

## LA SECURITE DES ROUTES MARITIMES

**Louis SAVADOGO**

*Université de Cergy-Pontoise,  
Juriste au greffe du Tribunal international du droit de la mer<sup>1</sup>.*

### **Abstract**

*The author deals with issues of "The security of sea routes," pregnant concern of states and actors in international maritime trade, which led them to regulate the freedom of the seas, recommending or imposing routes. Increased communication and exchange of globalization are, in fact, more than ever a foreground subject. Starting from the idea that "a free sea is a safe sea", the author recalls the international security framework for the routes or the most congested passages and the central role played by the traffic separation schemes. Beyond the international rules to regulate and secure traffic, this chapter questions the safety and security of the ship, whether it ensures security by fighting against piracy or guarantees ground safety by fighting against pollution.*

Avec l'accroissement du trafic maritime, les Etats ont admis qu'une véritable prévention s'imposait et qu'il était nécessaire de limiter la liberté du capitaine du navire quant au choix du trajet<sup>2</sup>. D'où la création de « routes maritimes » ou « lignes de communications maritimes » (Mémoire d'entente du Réseau sous-régional intégré de garde-côtes des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du centre, 29-31 juillet 2008, article 1, lettre c)<sup>3</sup>. Certaines de ces routes sont mythiques, suscitent l'imagination ou invitent au rêve : la Route des Indes, le cap de Bonne espérance, le cap Horn, le détroit de Magellan, le détroit de Messine encore nimbée de la légende d'Ulysse etc... Les grandes routes maritimes relient aujourd'hui les trois pôles de la triade. Il existe une route du pétrole qui part de la région du Golfe, contourne l'Afrique du Sud, longe les côtes françaises (Casquets, Pas-de-Calais) pour aboutir à un port de la Mer du Nord. D'abord « concertées » puis « recommandées », les routes sont destinées à réduire le risque de collision. Elles sont complétées par des systèmes d'organisation du

<sup>1</sup> Le présent article n'engage que les vues de son auteur et ne saurait être considéré comme représentatif de la position officielle du Tribunal sur le sujet.

<sup>2</sup> Pour l'approche historique on lira avec profit A. SIEGFRIED, « Les routes maritimes mondiales », *Les études rhodaniennes*, volume 17, no 1-2, 1942, pp. 5-20.

<sup>3</sup> *Bulletin du droit de la mer*, no 68, pp. 50-69.

## NOUVELLES PRATIQUES, ENJEUX JURIDIQUES ET TECHNIQUES

trafic. Une *route maritime* est un itinéraire régulièrement suivi par des navires assurant le transport maritime à longue distance. Non matérialisée à la manière de la route terrestre, elle est souvent cartographiée, à différentes échelles<sup>4</sup>. Depuis longtemps, les Etats imposent aux navires battant leur pavillon d'emprunter en haute mer des routes déterminées, au moins dans les zones de trafic intense, les voies à suivre dans chaque sens étant séparées par une zone dans laquelle toute circulation est exclue, à la manière des autoroutes, d'où le nom de « *dispositif de séparation de trafic* ». Il s'agit d'une mesure réglementant la circulation des navires de manière à séparer les voies de circulation de sens contraire par des moyens appropriés et en créant des voies de circulation désignées. D'abord édictés par des réglementations nationales parallèles, ces systèmes ont ensuite fait l'objet de conventions régionales (en 1929 et 1948 pour l'Atlantique Nord), puis universelles (conventions de Londres de 1960 et 1974).

La sécurité des routes maritimes, préoccupation prégnante des Etats et des acteurs du commerce maritime international conduit à réglementer la liberté des mers, en recommandant voire en imposant des itinéraires. La liberté de navigation ne se conçoit pas sans un minimum de sécurité : « *la mer libre est une mer sûre* »<sup>5</sup>. Elle conduit également à édicter des règles liées à l'ordre public international et recouvrant – entre autres, la répression de la piraterie et la prévention de la pollution<sup>6</sup>.

### I. La sécurité de la navigation

Pour garantir la sécurité de la navigation, des règles préconisées ou imposées aux capitaines sont formulées aux fins d'ordonner le trafic dans certains parages ou certains passages particulièrement fréquentés. Cette réglementation, facteur de sécurité incombe à l'Organisation maritime internationale (OMI) «recognized as the only international body responsible for establishing and recommending measures on an international level concerning ships' routing»<sup>7</sup>. Néanmoins, au plan national, chaque Etat reste compétent pour établir des dispositifs dans les zones de souveraineté ou de juridiction, unilatéralement ou par voies de traités.

#### A. Les actes unilatéraux des Etats

L'article 218 de la CNUDM confère à l'Etat côtier un pouvoir qui n'est pas fondé sur le principe territorial. La souveraineté lui permet de fixer les conditions d'accès dans ses ports. Cette règle qui prend en compte des

<sup>4</sup> IMO, *Ships' routing*, 2015 edition.

<sup>5</sup> L. LUCCHINI & M. VOELCKEL, *Droit de la mer Tome 2 Délimitation, Navigation et pêche Volume 2 Navigation et pêche*, Paris, Pedone, 1996, p. 353.

<sup>6</sup> V. P. BONASSIES, « Les routes imposées de l'OMCI », in *Actualités du droit de la mer*, colloque de la SFDI, Paris, Pedone, 1973, pp. 48-61 ; M. VOELCKEL, « Les routes maritimes », in *Aspects actuels du droit international des transports*, colloque du Mans de la SFDI, Paris, Pedone, pp. 147-161 ; D. R. ROTHWELL, « Sea Lanes », in R. WOLFRUM (ed), *The Max Planck Encyclopaedia of Public International Law*, Oxford, University Press, 2012, pp. 47-53.

<sup>7</sup> IMO Resolution 2. 284 (VIII), 20 November 1973 Annex I Revised General provisions for adoption, terminology, symbols, methods and general principle of ships' routing, Part I General provisions. Adoption and Recommendation 1.