialité publique des eaux des ports maritimes a permis, grâce à la police de la grande voirie, de garantir une protection renforcée de ces eaux par rapport à l'eau de mer, bien qu'elles fassent partie de celle-ci. Toutefois, si l'interdépendance des eaux superficielles impliquerait de soumettre l'ensemble des eaux de mer surplombant le domaine public maritime à un même régime juridique, la domanialité publique n'implique pas seulement l'institution éventuelle d'une protection pénale spécifique au domaine. Elle suppose son appropriation publique qui est porteuse de certains risques au regard de la patrimonialisation et de la valorisation économique qu'elle implique.

▶ SESSION III

L'ordre public dans le contentieux maritime

- **L'expression de l'ordre public dans le droit applicable au transport maritime**

Cécile De Cet-Bertin, Maître de conférences de droit privé, Université de Brest

La « loi relative au transport maritime » n'existe pas... mais elle a un équivalent si l'on veut bien considérer sous cette appellation, ce que nous ferons, le Livre IV de la cinquième partie du code des transports dernièrement adopté¹, Livre qui a pour objet « Le transport maritime ». Cette étude, dont il n'est présenté ici qu'une ébauche², postule qu'émane de la loi, un ordre public ; car la loi exprime ce qu'a voulu l'Etat sous la sanction de la contrainte³. Ce n'est pas l'Ordre public avec un O majuscule car nul ne sait précisément ce qu'il est, mais un ordre public qui est à la fois « ordre » parce qu'il enjoint et « ordre » parce qu'il organise. Ce qui est organisé par le code des transports dans le Livre IV de la cinquième partie est présenté dans une première partie intitulée : La nouvelle expression d'un ordre public. Ce qui est enjoint par le législateur est présenté dans la seconde partie où il est observé qu'en dépit de la codification à droit constant, méthode qui est censée ne pas modifier les textes existants⁴, émane de la loi considérée un nouvel ordre public.

Plan :

- I. La nouvelle expression de l'ordre public inhérent à la loi relative au transport maritime
 - A/ Les origines des articles constituant le Livre IV : Une expression réorganisée de l'ordre public
 - B/ Les nouveaux textes du Livre IV : l'expression de l'ordre public par ricochet
 - C/ Les dispositions légales disparues : l'ordre public actualisé
- II. Le contenu pérenne d'un nouvel ordre public inhérent à la loi relative au transport maritime
 - A/ Un ordre public étonnamment stable
 1. Des définitions figées
 2. L'immutabilité de l'ordre public attaché aux contrats du Livre IV
 - B/ Un nouvel ordre public
 1. Le contexte du Livre IV
 2. Les sanctions pénales et administratives du Livre IV
 3. Le gommage de la spécificité du droit maritime

¹ Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, JORF n° 0255 du 3 novembre 2010

² La publication à suivre la complétera

³ Référence est ici faite à la présentation de la loi parmi « Les phénomènes du droit » par Jean CARBONNIER.

⁴ Selon les termes de la circulaire du 30 mai 1996 relative à la codification des textes législatifs et réglementaires : « En principe, les codes sont produits en retenant la présentation des textes dans leur rédaction en vigueur au moment de la codification sans mêler à cet effort une réforme du fond du droit » JORF n° 129 du 5 juin 1996.

- **L'ordre public et la Chambre arbitrale maritime de Paris (CAMP)**
Philippe Delebecque, Professeur de droit privé à l'Université de Paris-I, Président de la CAMP

1. L'ordre public est l'une des notions les plus fuyantes du droit civil (C. civ. art. 6). 28 définitions ont été recensées par Ph. Malaurie dans sa thèse, avant qu'il ne propose la sienne ; d'autant qu'elle n'est pas conçue de la même façon en droit interne et en droit international. Or, la matière maritime est, par essence, internationale.

2. La matière maritime est propice à l'arbitrage.

Droit de la mer. CIJ. Tribunal de la Mer.

Droit maritime commercial. Il s'agit d'un mode de règlement des litiges très répandu et valorisé.

Dans le temps. Ordonnance de la Marine. Code de commerce. CPC : décrets de 1980 et 2011.

Dans l'espace. Angleterre (LLMA). Etats-Unis. Pays nordiques. Singapour. Paris (CAMP). Ohada.

3. Les deux termes sont relativement incompatibles, car l'on cherche à travers l'arbitrage une solution souple et libérée des contraintes étatiques. C'est vrai dans l'ordre interne et encore plus dans l'ordre international. Du reste, le décret de 2011 libéralise encore l'arbitrage et laisse aux parties la possibilité de déroger à de nombreuses exigences, notamment sur le délai d'arbitrage ou même, ce qui est encore plus important, leur donne la possibilité de renoncer à un recours en annulation.

4. Pour autant, l'ordre public n'est pas absent.

Déjà dans les règles de procédure où les principes directeurs doivent être respectés (1464 al. 2, applicable en matière interne) et en matière internationale (cf. respect de l'égalité des parties et du principe de la contradiction : art. 1510).

Mais aménagement : confidentialité, cf. 1464 in fine

De même dans les règles de l'exequatur : refusé si la sentence est « manifestement contraire à l'ordre public » (1488) ou, en matière internationale, si la sentence est manifestement contraire à l'ordre public international (art. 1514) (id. reconnaissance).

Ou encore dans les règles sur l'annulation des sentences : si la sentence est contraire à l'ordre public (art. 1492) ou, en matière internationale, à l'ordre public international (1520. 5°)

5. Difficultés existent pour cerner cet ordre public :

Rappeler que l'on ne peut, en droit français, compromettre sur les matières qui intéressent l'ordre public (C. civ. art. 2060), ce qui vise le droit des procédures collectives, le droit de la concurrence, le droit pénal, etc. autant de disciplines qui interfèrent souvent dans les affaires maritimes.

Mais la matière maritime elle-même n'est pas tellement marquée par l'ordre public. Peu d'applications, en dehors du droit pénal maritime ou du droit du travail maritime. Déjà, pour ce qui est du droit du travail, les règles sont assouplies : cf. les dispositions de la loi RIF.

Pour le reste, la liberté contractuelle est présente et valorisée : en matière d'assistance ; de vente de navire ; de construction ; de remorquage ; d'assurance ; de transport et surtout d'affrètement. Les arbitres auront tendance à appliquer les lois nationales avec moins d'exigence.

De surcroît, les arbitres sont enclins à lire les nombreuses conventions internationales avec plus de compréhension que les juges étatiques : ils n'en font pas une lecture nationale.

I. L'arbitrage, l'ordre public (édulcoré) et les lois nationales et communautaires

A. Droit national

Dans les contrats de construction : la jurisprudence étatique est très sévère sur la question des vices cachés ; la jurisprudence arbitrale beaucoup moins.

Idem pour les ventes où les clauses de responsabilité sont admises

Dans les contrats constitutifs de garanties : la validité des pactes comissoires et des droits de rétention conventionnels pourrait être admise

B. Droit communautaire

La protection des agents maritimes, bien assurée par la jurisprudence étatique, est plus problématique devant la jurisprudence arbitrale.

Autres divergences : consortiums, etc.

II. L'arbitrage, l'ordre public (marginalisé) et les conventions internationales

A. Conventions sur le transport maritime de marchandises :

Convention de droit matériel et impérative (Cass. com. 1992)

BL de C/P et renvoi à la Convention : soumission ou incorporation ? Sentences CAMP (1999).

Mais limites : autres clauses

Sera intéressant de savoir si les Règles de Rotterdam (art. 80) seront lues différemment par les arbitres et les juges étatiques

B. Autres conventions internationales

Assistance ...

L'apport de la jurisprudence internationale et européenne

- **L'apport de la jurisprudence du Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM)**

***Philippe Gautier, Professeur, Université Catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve) ;
Greffier, Tribunal international du droit de la mer. Les opinions émises dans l'article
sont exprimées à titre personnel.***

Introduction

En droit interne, « le maintien de l'ordre public » fait appel à deux notions ; d'une part à l'existence de normes dont le respect est impératif pour les citoyens et d'autre part à la nécessité pour les autorités étatiques d'en surveiller l'application.

Dans l'ordre juridique international, l'on rencontre également ces deux aspects, à un degré moindre il est vrai. L'existence de règles de droit impératives (*ius cogens*) est reconnue en droit international (par exemple, l'interdiction de l'agression) et il incombe aux Etats ou aux organisations internationales compétentes d'en assurer le respect.

L'ordre public peut également être entendu dans un sens plus large, comme visant l'ensemble des règles qui, au nom de l'intérêt général, régissent la vie d'une société déterminée. C'est ce sens, plus général, qui va être ici utilisé afin de déterminer le rôle du TIDM et l'apport de sa jurisprudence vis-à-vis de la question du maintien de l'ordre public en mer.

Les préalables

Avant d'aborder le maintien de l'ordre public, il faut tout d'abord observer que le TIDM peut intervenir en amont de cette notion pour régler d'éventuelles causes de « désordre ». L'ordre public d'un Etat s'exerce en effet sur un territoire déterminé et le maintien de cet ordre peut être menacé si des conflits existent quant aux limites du territoire terrestre ou maritime, ou des zones sur lesquelles un Etat exerce des droits souverains. Le règlement de ce type de différends, qu'il s'agisse des limites de la mer territoriale, de la zone économique exclusive (ZEE) ou du statut d'une île, est susceptible d'être confié au TIDM si les parties au litige le souhaitent.

Le maintien de l'ordre public en mer et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM)

La CNUDM contient de nombreuses dispositions imposant aux Etats de respecter des principes ou règles régissant leur action en mer (par exemple le principe du patrimoine commun de l'humanité (article 136), l'obligation de protéger le milieu marin (article 192), l'obligation de ne pas déplacer les risques de pollution (article 195), ou le principe de la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon en haute mer (article 92, paragraphe 1)). La Convention ne se limite pas à édicter des obligations visant les relations entre Etats; elle énonce également des règles qui

enserrent pouvoir législatif des Etats ainsi que la mise en œuvre, dans l'ordre juridique interne, des lois et règlements édictés sur cette base. Les dispositions de la Convention concernant la protection du milieu marin (Partie XII de la Convention) en constituent un exemple éclairant⁵.

Le maintien de l'ordre public en mer et la jurisprudence du TIDM

Les litiges soumis au TIDM (18 affaires de 1997 à 2010) soulèvent plusieurs questions qui intéressent l'organisation de la société internationale ainsi que les rapports entre le droit interne et le droit international.

En guise d'illustration, l'on se référera

- au statut de l'Etat du pavillon ;⁶
- à l'usage de la force mer ;
- à l'obligation de préserver le milieu marin ;⁷
- aux garanties énoncées par la Convention à l'égard des pouvoirs de l'Etat côtier (affaires de « prompte mainlevée »).⁸

Le règlement des différends relatifs au maintien de l'ordre public en mer

La Convention instaure un mécanisme de règlement des différends largement obligatoire, qui permet à tout Etat partie à celle-ci de soumettre à un organe judiciaire international les litiges que suscite son interprétation ou son application. Le respect effectif des droits et obligations énoncés par la Convention suppose que les Etats recourent à ce mécanisme. A ce sujet, l'on peut constater le développement récent de litiges relatifs à la protection du milieu marin (surexploitation des ressources halieutiques, pollution). Cela ne signifie cependant pas que les Etats utilisent toutes les potentialités offertes par le système de règlement des différends institué par la Convention (L'on notera par exemple l'absence de différend mettant en cause de la responsabilité des Etats de pavillon).

Les mesures de police prises par les Etats pour faire respecter l'ordre public en mer sont également susceptibles de faire l'objet de différends soumis au TIDM en vertu de la Convention

⁵ Voy. par exemple la distinction entre la section 5 de la partie XII (« Règlementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin ») et la section 6 (« Mise en application »).

⁶ *Navire « SAIGA » (No. 2) (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée)* ;

⁷ *Thon à nageoire bleue (Nouvelle-Zélande c. Japon; Australie c. Japon), mesures conservatoires ; Conservation et l'exploitation durable des stocks d'espardon dans l'océan Pacifique Sud-Est (Chili / Union européenne) ; Usine MOX (Irlande c. Royaume-Uni), mesures conservatoires ; Travaux de poldérisation par Singapour à l'intérieur et à proximité du détroit de Johor (Malaisie c. Singapour), mesures conservatoires ; Responsabilités et obligations des Etats qui patronnent des personnes et des entités dans le cadre d'activités menées dans la Zone (Demande d'avis consultatif soumise à la Chambre pour le règlement des différends relatifs aux fonds marins).*

⁸ *Navire « SAIGA » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée) ; « Camouco » (Panama c. France) ; « Monte Confurco » (Seychelles c. France) ; « Grand Prince » (Belize c. France) ; « Chaisiri Reefer 2 » (Panama c. Yémen) ; « Volga » (Fédération de Russie c. Australie) ; « Juno Trader » (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée-Bissau) ; « Hoshinmaru » (Japon c. Fédération de Russie) ; « Tomimaru » (Japon c. Fédération de Russie).*

(voy. par ex. l'affaire du SAIGA No.2 ainsi que les affaires de « prompte mainlevée »). A ce sujet, au regard des limitations et exceptions énoncées aux articles 297 et 298 de la Convention, il est permis de s'interroger sur les possibilités de porter devant le juge international les différends relatifs aux mesures de police prises par un Etat côtier pour faire respecter ses droits souverains dans sa ZEE.

Les obligations prévues par la Convention lient les Etats Parties à celle-ci. Elles sont donc destinées à être appliquées par les organes de l'Etat, ce qui inclut le pouvoir judiciaire. Cela pose la question de l'applicabilité directe des dispositions de la CNUDM, à savoir la possibilité pour un particulier d'invoquer devant un juge interne le respect de règles internationalement convenues⁹. Au regard du libellé de certaines dispositions incluses dans la Convention¹⁰, l'on peut en effet considérer que celles-ci ont vocation à être applicables sans devoir au préalable faire l'objet de mesures d'exécution en droit interne.

- **L'ordre public européen : l'apport de la CEDH**

Christiane Brisson – Cour européenne des droits de l'homme

Compte tenu de la finalité de sauvegarde et de développement des droits de l'homme, les droits et libertés énoncés par la Convention ont vocation à s'appliquer à toute personne relevant de la juridiction d'un Etat partie. Ces droits doivent être conciliés entr'eux ainsi qu'avec des impératifs tenant aux exigences de la vie commune dans une société démocratique.

Dans ce contexte, la notion d'ordre public, polysémique, joue un rôle central. Il s'agit en effet, tout d'abord, d'une notion de droit interne à laquelle la Cour se réfère souvent pour apprécier la mise en œuvre des droits énoncés dans la Convention, dans le cadre de la marge d'appréciation dont disposent les Etats membres. Il s'agit ensuite, des normes substantielles de la Convention, tant matérielles que de procédure, qui revêtent une importance déterminante et qui concourent à dégager la notion d'ordre public européen c'est-à-dire le socle des valeurs essentielles à la vie dans une société démocratique respectueuse des droits de l'homme. Elles contribuent ainsi à l'effectivité de la protection des droits et libertés conventionnels.

⁹ Contra : voy. l'arrêt de la CJCE du 03/06/2008, *Intertanko e.a.*, paragraphe 64 : « Dans ces circonstances, il convient de constater que la convention de Montego Bay ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à conférer à ces derniers des droits ou des libertés susceptibles d'être invoqués à l'encontre des Etats, indépendamment de l'attitude de l'Etat du pavillon du navire »

¹⁰ Voy. par exemple l'article 73, paragraphe 3, de la Convention : « 3. Les sanctions prévues par l'Etat côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la zone économique exclusive ne peuvent comprendre l'emprisonnement, à moins que les Etats concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtiment corporel. »



Divers exemples permettent d'appréhender que l'ordre public est au cœur de nombreux litiges dont a pu être saisie la Cour.

Dans le domaine maritime, la récente affaire *Medvedyev c France*, qui a donné lieu successivement à un arrêt de chambre du 10 juillet 2008 puis de Grande chambre du 29 mars 2010, peut illustrer la démarche de la Cour s'agissant de vérifier la bonne application par l'État de dispositions issues de la Convention qui revêtent une importance essentielle. Dans cette espèce, est en cause, dans un contexte de lutte contre le trafic de stupéfiants, c'est-à-dire d'une délinquance susceptible de mettre à mal les fondements de la vie en société, l'application de l'article 5 de la Convention européenne, en ses paragraphes 1 et 3 qui concernent le principe de légalité et le caractère non arbitraire de toute détention d'une part, et les garanties accordées aux personnes privées de liberté, d'autre part.

Plusieurs autres affaires, liées spécifiquement au milieu maritime, pourront être évoquées afin d'appréhender la manière dont la Cour tente de concilier les droits et libertés avec l'ordre public.

La démarche de la Cour, nécessairement dépendante des circonstances de l'espèce dont elle est saisie, se rattache toujours aux normes substantielles issues de la Convention européenne qui forment le substrat de l'ordre public européen de sorte qu'une dialectique existe entre les unes et les autres.

▶ SESSION IV

La protection pénale de l'ordre public en mer

- **L'évolution de la protection pénale de l'ordre public en mer**

Claudia Ghica-Lemarchand, Maître de conférences de droit privé, Université de Paris XII

Si l'ordre public ne reçoit pas de définition univoque, une caractéristique indispensable permet d'identifier les composantes de l'ordre public : l'impérativité permettant d'assurer une prévalence aux règles y appartenant. Le droit pénal s'inscrit sous le signe de l'impérativité, assurant une protection pénale de l'ordre public.

L'introduction de l'élément de la mer donne une dimension inattendue et complexe à l'étude de la protection pénale de l'ordre public. La mer, élément géographique, économique, politique ou juridique démultiplie à l'infini les dimensions de l'ordre public. Se dessinent plusieurs cercles concentriques de protection pénale de l'ordre public appartenant à des structures juridiques diverses : nationales, transnationales, européennes, communautaires, internationales et même universelle. La multiplication des cadres et des règles juridiques traduit un double mouvement défensif et offensif de la protection pénale de l'ordre public. D'une part, une politique défensive élargit la base des incriminations et des mécanismes de mise en œuvre de la responsabilité afin d'appréhender au mieux des comportements modernes et hautement évolutifs portant atteinte à l'ordre public en mer. D'autre part, le droit pénal ne se contente pas d'une réaction et passe à l'offensive afin de mieux sauvegarder la protection pénale de l'ordre public en mer en mettant en place des nouveaux mécanismes de rattachement des infractions au domaine de la loi pénale.

- I. LA PROTECTION PENALE DEFENSIVE DE L'ORDRE PUBLIC EN MER
 - A. LES MESURES DE REACTION FORMELLE
 1. LA PREUVE
 2. LES JURIDICTIONS
 - B. LES MESURES DE REACTION SUBSTANTIELLE
 1. LES OBJECTIFS CLASSIQUES DE PROTECTION
 2. LE NOUVEL OBJECTIF DE L'ENVIRONNEMENT

- II. L'OFFENSIVE DE LA PROTECTION PENALE DE L'ORDRE PUBLIC EN MER
 - A. LES MECANISMES DE PROTECTION PENALE DE L'ORDRE PUBLIC EN MER
 1. UNE ORGANISATION EN RESEAU
 2. UN FONCTIONNEMENT PYRAMIDAL
 - B. L'EMERGENCE D'UNE POLITIQUE PENALE GLOBALE DE PROTECTION DE L'ORDRE PUBLIC EN MER
 1. LA COMPETENCE UNIVERSELLE
 2. LA RECONNAISSANCE D'UN ORDRE PUBLIC PENAL EN MER

- **L'ordre public en mer à l'épreuve de la piraterie**

Arnaud Montas, Maître de conférences de droit privé, Université de Brest

La piraterie maritime est communément entendue comme désignant tout acte de déprédation ou de violence commis en mer contre un navire, son équipage, ses passagers ou sa cargaison. Recrudescence sur les mers du globe, elle constitue une atteinte évidente à l'« ordre public maritime », considéré au sens de l'ensemble des règles juridiques édictées pour organiser les relations humaines en mer.

Notamment, le Bureau maritime international (BMI) a publié le 9 mai 2011 un communiqué révélant que 142 attaques de pirates ont été répertoriées à travers le monde au cours du premier trimestre 2011. Au niveau international, 18 navires ont été pris en otage, concernant au total 344 personnes dont 6 ont été kidnappées. 45 navires sont tombés entre les mains des pirates tandis que 45 autres ont été pris pour cible par les fusillades de pirates. 7 membres d'équipage ont été tués, 34 ont été grièvement blessés (source : www.icc-ccs.org/home/imb). Pour donner consistance à l'ordre public tel qu'il s'exprime en mer, le droit international avait pourtant mis en mouvement, à travers la Convention de Montego Bay de 1982, un corpus juridique international prétendument adapté à la lutte contre la piraterie maritime.

Instaurant un traitement de la piraterie dérogeant au principe de liberté de la haute mer, la Convention de Montego Bay constitue cependant un équilibre insuffisant. Notamment, la nécessité de recourir aux droits nationaux pour juger les actes de piraterie en haute mer, rend l'efficacité de leur action répressive tributaire de leur adaptation au cadre international. Or, jusqu'en janvier 2011, les dispositions de la Convention relatives à la piraterie n'avaient pas été pleinement incorporées dans le droit positif français. En conséquence, la France, en dépit d'actions diplomatiques ou militaires, était désarmée sur le plan législatif, ainsi que certaines décisions récentes ont pu le montrer (affaires du Ponant, du Winner, etc)

Pour renforcer le respect de l'ordre public en mer, une intervention du législateur français apparaissait dès lors nécessaire, d'autant plus que la Convention de Montego Bay n'est pas d'application immédiate en droit interne. Une transposition en droit interne des dispositions de la Convention était ainsi indispensable, justifiant et légitimant l'adoption récente de la loi du 5 janvier 2011 censée restaurer, du point de vue de la lutte contre la piraterie maritime, l'autorité de l'ordre public en mer.

- **L'arrestation en mer**

Gildas Roussel, Maître de conférences de droit privé, Université de Brest

Que faire des auteurs de trouble à l'ordre public en mer ? Différentes affaires de trafics de stupéfiants et de piraterie ont relancé le débat sur la nécessité de préciser le régime de privation de liberté en mer des personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction en attendant leur présentation aux autorités judiciaires. La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme faisait peser un vrai risque de censure des pratiques françaises jusqu'à la loi du 5 janvier 2011. Ce texte précise les pouvoirs d'interpellation et le régime de détention à bord des navires de l'Etat. Reste à savoir si ce texte assure un équilibre satisfaisant entre les garanties de l'ordre public maritime et celle de la liberté individuelle et du droit à la sûreté, applicables même en mer.