



HAL
open science

Les nouveaux enjeux juridiques de la maritimisation

Nathalie Ros

► **To cite this version:**

Nathalie Ros. Les nouveaux enjeux juridiques de la maritimisation. *Neptunus*, 2021, 27 (3), pp.1-17.
hal-03844318

HAL Id: hal-03844318

<https://hal.science/hal-03844318v1>

Submitted on 8 Nov 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les nouveaux enjeux juridiques de la maritimisation

Nathalie ROS

Professeur à l'Université de Tours (IRJI)

Vice-Président et Secrétaire général de l'Association internationale du Droit de la Mer

Stricto sensu le concept de « maritimisation » n'est pas juridique, mais il évoque une réalité phénoménologique historique¹ que le droit, et en l'occurrence le droit international de la mer se doit d'intégrer. Essentiellement employé en langue française, le terme a été inventé en 1979, par le Professeur André Vigarié, de l'Université de Nantes, dans son célèbre ouvrage *Ports de commerce et vie littorale*². Se référant à « la maritimisation croissante de l'économie mondiale contemporaine »³, le fondateur de la géographie portuaire évoque une véritable « sujétion à l'égard de la mer », une « consommation accrue de services océaniques »⁴, et souligne l'importance croissante des transports maritimes ainsi qu'« une utilisation de plus en plus poussée des ressources de la mer », allant déjà au-delà des activités traditionnelles de pêche et constituant les prémices de l'exploitation minière⁵.

Vecteur de la mondialisation, la maritimisation en est également le produit ; elle a progressivement dépassé le champ de la géographie économique pour développer une dimension géopolitique et stratégique qui la place au cœur des enjeux de notre temps, qu'ils soient économiques ou énergétiques⁶, sécuritaires ou navals⁷, écologiques ou climatiques⁸. Présenté au Sénat en 2012, le Rapport d'information sur la maritimisation s'inscrit totalement dans cette approche multidimensionnelle⁹ ; il a largement contribué à la vulgarisation et à la popularisation du concept, comme à son appréhension globale par les différentes parties prenantes ainsi que par certains secteurs de la société nationale.

A l'échelle internationale, la maritimisation apparaît l'un des phénomènes les plus marquants d'un monde désormais globalisé, et d'une mondialisation à 90 % portée par le transport maritime, de plus en plus tributaire des ressources de la mer, qu'elles soient énergétiques ou minérales. Si les usages de la mer sont croissants, ils sont aussi nouveaux et diversifiés ; généralement présentés comme une panacée en termes de développement économique, ils n'apparaissent cependant pas sans danger à court, moyen et long terme, pour la planète et les générations futures. Le droit international de la mer n'a naturellement jamais ignoré la maritimisation, mais les nouveaux enjeux juridiques induits par sa

¹ GIS d'Histoire maritime, *La maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours*, Paris PUPS 2016.

² A. Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris Hachette 1979.

³ A. Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris Hachette 1979, p. 8.

⁴ A. Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris Hachette 1979, p. 12.

⁵ A. Vigarié, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris Hachette 1979, p. 8.

⁶ A. Napoli, Sécurité et sûreté de la maritimisation de l'énergie, *Intermines - Revue des Ingénieurs des Mines* 2014, mars-avril (472), p. 23-25, <https://hal-mines-paristech.archives-ouvertes.fr/hal-01022494/document>.

⁷ R. Bellais, « La place de la marine dans la maritimisation du monde, » in R. de Penanros & T. Sellin (Dir.), *Géopolitique et industries navales : l'épreuve de la globalisation*, Publication du Centre interdisciplinaire de recherches sur la paix et d'études stratégiques (CIRPES) 2003, p. 33-44, <https://www.jph-defense.org/IMG/pdf/jph292complet.pdf>.

⁸ C. P. Coutansais, « Transport maritime Entre globalisation et développement durable », *Etudes* 2010/3, Tome 412, p. 307-318, <https://www.cairn.info/journal-etudes-2010-3-page-307.htm>.

⁹ Sénat, J. Lorgeoux & A. Trillard (co-présidents), Rapport d'information N° 674, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées au nom du groupe de travail sur la maritimisation, Session extraordinaire de 2011-2012 enregistré à la Présidence du Sénat le 17 juillet 2012, <https://www.senat.fr/rap/r11-674/r11-6741.pdf>.

systematisation appellent désormais à l'application effective comme au développement adapté de ses règles pour *dépasser les fausses promesses* (II) ainsi que pour *gérer la multiplication des risques* (I) associés à l'un des avatars sans doute les plus caractéristiques du droit de la mer post-nouveau¹⁰.

I – Gérer la multiplication des risques

Comme l'avait déjà pressenti le Professeur André Vigarié, la maritimisation contemporaine n'est pas uniquement liée à la dimension classique du transport maritime, fondée sur la navigation et le mouvement, mais intègre désormais une part croissante d'activités fixes, principalement orientées vers l'exploitation des hydrocarbures et des minéraux, lesquelles supposent une emprise, pour reprendre la célèbre dichotomie proposée par un autre grand professeur français, René-Jean Dupuy, dans son célèbre ouvrage également paru en 1979, *L'océan partagé*¹¹. La multiplication des risques associés à la maritimisation se réalise par conséquent aussi dans ces deux ordres, tant *en termes de sécurité et de sûreté maritimes* (A) qu'*en termes de protection de l'environnement marin* (B).

A – En termes de sécurité et de sûreté maritimes

La maritimisation fait du renforcement de la coopération internationale¹² une nécessité vitale pour la sécurisation des approvisionnements énergétiques et commerciaux qui innervent l'économie mondiale. Tout au long des grandes routes maritimes, la navigation internationale obéit à une logique de flux tendus¹³, tandis que la mondialisation engendre de nouveaux dangers, pour les activités humaines et pour l'environnement marin. Le droit international doit alors s'adapter, ce qui suppose une évolution normative alliant *une conception globale de la sécurité maritime* (1) à *une approche intégrant la sûreté maritime* (2).

1) Une conception globale de la sécurité maritime

La sécurité maritime a toujours été considérée comme une notion vitale, pour le commerce mondial, en lien avec la sécurisation des transports maritimes, mais aussi avec le principe de liberté des mers, auquel elle justifie certaines atteintes mais dont elle apparaît aussi traditionnellement comme la condition¹⁴. La notion a ainsi élargi son champ d'application, *de la sécurité de la navigation* (a) à *la sécurité de la mer* (b).

a) De la sécurité de la navigation

La sécurité maritime apparaît sans aucun doute un concept désormais historique ; susceptible d'être tenu pour suiviste, il se caractérise en réalité par son adaptabilité. A l'origine, la sécurité maritime s'entend par référence à la navigation et à la sécurité de la vie humaine en mer, comme en

¹⁰ N. Ros, « Nouveau ou post-nouveau, le droit international de la mer est-il sécurisant ? », in S. Doumbé-Billé, H. Ben Mahfoudh, K. Neri (Dir.), *Le droit international actuel est-il sécurisant ?*, Napoli Editoriale Scientifica 2020, p. 357-380.

¹¹ R.-J. Dupuy, *L'océan partagé*, Paris Pedone 1979, p. 19-23, 2 - *D'un droit du mouvement à un droit de l'emprise*.

¹² N. Ros, « La coopération en droit international de la mer », in N. Guillet (Dir.), *Penser le Maritime*, Presse universitaire de Rouen et du Havre 2021 (à paraître).

¹³ Le mardi 23 mars 2021, un porte-conteneur de 400 mètres de long et de plus de 220000 tonnes, l'*Ever Given*, s'est échoué dans le Canal de Suez ; il n'a pu être remis à flot que le lundi 29 mars, ce qui a paralysé la circulation pendant une semaine et causé le blocage de plus de 400 navires. Les pertes se chiffrent en milliards d'euros, le coût de chaque jour de retard étant évalué à environ 10 milliards de dollars. Cf. Embouteillage du Canal de Suez : le récit d'une semaine qui a fait trembler les marchés, Le Parisien, 27 mars 2021, <https://www.leparisien.fr/economie/embouteillage-du-canal-de-suez-le-recit-dune-semaine-qui-a-fait-trembler-les-marches-27-03-2021-IWQFP5V6FJELHPJJC7HWJKZ3A.php> ; Le porte-conteneurs « Ever Given » remis à flot, le trafic reprend dans le canal de Suez, Le Monde, 29 mars 2021, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2021/03/29/canal-de-suez-bloque-le-porte-conteneurs-ever-given-a-commence-a-bouger_6074815_3212.html.

¹⁴ Ph. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris Bureau Veritas 1998.

témoigne l'adoption de la première convention SOLAS (*safety of life at sea*) en 1914, deux ans après le naufrage du *Titanic*. Au sens de cette définition classique, elle se réfère en fait à la sécurité en mer, y compris la sécurité du navire et la sécurité de la navigation. Du point de vue du droit international de la mer, la sécurité maritime est par conséquent une question vitale dans le contexte de la maritimisation contemporaine, où 90 % du commerce mondial dépend de la navigation internationale.

L'objectif est en premier lieu le respect et même le renforcement du droit applicable, tel qu'il découle de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de la coutume internationale, mais aussi tel qu'il est issu de « *l'organisation internationale compétente* » selon la terminologie consacrée par la Convention de 1982¹⁵, c'est-à-dire de l'Organisation maritime internationale (OMI). Cela inclut donc les conventions spécifiques de l'OMI¹⁶, telles que la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974), la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG, 1972), ou la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW, 1978) ; mais le développement d'un *corpus juris* de *soft law* est également vital en la matière, ainsi que le renforcement de la coopération entre les Etats côtiers et « *l'organisation internationale compétente* » aux fins de désigner des voies maritimes et des dispositifs de séparation du trafic visant à garantir la sécurité de la navigation dans leurs zones sous juridiction nationale, mer territoriale (article 21), détroit (article 41) ou eaux archipélagiques (article 53).

b) A la sécurité de la mer

Tout en demeurant principalement dédiée à la prévention des risques accidentels en mer, liés à la navigation, aux naufrages et autres fortunes de mer, la sécurité maritime a progressivement élargi son champ d'application matériel afin d'intégrer la sécurité de la mer, et *in fine* la protection et la préservation de l'environnement marin (et terrestre) à sa démarche. Cette évolution essentielle s'est produite via la lutte contre la pollution dans le cadre traditionnel de la navigation et du transport maritime, mais aussi en relation avec les activités impliquant non plus seulement des navires mais aussi désormais des plates-formes.

Dans ce nouveau cadre conceptuel, « *l'organisation internationale compétente* », au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, est également l'OMI comme en témoignent les dispositions qui renvoient spécifiquement à la *pollution par les navires* (article 211), et aux pouvoirs afférents de l'Etat du pavillon (article 217), de l'Etat du port (article 218), et de l'Etat côtier (article 220). Mais l'OMI peut également être considérée comme visée *in fine* par la référence faite aux « *organisations internationales compétentes* », s'agissant des quatre autres formes de pollution identifiées en 1982¹⁷, et à l'exception faite de celle résultant d'activités menées dans la Zone¹⁸ ; si l'immersion des déchets a été très tôt intégrée à l'agenda de l'OMI¹⁹, la lutte contre la pollution atmosphérique et transatmosphérique fait aussi désormais partie de ses nouveaux domaines d'action, notamment dans le cadre de l'Annexe VI de MARPOL²⁰. Certaines des normes de sécurité maritime

¹⁵ La Convention de Montego Bay renvoie notamment à « *l'organisation internationale compétente* », en matière de sécurité de la navigation s'agissant des « *voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic* » (articles 22, 41, 53) ou en lien avec la lutte contre la pollution (articles 211, 217, 218, 220).

¹⁶ La liste de l'ensemble des Conventions OMI est consultable via le lien suivant : <https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/ListOfConventions.aspx>.

¹⁷ Les articles 207 et 213, s'agissant de la *pollution d'origine tellurique*, 208 et 214 pour ce qui est de la *pollution résultant d'activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale*, 210 et 216 pour la *pollution par immersion*, et 212 et 222 dans le cas de la *pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique*, se réfèrent en effet non pas à « *l'organisation internationale compétente* » mais « *aux organisations internationales compétentes* », ce qui est naturellement susceptible d'inclure également l'OMI.

¹⁸ Articles 209 et 215.

¹⁹ Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et Protocole de Londres de 1996.

²⁰ L'Annexe VI est dédiée aux règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. Elle est entrée en vigueur le 19 mai 2005 et fixe des limites aux émissions d'oxyde de soufre (SOx) et d'oxyde d'azote (NOx) provenant des gaz d'échappement des navires ; un chapitre additionnel, datant de 2011, traite des

de l'OMI visent en effet principalement à prévenir la pollution, avec des exigences plus strictes pour les navires à risque, tels que les pétroliers, incorporées dans des conventions spécifiques, et en premier lieu dans la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL, 1973-1978) complétée par ses six annexes²¹.

2) Une approche intégrant la sûreté maritime

La transformation des relations internationales, la mondialisation et la globalisation qui en ont résulté dans une société internationale théoriquement protégée par le multilatéralisme onusien, mais effectivement mise en péril par la dialectique entre le modèle unipolaire et l'alternative multipolaire, ont contribué à faire émerger le débat relatif à la sûreté, et en l'occurrence à la sûreté maritime²². Depuis le début du nouveau millénaire marqué par les attentats du 11 septembre, *la sûreté comme condition de la sécurité* (a) a ainsi progressivement conduit à ériger *la sûreté comme objectif systémique* (b).

a) La sûreté comme condition de la sécurité

Si les deux concepts ont toujours été liés, peut-être parfois d'ailleurs de manière indifférenciée, l'évolution des enjeux maritimes et de leur réglementation juridique permet aujourd'hui d'appréhender la sécurité maritime (*maritime safety*) en lien avec la sûreté maritime (*maritime security*). La sûreté est naturellement perçue comme une notion récente, conceptualisée sinon apparue après le 11 septembre 2001 ; en mer, la sûreté maritime est donc appelée se concentrer sur l'origine humaine des menaces résultant de la navigation maritime ou dirigées contre elle, ce qui inclut potentiellement les actes de piraterie et autres actes illicites commis en mer, ainsi que le terrorisme.

La sûreté maritime peut par conséquent être appréhendée comme une condition de la sécurité, non seulement en relation avec les navires, en haute mer ou dans les zones sous juridiction nationale, mais aussi sans aucune référence à la navigation, en ce qui concerne les plates-formes, voire dans les ports. L'ensemble de ces risques protéiformes existent sur les grandes routes de la maritimisation, même s'ils sont plus particulièrement concentrés en Asie du Sud-Est, en mer de Chine méridionale ou dans le golfe du Bengale, dans les grands détroits de la région (Malacca et Singapour, mais aussi Lombok, la Sonde ou Torres), dans le golfe d'Aden au large de la Somalie, ou encore dans le golfe de Guinée. Leurs dangers sont donc naturellement pris en considération par la société internationale, car la sûreté maritime est une condition vitale de la maritimisation. *A contrario* l'existence de ces risques peut également contribuer à renforcer la coopération internationale en faveur d'une réponse systémique à ces actes illicites²³.

b) La sûreté comme objectif systémique

Outre la piraterie contemporaine, qui ne peut être appréhendée en vertu du droit conventionnel ou coutumier, puisqu'elle ne se développe pas en haute mer mais dans les zones sous juridiction nationale, y compris la mer territoriale, les eaux intérieures et les ports maritimes, de nouvelles formes de violence en mer sont apparues à la fin du XX^e siècle. Ces actes criminels internationaux commis en

mesures techniques et opérationnelles obligatoires relatives au rendement énergétique visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires.

²¹ Annexe I - Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures ; Annexe II - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac ; Annexe III - Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis ; Annexe IV - Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires ; Annexe V - Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires ; Annexe VI - Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

²² J. M. Sobrino Heredia (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruxelles Bruylant 2011 ; G. Andreone, G. Bevilacqua, G. Cataldi, C. Cinelli (Eds), *Insecurity at Sea: Piracy and other Risks to Navigation*, Giannini Editore 2013.

²³ J. Jorge Urbina, "La cooperación internacional en la prevención y control de los actos de piratería en el actual Derecho del Mar", in J. Pueyo Losa & J. Jorge Urbina, *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Madrid Iustel 2009, p. 321-362.

mer peuvent être liés au terrorisme, et trouvent généralement leur origine dans des situations internes instables quand elles ne procèdent pas de considérations politico-économiques susceptibles d'être appréhendées comme des conséquences négatives de la mondialisation. Dans l'immense majorité des cas, ces nouvelles menaces à la sûreté et à la sécurité maritimes sont néanmoins purement et simplement basées sur le profit et le lucre, voire totalement contrôlées par des mafias locales ou indirectement par la grande criminalité transnationale. La maritimisation et ses succès ont pu être une incitation à leur développement, par l'appât du gain que représente le transport maritime, voire sous prétexte d'une revanche des laissés pour compte de la globalisation, et selon des motivations à ce titre sans doute très différentes pour les commanditaires et les exécutants.

A côté des actions plus politiques menées par l'ONU, notamment dans le cas particulier de la Somalie²⁴, l'OMI a œuvré dans ce domaine, pour renforcer le droit international applicable à ce type de situations. La première convention adoptée par l'OMI est d'ailleurs antérieure au 11 septembre, et à l'importance accordée à la sûreté, puisqu'il s'agit de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA), qui date de 1988 et couvre des formes de violence en mer qui ne relèvent pas de la piraterie conventionnelle, comme les détournements et les prises d'otages²⁵. Complété par le Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, le système conventionnel a donc évolué après 2001 pour intégrer la nécessité de prendre en compte les risques résultant d'actes terroristes, ce qui a fait l'objet de deux protocoles adoptés en 2005²⁶.

Il est donc nécessaire de renforcer la participation à toutes ces conventions dans le cadre de la maritimisation, d'autant que certaines zones vitales pour le transport maritime et la sécurité des approvisionnements, y compris énergétiques, sont concernées ; il en va *a fortiori* ainsi dans un contexte rendu plus difficile et plus complexe du fait de la pandémie de Covid-19²⁷. Au-delà de toute dimension particulière, la sûreté doit d'ailleurs être érigée en objectif systémique, le cas échéant dans la perspective d'une économie bleue maritimisée²⁸, ce qui n'est d'ailleurs pas non plus exempt de risques en termes de protection de l'environnement marin.

B – En termes de protection de l'environnement marin

L'augmentation des risques écologiques et des enjeux liés à la protection de l'environnement marin²⁹ va naturellement de pair avec la maritimisation dont l'essor signifie plus de transport maritime³⁰, sur de plus longues distances et sur des navires d'un tonnage souvent également plus

²⁴ J. Jorge Urbina, « La contribution du Conseil de sécurité à la coopération internationale pour la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie », in J. M. Sobrino Heredia (Dir.), *Sûreté maritime et violence en mer / Maritime Security and Violence at Sea*, Bruxelles Bruylant 2011, p. 283-300 ; D. Momtaz, « L'apport du Conseil de Sécurité à la lutte contre l'impunité des pirates opérant au large des côtes de Somalie », *Annuaire du Droit de la Mer* 2010, Tome XV, p. 239-248 ; M. Voelckel, « La piraterie entre Charte et Convention : à propos de la Résolution 1816 du Conseil de Sécurité », *Annuaire du Droit de la Mer* 2007, Tome XII, p. 479-500.

²⁵ D. Momtaz, « La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *Annuaire français de droit international* 1988, volume 24, p. 589-600, https://www.persee.fr/doc/AsPDF/afdi_0066-3085_1988_num_34_1_2856.pdf.

²⁶ F. Attard, « IMO's Contribution to International Law Regulating Maritime Security », *Journal of Maritime Law and Commerce* 2014, vol. 45, no 4, p. 479-566.

²⁷ Y. Téphan, « COVID-19 et sûreté maritime », *Neptunus* 2021/1, Volume 27, <https://cdmo.univ-nantes.fr/en/neptunus-e-review/last-release>.

²⁸ M. A. Voyer, C. H. Schofield, K. Azmi, R. M. Warner, A. McIlgorm, & G. Quirk, « Maritime security and the Blue Economy: intersections and interdependencies in the Indian Ocean », *Journal of the Indian Ocean Region* 2018, p. 1-21, <https://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=4373&context=lhapapers>.

²⁹ N. Ros, « Un demi-siècle de droit international de l'environnement marin », in *Droit, humanité et environnement Mélanges en l'honneur de Stéphane Doumbé-Billé*, Bruxelles Larcier 2020, p. 1025-1047.

³⁰ R. Lacoste & P. Cariou, *Le transport maritime*, in P. Guillotreau (Dir.), *Mare economicum*, Presses universitaires de Rennes 2008, p. 319-359, <https://books.openedition.org/pur/53815>.

important, mais aussi de nouvelles activités potentiellement polluantes, et dont l'exploitation *offshore* reste l'exemple emblématique³¹. Les nouveaux enjeux juridiques induits ont donc conduit à un renforcement et/ou une évolution du droit applicable, normativement comme institutionnellement, *au niveau universel* (1) et *au niveau régional* (2).

1) Au niveau universel

A l'échelle mondiale, le cadre demeure celui posé il y a maintenant presque 40 ans par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, laquelle a clairement établi l'interrelation fondamentale entre la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin. Le droit international de la mer a ainsi mis en place un système complexe, consacrant *le rôle prédominant de l'Etat du pavillon* (a) mais prévoyant *le rôle émergent des autres Etats* (b), pour garantir l'effectivité du droit applicable.

a) Le rôle prédominant de l'Etat du pavillon

Le droit international conventionnel, tel qu'il est en premier lieu défini par la Partie XII de la Convention de Montego Bay, dédiée à la *Protection et préservation du milieu marin*, a consacré le rôle traditionnellement quasi exclusif de l'Etat du pavillon, du moins au-delà de la mer territoriale. L'Etat du pavillon symbolise le principe fondateur de la liberté des mers, tel qu'il s'applique toujours en haute mer, et par extension dans les zones économiques exclusives (ZEE).

L'Etat du pavillon demeure donc l'acteur majeur de la maritimisation dans sa dimension liée à la navigation et au transport maritime, selon une logique qui se retrouve en grande partie dans le mécanisme d'immatriculation des plates-formes. Depuis la seconde moitié du XX^e siècle, s'est en effet développé le phénomène des pavillons de complaisance³², pudiquement dits de libre-immatriculation, et désormais fréquemment dénommé pavillons de non-respect (*flag of non compliance*) dans le langage onusien. Profitant du laxisme volontairement entretenu par les Etats quant aux règles régissant la nationalité des navires³³, ce type de pavillons occupe une place importante au sein de la flotte mondiale, dont ils ne représentent pas moins de 70 % à l'ère de la maritimisation. Dans la mesure où il permet et même favorise l'immatriculation des navires dans le système juridique le moins contraignant en termes de respect des législations nationales (sécuritaires, sociales, fiscales, sanitaires, professionnelles, etc...) comme des réglementations internationales, notamment en matière de sécurité maritime via les Conventions OMI³⁴, c'est-à-dire là où la législation interne est peu exigeante et dans des Etats non-membres des organisations internationales compétentes, le système des pavillons de complaisance a un impact très fort sur la sécurité maritime et la protection de l'environnement.

³¹ N. Ros, « La pollution résultant de l'exploitation du sol et du sous-sol : le cas du plateau continental », in *Droit des sites et sols pollués. Bilans et perspectives*, Paris L'Harmattan 2018, p. 39-51 ; N. Ros, "Problems of Marine Pollution resulting from Offshore Activities according to International and European Union Law", in A. Caligiuri (Ed.), *Offshore Oil and Gas Exploration and Exploitation in the Adriatic and Ionian Seas*, MaReMaP-AIR, Napoli Editoriale Scientifica 2015, p. 34-42, https://www.assidmer.net/doc/eBook_2015.pdf.

³² Selon l'ITF, *International Transport Workers' Federation*, « un navire sous pavillon de complaisance est un navire qui bat le pavillon d'un pays autre que le pays de propriété réelle de ce navire ».

³³ M. Hinoro Rojas, « La insuficiente regulación de la cuestión del Pabellón en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 », in J. M. Sobrino Heredia (Dir.), *La contribution de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à la bonne gouvernance des mers et des océans / La contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos / The Contribution of the United Nations Convention on the Law of the Sea to Good Governance of the Oceans and Seas*, Cahiers de l'Association internationale du Droit de la Mer 2, Napoli Editoriale Scientifica, 2014, vol. I, p. 79-97 ; M. Kamto, « La nationalité des navires en droit international », in *La Mer et son droit. Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, Paris Pedone 2003, p. 343-373 ; D. Momtaz, « La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires », *Annuaire français de droit international* 1986, volume 32, p. 715-735, https://www.persee.fr/doc/AsPDF/afdi_0066-3085_1986_num_32_1_2742.pdf ; M. Voelckel, « La Convention des Nations Unies sur l'immatriculation des navires du 7 février 1986 », in Institut du droit économique de la mer - Association internationale du droit de la mer, *Le pavillon*, Colloque international, Paris Pedone 2008, p. 21-28.

³⁴ Le même phénomène se retrouve dans le cadre de la lutte contre la pêche illicite.

Le droit que « *tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a [...] de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon* » (article 90) emporte en contrepartie des obligations en vertu desquelles « *tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon* » (article 94 § 1) et prend à leur égard « *les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer* » (article 94 § 3). En lien avec la protection environnementale (article 217), l'Etat du pavillon doit par conséquent veiller à ce que les navires battant son pavillon ou immatriculés par lui respectent les règles internationales en vigueur destinées à réduire, maîtriser, et prévenir la pollution en application des lois qu'il est tenu de prendre pour leur donner effet ; les navires doivent être munis de certificats de conformité quant aux règles de construction, d'armement et de contrôle ; en cas d'infraction, l'Etat du pavillon doit procéder aux enquêtes nécessaires, y compris à la demande d'Etats tiers qui doivent ensuite être tenus informés, et intenter le cas échéant et conformément à son droit interne toute action ou poursuite ; les sanctions prévues par les lois et règlements de l'Etat du pavillon doivent naturellement être suffisamment rigoureuses pour être dissuasives. Il est évident que tel n'est pas forcément le cas en pratique, *a fortiori* dans l'hypothèse des pavillons de complaisance, ce qui explique la nécessité de reconnaître certaines compétences aux autres Etats concernés³⁵.

b) Le rôle émergent des autres Etats

L'Etat côtier est souvent le premier concerné, dans les zones relevant de sa juridiction nationale, où la navigation internationale peut être la cause de dommages à son environnement marin voire terrestre. Dans sa mer territoriale, il peut adopter des lois et règlements relatifs au passage inoffensif pour la « *prévention de l'environnement* » ainsi que pour la « *prévention, réduction et maîtrise de sa pollution* » (article 22 § 1 alinéa f) ; dans sa zone économique exclusive, ayant « *juridiction [...] en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin* » (article 56 § 1 alinéa b iii), il est également doté d'un certain nombre de pouvoirs de contrôle et de mise en œuvre de la réglementation internationale (article 220). Il peut procéder à l'inspection d'un navire étranger pour établir la matérialité d'une infraction à ses lois et règlements et peut, si les faits sont avérés, donner toute suite judiciaire conforme aux prescriptions de son droit interne, tant pour des pollutions par les navires que pour des opérations d'immersion. En cas de poursuites, les mesures prises doivent être notifiées à l'Etat du pavillon et si celui-ci engage lui-même des poursuites pour la même infraction, l'Etat côtier doit suspendre son action, sauf si celle-ci a eu lieu dans une zone de souveraineté, ou si un dommage grave a été causé à son environnement marin, ou encore si l'Etat du pavillon a à plusieurs reprises manqué aux obligations qui sont les siennes en ce domaine (article 228)³⁶.

Mais l'Etat du port, c'est-à-dire celui dans le port duquel un navire étranger vient à se trouver volontairement en escale pour tout type d'opération commerciale ou technique, se voit également reconnaître des compétences en la matière. En cas de rejet illégal au-delà de ses zones de juridiction, il peut ouvrir une enquête et même intenter une action alors qu'il n'a lui-même subi aucun dommage direct ni même aucune menace grave à son environnement, mais il ne peut exercer ses compétences en cas de pollution dans une zone sous juridiction d'un Etat côtier tiers que si celui-ci lui en fait la demande ou s'il existe *a minima* un risque de pollution de ses propres eaux intérieures, mer territoriale ou ZEE (article 218)³⁷. L'Etat du port peut également s'opposer à l'appareillage d'un navire en partance lorsque, du fait de son mauvais état, il est susceptible de causer une pollution (article 219). Compte tenu du caractère exorbitant de l'extension de compétences potentielle résultant de ces dispositions, certaines garanties ont naturellement été prévues comme la suspension de la poursuite au

³⁵ T. Zwinge, "Duties of Flag States to Implement and Enforce International Standards and Regulations – And Measures to Counter Their Failure to Do So", *Journal of International Business and Law* 2011, Volume 10, Issue 2, Article 5, p. 297-323,
<https://scholarlycommons.law.hofstra.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1171&context=jibl>.

³⁶ E. Franckx, "Coastal State Jurisdiction with Respect to Marine Pollution - Some Recent Developments and Future Challenges", *International Journal of Marine & Coastal Law* 1995, vol. 10, no 2, p. 253-280.

³⁷ H-S. Bang, "Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of Sea", *Journal of Maritime Law and Commerce* 2009, vol. 40, no. 2, p. 291-314.

profit de l'Etat du pavillon (article 228), ou la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire en cas de paiement d'une caution raisonnable (article 226).

La coopération régionale vient alors souvent en renfort, selon une géométrie variable intégrant les différences comme les particularismes.

2) Au niveau régional

La gestion de la maritimisation, ou plus exactement de la dimension liée à ses risques environnementaux, est naturellement prise en compte *dans les systèmes de mers régionales* (a) mais aussi de façon parfois plus effective *dans les autres forums régionaux* (b), dont certains ont d'ailleurs été créés à cet effet.

a) Dans les systèmes de mers régionales

A l'origine mis en œuvre à l'initiative du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), qui a initié le programme éponyme en 1974³⁸, les 18 systèmes de mers régionales à ce jour référencés ont une philosophie et un objectif communs même si leur statut juridique diffère selon qu'ils font ou non partie des 14 programmes effectivement créés dans le cadre du PNUE, dont sept sont en outre placés sous son administration directe³⁹. La création de ces mécanismes juridico-institutionnels repose en effet sur la nécessité de promouvoir la coopération régionale pour améliorer la protection de l'environnement marin, lutter contre toutes les formes de pollution et, pour les plus avancés, préserver la biodiversité marine. Les systèmes de mers régionales combinent généralement une approche politique matérialisée par des plans d'action, et une réelle dimension juridique incarnée par une convention-cadre complétée par des protocoles thématiques, ouverts à ses parties contractantes selon un principe de participation séparée. L'idée est de fixer un objectif et un cadre de gouvernance globale en vertu de la convention-cadre, mais de permettre aux Etats de moduler leur engagement via les protocoles. Il s'agit d'une forme de coopération très souple, mais elle a fait ses preuves, un peu partout dans le monde, dans ce domaine particulier du droit de la mer, alors que les préoccupations environnementales communes ont souvent permis de transcender les clivages politiques, comme en mer Méditerranée⁴⁰.

Du point de vue de la maritimisation, les systèmes de mers régionales sont des forums de coopération permettant d'associer les Etats d'une même région, de développer une approche commune et d'harmoniser les législations et les pratiques, mais en tenant compte du niveau de développement régional comme de celui des Etats côtiers. Certains de ces mécanismes sont plus avancés que d'autres, et sont notamment dotés de plus de protocoles, couvrant parfois presque tous les aspects de la protection environnementale marine, en termes de lutte contre la pollution, comme désormais de préservation de la biodiversité. Les risques induits par la navigation sont assez largement pris en compte, dans les différentes régions du monde, notamment sous l'angle de la lutte contre la pollution accidentelle, et de la gestion des situations critiques, plus rarement pour ce qui est des immersions, alors que les dangers de l'*offshore* ne sont intégrés que dans trois systèmes seulement (le golfe Persique et la mer d'Oman, la Méditerranée, et l'Afrique de l'Ouest et du Centre), s'agissant d'un domaine dans lequel il n'existe absolument aucun texte de portée universelle.

b) Dans les autres forums régionaux

³⁸ M. Falicon, « La protection de l'environnement marin par les Nations Unies. Programme d'activités pour les mers régionales », Rapport économique et juridique N° 9, Publications du Centre national pour l'exploitation des océans (CNEXO) 1981, <https://archimer.ifremer.fr/doc/1981/rapport-4800.PDF> ; P. Akiwumi & T. Melvasalo, "UNEP's Regional Seas Programme: approach, experience and future plans", *Marine Policy* 1998, Vol. 22, No. 3, p. 229-234.

³⁹ <https://www.unep.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/regional-seas-programmes>.

⁴⁰ N. Ros, « Régimes juridiques et gouvernance internationale de la mer Méditerranée », in S. Doumbé-Billé & J.-M. Thouvenin (Coord.), *Mélanges en l'honneur du Professeur Habib Slim, Ombres et lumières du droit international*, Paris Pedone 2016, p. 205-231.

Compte tenu de l'importance de l'Union européenne et de ses Etats membres dans le commerce mondial, et donc dans la navigation internationale, mais aussi de ses compétences exclusives ou partagées dans le domaine maritime, l'UE apparaît un de ces forums activement impliqués dans l'encadrement juridique de la maritimisation⁴¹. L'UE mène en effet, dans le cadre de sa politique maritime intégrée, un ensemble de stratégies proactives, en ce qui concerne de très nombreux aspects de la maritimisation : transport maritime, développement des ports, construction navale, attractivité de la flotte, suivi et contrôle, notamment en lien avec la sécurité et la sûreté maritimes ainsi que la protection de l'environnement, mais aussi exploitation *offshore*, énergies marines renouvelables, aquaculture ou biotechnologies. S'agissant de la lutte contre les pollutions marines, l'Union européenne a en particulier durci sa politique après que les côtes de ses Etats membres ont été affectées par les naufrages de l'*Erika* et du *Prestige*, ce qui a conduit à l'adoption de normes plus sévères avec les « Paquets Sécurité maritime »⁴², et à la création de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)⁴³. Même si la tâche de l'UE est rendue plus difficile du fait qu'il n'existe pas de territoire maritime européen⁴⁴, le droit de l'UE est en la matière caractérisé par un niveau élevé d'exigences ce qui n'est malheureusement pas le cas s'agissant d'autres aspects de la maritimisation, et notamment de l'exploitation *offshore*, malgré l'adoption de la directive 2013/30/UE relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer⁴⁵.

Mais pour l'essentiel, les autres forums impliqués ne sont pas des organisations internationales sinon des mécanismes informels, les *Memorandums of Understanding* (MoU) ou mémorandums d'accord régionaux relatifs au contrôle par l'Etat du port⁴⁶. Il s'agit en effet d'instruments clefs pour renforcer la sécurité maritime, via l'inspection des navires étrangers dans les ports nationaux des Etats signataires, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et au droit de l'Organisation maritime internationale⁴⁷. Le premier de ces mémorandums, le MoU de Paris a été signé en 1982, et il existe actuellement neuf de ces accords régionaux sur le contrôle par l'Etat du port ; ils constituent un réseau maritime mondial qui englobe naturellement les grandes routes maritimes : l'Europe et l'Atlantique Nord (MoU de Paris), l'Asie et le Pacifique (MoU de Tokyo), l'Amérique latine (Accord de Viña del Mar), les Caraïbes (MoU des Caraïbes), l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MoU d'Abuja), la mer Noire (MoU de la mer Noire), la mer Méditerranée (MoU pour la région méditerranéenne), l'océan Indien (MoU de l'océan Indien), et une partie du golfe Persique (MoU de

⁴¹ N. Ros, « L'Union européenne et le droit international de la mer », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* 2019, Tome XXXVII, p. 99-156.

⁴² A. Bellayer-Roille, « Les réactions juridiques de la CE suite au naufrage du *Prestige* : étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* 2003, Tome XI, p. 133-184 ; L. Schiano di Pepe, "Prevention and Management of Environmental Emergencies at Sea in the European Union's Third Maritime Safety Package", in G. Andreone, A. Caligiuri, G. Cataldi (Ed.), *Droit de la mer et émergences environnementales / Law of the Sea and Environmental Emergencies*, Cahiers de l'Association internationale du Droit de la Mer 1, Napoli Editoriale Scientifica 2012, p. 363-385 ; Y. van der Mensbrugge, « Le paquet Erika III : un bouquet varié de propositions concernant la sécurité maritime de l'Union européenne », *Annuaire du Droit de la Mer* 2006, Tome XI, p. 85-100 ; Y. van der Mensbrugge, « Le paquet Erika III sur la sécurité maritime dans la Communauté européenne enfin ficelé », *Annuaire du Droit de la Mer* 2009, Tome XIV, p. 295-307.

⁴³ M. Milly, "EMSA's Role in Making the Maritime Regulatory System Work: Supporting Compliance through Monitoring and Enforcement", in M. Ch. Ribeiro & E. J. Molenaar (Eds), *Maritime Safety and Environmental Protection in Europe. Multiple Layers in Regulation and Compliance*, MARSAFENET, Porto-Utrecht 2015, p. 175-203, <http://www.marsafenet.org/marsafenet/wp-content/uploads/2015/07/Ebook-Maritime-Safety-and-Environmental-Protection-in-Europe-Porto-Conference-MARSAFENET-June-2015.pdf>.

⁴⁴ N. Ros, « Variations autour du concept d'espace maritime européen », *Revue du droit de l'Union européenne* 2020/2-3, p. 117-134.

⁴⁵ N. Ros, « L'Union européenne et l'encadrement juridique des activités offshore », *Revue du droit de l'Union européenne* 2018/4, p. 233-262.

⁴⁶ T. L. McDorman, "Regional Port State Control Agreements: Some Issues Of International Law", *Ocean & Coastal Law Journal* 2000, Volume 5, No 2, Article 2, p. 207-225, <https://core.ac.uk/download/pdf/234109399.pdf>.

⁴⁷ <https://www.imo.org/fr/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>.

Riyad)⁴⁸. Ces MoU ont été signés afin de rationaliser et d'harmoniser le contrôle au niveau le plus approprié dans chaque région, c'est-à-dire en fonction des moyens logistiques et humains dont disposent les Etats côtiers. L'objectif est d'empêcher le développement de ports de complaisance dans une région donnée et d'adapter le niveau des exigences aux spécificités régionales.

S'il est essentiel d'associer ces systèmes à la gestion des risques de la maritimisation, en matière de sécurité maritime comme de protection environnementale, il est en définitive beaucoup plus complexe de dépasser les fausses promesses associées à la maritimisation contemporaine.

II – Dépasser les fausses promesses

De par sa relation ontologique avec la mondialisation et la globalisation, la maritimisation apparaît désormais confortée dans sa dimension économique, intimement liée au modèle dominant, le néolibéralisme, dont elle participe en innervant le commerce mondial et en permettant les approvisionnements en énergie, en matières premières ou en produits finis. Elle est donc présentée et perçue comme un facteur de développement économique et de croissance au long des routes maritimes comme sur le reste de la planète, mais elle peut aussi se révéler être un danger, *par référence au développement durable* (A), comme *par référence à l'économie bleue* (B), parce que la maritimisation conduit inévitablement à prioriser l'économie au détriment de l'environnement, marin comme humain.

A – Par référence au développement durable

Intégrant des aspects économiques, sociaux et environnementaux, la maritimisation s'inscrit en effet parfaitement dans *la dimension maritime du développement durable* (1), telle qu'elle est désormais *actualisée dans le cadre de l'ODD 14* (2).

1) La dimension maritime du développement durable

D'abord timidement *dans la logique de Rio* (a) puis de manière plus effective *dans la pratique postérieure* (b), les activités maritimes, liées à la navigation comme à l'emprise, ont peu à peu été intégrées à la nouvelle idéologie onusienne, celle d'un développement économique partagé dans le respect de l'environnement et des générations futures.

a) Dans la logique de Rio

Les origines du développement durable se trouvent dans le droit international du développement apparu dans les années 1960 et caractérisé par une dimension idéologique, liant le développement et la décolonisation. Mais une nouvelle dimension du concept de développement est progressivement apparue dans les années 1970, à la suite de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain de 1972, conformément à une approche globale, à la fois économique, sociale et écologique, du développement, le futur développement durable popularisé par le célèbre Rapport Brundtland de 1987.

Tel que finalement consacré par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) de 1992, via la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement et le Plan d'action international Action 21 (*Agenda 21* en anglais), le développement durable doit en droit international contemporain être compris en fonction de ces trois dimensions essentielles, les trois piliers, mais aussi selon une double approche, spatiale et temporelle. La première se réfère initialement à un développement partagé dans un contexte mondial global, et la seconde fait référence à la durabilité et impose une stratégie intergénérationnelle afin d'éviter que les besoins immédiats ne compromettent l'avenir des générations futures. En théorie, il ne s'agit donc pas de privilégier le développement économique à court terme, au mépris des droits sociaux et sans tenir compte des risques environnementaux, même si la pratique s'avère naturellement être souvent différente.

⁴⁸ Le Service des garde-côtes des Etats-Unis est souvent considéré comme le dixième système de contrôle par l'Etat du port.

Alors que le principe 7 de la Déclaration de Stockholm de 1972 disposait que « *les Etats devront prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la pollution des mers par des substances qui risquent de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la vie des organismes marins, de porter atteinte aux agréments naturels ou de nuire à d'autres utilisations légitimes de la mer* », aucun des 27 principes de la Déclaration de Rio de 1992 ne fait directement référence aux mers et aux océans. Seul le chapitre 17 d'Action 21 est consacré à l'élément marin, à sa protection et à l'utilisation rationnelle comme à la mise en valeur de ses ressources, s'agissant principalement des ressources biologiques⁴⁹ ; dans cette perspective, il renvoie naturellement aux dispositions de la Convention de 1982, notamment en ce qui concerne les droits et obligations des Etats, et définit de nouvelles stratégies de gestion des mers et océans ainsi que des zones côtières, en tenant spécialement compte des besoins particuliers des petits États insulaires en développement (PIED / SIDS *Small Island Developing States*) a fortiori dans le contexte à l'époque émergent du changement climatique⁵⁰.

b) Dans la pratique postérieure

Contemporain de la fin du monde bipolaire, le développement durable a participé de l'émergence d'un nouveau modèle sociétal, économique et politique, fondée sur la diffusion planétaire de l'économie libérale comme sur la mort des idéologies et le libéralisme politique ; si l'une et l'autre sont apparus comme la clef du développement, le concept de développement durable a incarné cette promesse de prospérité responsable dans l'idéologie onusienne associée.

La maritimisation n'est certes pas née de ce contexte, puisqu'elle préexiste aux bouleversements des relations internationales qui l'ont rendue possible, mais elle en est sortie renforcée, parce qu'elle occupe une place centrale et joue un rôle stratégique dans la mondialisation, dans sa double dimension liée au transport maritime comme à l'exploitation des ressources minières. Elle est présentée comme le vecteur d'un développement économique respectueux du milieu marin et des sociétés humaines, tant dans les Etats en développement que dans les Etats développés. Ainsi les océans et les mers sont désormais considérés comme une promesse de développement durable, non seulement pour les Etats côtiers mais aussi selon une approche globale incluant largement les arrières-pays, et les hinterlands portuaires, ainsi que les Etats que leur relation à la mer pourrait par ailleurs marginaliser, qu'il s'agisse des Etats enclavés, dont une large part est en situation de sous-développement, ou des petits Etats insulaires en développement (les *Ocean States*) qui sont particulièrement dépendants de l'environnement marin et vulnérables au changement climatique⁵¹.

La pratique s'appuie alors sur la coopération internationale pour promouvoir le développement durable, soit dans la logique relationnelle classique via des projets spécifiques, comme la nouvelle route maritime de la soie chinoise (*New Maritime Silk Road*)⁵², soit dans le système institutionnel, à l'OMI ou à l'ONU, selon une dimension actualisée dans le cadre de l'ODD 14.

⁴⁹ Il est intitulé *Protection des océans et de toutes les mers - y compris les mers fermées et semi-fermées - et des zones côtières et protection, utilisation rationnelle et mise en valeur de leurs ressources biologiques* ; cf. U. Beyerlin, "New Developments in the Protection of the Marine Environment: Potential Effects of the Rio Process", *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht - Heidelberg Journal of International Law* 1995, p. 544-579, https://www.zaoerv.de/55_1995/55_1995_2_a_544_579.pdf.

⁵⁰ N. Ros, "Sustainable Development Approaches in the New Law of the Sea", *Spanish Yearbook of International Law* 2017, Volume 21, p. 11-39, http://www.sybil.es/documents/ARCHIVE/Vol21/2_Ros.pdf ; N. Ros, « Développement durable et droit de la mer, » *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* 2017, Tome XXXV, p. 147-192.

⁵¹ A. Gillespie, "Small Island States in the Face of Climatic Change: The End of the Line in International Environmental Responsibility", *UCLA Journal of Environmental Law and Policy* 2003/2004, p. 107-129, <https://escholarship.org/content/qt4jq8g2bk/qt4jq8g2bk.pdf?t=mv6dqx>.

⁵² N. Ros, "A Law of the Sea Approach to the New Maritime Silk Road: Environmental Protection and Maritime Safety in Areas under National Jurisdiction", in A. Caligiuri (Ed.), *The New Maritime Silk Road: Navigation and Security in the Technological Era*, Napoli Editoriale Scientifica 2021 (à paraître).

2) Actualisée dans le cadre de l'ODD 14

Consacré à la *Vie aquatique*, l'objectif de développement durable 14 vise à *conserver et exploiter de manière durable* (a) les mers et océans, mais *selon une approche stratégique globale* (b), parce que les 17 ODD forment un tout, dont participe la maritimisation.

a) Conserver et exploiter de manière durable

L'approche contemporaine du développement durable appliquée aux océans et aux mers a été initiée en 2015, dans le cadre de la seizième réunion du Processus consultatif informel ouvert à tous des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer, qui s'est tenue en avril 2015, et qui avait précisément pour thème *Les océans et le développement durable : intégration des dimensions environnementale, sociale et économique du développement durable*. L'idée sous-jacente incarne une évolution essentielle du droit de la mer post-nouveau, et renvoie à l'indivisibilité et à l'interdépendance des trois dimensions du développement durable, lesquelles doivent être équilibrées et développées conjointement ; en d'autres termes, les exigences environnementales ne peuvent pas être opposées aux préoccupations sociales et économiques, ni être mises en concurrence avec elles.

C'est la même année, et dans le même contexte, que le Programme de développement durable à l'horizon 2030⁵³, adopté par l'Assemblée générale de l'ONU le 25 septembre 2015, a identifié 17 objectifs de développement durable, parmi lesquels l'ODD 14 intitulé *Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable*. S'il se réfère explicitement, mais dans son ultime alinéa (14.c), à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans le cadre de laquelle il est naturellement supposé se décliner⁵⁴, l'objectif 14 entend en définitive revisiter la dimension maritime du développement durable, selon une approche naturellement plus politique que juridique. La première déclinaison vise à « *prévenir et réduire nettement la pollution marine de tous types* », et la démarche demeure centrée sur les activités humaines ; il s'agit moins de « *protéger* » que de « *conserver* », ou éventuellement « *préserver* », en vue de pouvoir « *exploiter* » durablement. Les questions relatives à la pêche occupent à cet égard une place centrale, parallèlement à la restauration des écosystèmes marins et à la lutte contre l'acidification des océans ; et il n'y a guère que dans le cas des petits États insulaires en développement et des pays les moins avancés qu'une vision plus large de l'économie océanique est clairement abordée, s'agissant « *des retombées économiques de l'exploitation durable des ressources marines, notamment grâce à une gestion durable des pêches, de l'aquaculture et du tourisme* ».

Même au sens large, la maritimisation n'apparaît donc que très marginalement concernée au titre de l'ODD 14, alors qu'elle est traditionnellement considérée comme un vecteur de développement durable. S'il est permis d'y voir une contradiction, ou tout au moins une diffraction entre théorie et réalité, ce constat doit sans doute être nuancé parce que les ODD relèvent d'une approche stratégique globale.

b) Selon une approche stratégique globale

L'ODD 14 est en effet un des 17 objectifs de développement durable conçus dans le cadre d'un programme fortement interconnecté. En plus de l'ODD 14 directement consacré à la vie aquatique, le programme comprend ainsi neuf autres objectifs traditionnellement présentés par l'ONU comme étant étroitement liés aux océans et aux mers : *Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde* (ODD 1) ; *Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable* (ODD 2) ; *Permettre à tous de vivre en bonne santé et*

⁵³ A/Res/70/1, Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 25 septembre 2015, Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030, <https://undocs.org/fr/A/RES/70/1>.

⁵⁴ E. C. Díaz Galán, « Las Normas del Derecho del Mar sobre la protección del medio marino y el objetivo 14 de la Agenda 2030: ¿Utopía o Realidad? », in P. Chaumette (Coord.), *Transforming the ocean law by requirement of the marine environment conservation / Le droit des océans transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, Madrid Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales 2019, p. 57-77, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02398888/document>.

promouvoir le bien-être de tous à tout âge (ODD 3) ; Garantir l'accès de tous à des services d'alimentation en eau et d'assainissement gérés de façon durable (ODD 6) ; Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable (ODD 7) ; Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous (ODD 8) ; Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions (ODD 13) ; Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité (ODD 15) ; Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser (ODD 17). Si tous les ODD peuvent en fait être invoqués en faveur d'une maritimisation porteuse d'un développement durable et partagé, il semble que certains d'entre eux apparaissent plus particulièrement pertinents dans cette perspective, outre les ODD 7, 8 et 13 déjà cités : *Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation (ODD 9) ; Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre (ODD 10) ; Etablir des modes de consommation et de production durables (ODD 12).* Mais le caractère très général et pour ainsi dire abstrait de ces objectifs et la façon dont ils sont supposés être déclinés prêtent naturellement à réfléchir tant la logique néolibérale demeure prégnante⁵⁵, là où elle a déjà fait la preuve de son inopérance en matière de développement durable, et où un autre paradigme économique doit au contraire être assurément recherché.

Nonobstant le développement durable peut être considéré comme une ligne directrice stratégique porteuse pour la maritimisation. Celle-ci suppose le développement des infrastructures et de la logistique, la facilitation des investissements, l'amélioration des infrastructures portuaires, l'interconnexion des modes de transport, en lien avec l'économie et le commerce ; parallèlement elle consiste à promouvoir les activités marines et maritimes, de manière synergique et globale, en cherchant à concilier l'augmentation du trafic maritime et les autres usages de la mer. Les Etats côtiers doivent donc être très prudents et demeurer attentifs aux équilibres entre les impacts positifs et négatifs, les promesses économiques et les risques environnementaux ou les avantages sociaux pour tous, y compris les femmes, les jeunes, les populations autochtones et les autres communautés locales. Dans une perspective de développement durable, l'objectif affirmé est certes d'éradiquer la pauvreté, d'améliorer la qualité de vie et de favoriser la croissance économique sans sacrifier l'environnement marin et terrestre, mais la réalité de la mondialisation est avant tout économique ; comme elle, la maritimisation obéit à une logique de profit qui se décline désormais par référence à l'économie bleue.

B – Par référence à l'économie bleue

Depuis quelques années, l'économie bleue s'est imposée partout dans le monde ; présentée comme une promesse de développement fondée sur l'économie des océans, elle incarne autant d'ambitions maritimes, et s'inscrit donc parfaitement dans le schéma de la maritimisation. Mais le concept est complexe, totalement protéiforme et non dénué d'ambiguïtés ; s'il est *un avatar du développement durable* (1), *les mirages de la croissance bleue* (2) ne sont pas sans danger pour l'environnement marin ni pour les droits humains et sociaux des populations qui dépendent de la mer.

1) Un avatar du développement durable

Transposition de l'économie verte, l'économie bleue, initiée par Gunter Pauli dès 2004⁵⁶, puis popularisée notamment par les petits Etats insulaires en développement dans le contexte post-Rio+20, est devenue la doctrine officielle dans de nombreux forums, universels (ONU, OMI, FAO, Banque

⁵⁵ M. Ntona, & E. Morgera, "Connecting SDG 14 with the other Sustainable Development Goals through marine spatial planning", *Marine Policy* 2018, Volume 93, p. 214-222, <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0308597X17300520?token=2580F19AF29264BF6BA67898C7E4047C60F21DA640FB19E7DAB3F5FA1A83984C0E1A24CC7E28C3AC9A71A27932BBA6E9>.

⁵⁶ G. Pauli, *L'Economie Bleue : 10 ans, 100 innovations, 100 millions d'emplois*, Caillade Publishing 2011 ; G. Pauli, *L'Economie Bleue 3.0*, Les Nouvelles Editions Caillade 2017.

mondiale⁵⁷) ou régionaux (UE, UA) en lien avec le concept associé de croissance bleue. L'économie bleue postule *la diversification des usages de la mer* (a) et par voie de conséquence *la planification spatiale marine* (b).

a) La diversification des usages de la mer

Nouvel avatar du développement durable, l'économie bleue est supposée permettre de réconcilier le développement économique, le progrès social et les exigences environnementales, via une économie maritime dont les composantes évoquent naturellement la maritimisation. Considérant les océans et les mers comme des moteurs de la croissance économique, elle parie sur une dynamisation et une diversification des secteurs marins et maritimes, appréhendés globalement. Au-delà des usages traditionnels de la mer basés sur la mobilité tels que la navigation et la pêche, y compris la construction navale et les opérateurs de la conteneurisation, l'économie bleue entend valoriser les nouvelles activités maritimes, les industries bleues qui sont autant de secteurs dont le potentiel économique est supposé être plus élevé et qui sont donc considérées comme plus rentables. Il en va ainsi de l'*offshore* et des autres industries minières, des énergies marines renouvelables ou des biotechnologies, mais aussi du tourisme maritime, côtier et de croisière, et de l'aquaculture ; les câbles et pipelines sous-marins sont également d'une importance cruciale, tant d'un point de vue économique que stratégique, alors même que les enjeux associés ont tendance à être en pratique souvent sous-estimés dans les analyses traditionnelles liées à l'économie bleue.

En tant que *by-product* du néolibéralisme, l'économie bleue apparaît fondamentalement le concept d'une époque dont elle épouse *prima facie* les aspirations sociales et environnementales pour mieux asseoir sa logique de rentabilité et de profit ; pour une très large part, elle procède à une économicisation de la mer à laquelle il est peu probable que les plus vulnérables puissent être réellement associés dès lors qu'elle ne correspond pas seulement à une approche de marché, mais aussi à une démarche capitalistique, qui confine à l'appropriation privée de ce qui a toujours été un bien commun, à savoir les mers et les océans⁵⁸, notamment via la planification spatiale marine.

b) La planification spatiale marine

L'économie bleue postule un usage multiple et diversifié de la mer ; elle y voit même un atout en termes de développement économique partagé. Mais cette stratégie se heurte à certains obstacles pratiques, car la réalité s'avère forcément plus complexe ; la multiplicité des usages induit en effet une relation différente à l'espace maritime qui cesse d'apparaître libre et partagé. Il en résulte une véritable concurrence pour l'espace maritime, entre les activités fixes et les usages traditionnels de la mer fondés sur la mobilité et non sur l'emprise, comme la navigation et la pêche⁵⁹, mais aussi entre les industries fixes car la plupart d'entre elles ont besoin de vastes espaces, libres de toutes autres activités et revendiquent une exclusivité d'usage. Les deux dimensions de la maritimisation sont à ce stade théoriquement susceptibles d'entrer en confrontation, même si les grandes routes maritimes seront généralement respectées pour ne pas induire d'allongement du parcours et du temps des voyages ce qui serait autant d'argent perdu pour l'économie mondiale.

Dans ce contexte, la planification spatiale marine tend donc à s'imposer, comme instrument de gestion efficace et durable des espaces maritimes et devient le cadre obligé dans lequel doivent

⁵⁷ World Bank and United Nations Department of Economic and Social Affairs, *The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries*, Washington DC World Bank 2017, <http://documents.worldbank.org/curated/en/523151496389684076/pdf/115545-1-6-2017-14-48-41-BlueEconomyJun.pdf>.

⁵⁸ N. Ros, « L'appropriation et la marchandisation des espaces maritimes et de leurs ressources », in A. de Raulin (dir.), *Le droit international et européen de la biodiversité*, Paris L'Harmattan 2021 (à paraître).

⁵⁹ J. M. Sobrino Heredia, « Coexistence de l'activité de pêche avec les industries gazières, pétrolières et minières sous-marines », in P. Chaumette (Coord.), *Transforming the ocean law by requirement of the marine environment conservation / Le droit des océans transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, Madrid Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales 2019, p. 413-434, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02398345/document>.

impérativement s'inscrire toutes les activités en mer. Elle est présentée comme permettant de rationaliser les usages de la mer, de concilier les différentes activités ou du moins de réduire les conflits, de créer des synergies et d'encourager les investissements privés en les sécurisant juridiquement⁶⁰.

Pour organiser le partage de l'espace, la planification spatiale marine suppose la mise en place de partenariats publics-privés (PPP) d'un genre particulier : l'Etat côtier accorde des concessions sur le domaine public à des opérateurs privés, souvent étrangers, lesquels reçoivent légalement des droits exclusifs sur une partie de l'espace maritime sous juridiction nationale ; cela leur permet de bénéficier des garanties juridiques inhérentes, tandis que l'exclusivité de droits se traduit sur le plan spatial par l'exclusion *de facto* ou *de jure* des autres usagers, en d'autres termes l'appropriation de l'espace public, et des ressources qu'il contient, par une personne privée⁶¹. La pratique est certes juridiquement conforme à l'exercice des droits souverains que l'Etat détient tant sur les ressources de sa ZEE que sur son plateau continental, mais ces PPP sont fondés sur un objectif de rentabilité économique et ne sont pas toujours suffisamment respectueux des intérêts de la communauté nationale, tant sur le plan des retombées économiques et sociales que de la protection de l'environnement⁶². La croissance bleue devient alors un dangereux mirage pour les populations les plus vulnérables qui sont aussi souvent les plus dépendantes de la mer.

2) Les mirages de la croissance bleue

Cette nouvelle dimension du développement durable correspond avant tout à une stratégie de développement industriel, au profit des secteurs de l'énergie et des terres rares ; elle incarne *une approche économique des dimensions sociale et environnementale* (a) et s'inscrit dans *une dynamique de privatisation des mers et des océans* (b).

a) Une approche économique des dimensions sociale et environnementale

Le premier des risques est consubstantiel au concept comme au terme d'économie bleue ; il consiste à privilégier l'économie au détriment de la protection de l'environnement et du bien-être social, voire des droits de l'homme, appréhendés de manière individuelle ou collective. La maritimisation contemporaine est au cœur de ce dilemme, car elle est principalement axée sur la recherche du profit dans une société que la mondialisation et la globalisation rendent naturellement ultra concurrentielle. Le phénomène des pavillons de complaisance dans le transport maritime, et son avatar dans l'immatriculation des plates-formes pétrolières, comme dans les patronages relatifs aux activités entreprises dans la Zone internationale des fonds marins, témoignent de cette logique qui n'a en définitive rien de surprenant dans un système fondé sur le libéralisme économique et politique.

⁶⁰ F. Douvère & Ch. N. Ehler, "New perspectives on sea use management: Initial findings from European experience with marine spatial planning", *Journal of Environmental Management* 2009, p. 77-88, https://www.researchgate.net/publication/23252003_New_perspectives_on_sea_use_management_Initial_findings_from_European_experience_with_marine_spatial_planning/link/5a0ab89d45851551b78d52dd/download ; L. Juda, "The European Union and the Marine Strategy Framework Directive: Continuing the Development of European Ocean Use Management", *Ocean Development & International Law* 2010, Volume 41, Issue 1, p. 34-54 ; F. Maes, "The international legal framework for marine spatial planning," *Marine Policy* 2008, Volume 32, Issue 5, p. 797-810.

⁶¹ N. Ros, "Estrategia *Blue Growth* y retos de privatización del mar", in J. Cabeza Pereiro & B. Fernández Docampo (Coord.), *Estrategia Blue Growth y Derecho del Mar*, Albacete Editorial Bomarzo 2018, p. 227-250.

⁶² D. K. Anton & K. E. Kim, "The Application of the Precautionary and Adaptive Management Approaches in the Seabed Mining Context: Trans-Tasman Resources Ltd Marine Consent Decision under New Zealand's Exclusive Economic Zone and Continental Shelf (Environmental Effects) Act 2012," *The International Journal of Marine and Coastal Law* 2015, Vol. 30, p. 175-188, [https://www.researchgate.net/profile/Rakhyun-Kim-2/publication/273509887_The_Application_of_the_Precautionary_and_Adaptive_Management_Approaches_in_the_Seabed_Mining_Context_Trans-Tasman_Resources_Ltd_Marine_Consent_Decision_under_New_Zealand%27s_Exclusive_Economic_Zone_and_Continental_Shelf_\(Environmental_Effects\)_Act_2012_/links/59ee821e4585154350e8123e/The-Application-of-the-Precautionary-and-Adaptive-Management-Approaches-in-the-Seabed-Mining-Context-Trans-Tasman-Resources-Ltd-Marine-Consent-Decision-under-New-Zealand-Exclusive-Economic-Zone-and-C.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Rakhyun-Kim-2/publication/273509887_The_Application_of_the_Precautionary_and_Adaptive_Management_Approaches_in_the_Seabed_Mining_Context_Trans-Tasman_Resources_Ltd_Marine_Consent_Decision_under_New_Zealand%27s_Exclusive_Economic_Zone_and_Continental_Shelf_(Environmental_Effects)_Act_2012_/links/59ee821e4585154350e8123e/The-Application-of-the-Precautionary-and-Adaptive-Management-Approaches-in-the-Seabed-Mining-Context-Trans-Tasman-Resources-Ltd-Marine-Consent-Decision-under-New-Zealand-Exclusive-Economic-Zone-and-C.pdf).

La dimension environnementale et sociale est certes formellement intégrée à l'économie bleue, mais elle apparaît évidemment comme naturellement subsidiaire par rapport aux objectifs de croissance économique⁶³, *a fortiori* dès lors que celle-ci est supposée être inclusive ce qui est en définitive très loin d'être le cas. En pratique, les activités les plus vitales pour l'économie mondiale et/ou les plus rémunératrices sont toujours privilégiées, tandis que prévaut généralement une conception économique de la protection environnementale, une approche que l'Autorité internationale des fonds marins définit précisément comme devant être fondée sur « *un bon rapport coût-efficacité* »⁶⁴.

Dans l'hypothèse d'une catastrophe écologique liée à un navire comme à une plate-forme, les impacts négatifs, souvent transfrontières, frappent les Etats côtiers, leur environnement marin et terrestre, et les communautés locales comme nationales, tandis que les bénéfices économiques sont rarement partagés et que les systèmes d'indemnisation généralement plafonnés interdisent toute action ultérieure en responsabilité. Même en dehors de ces cas, la croissance bleue est de toute façon loin d'être partagée ; contrairement aux fausses idées reçues, ou plus exactement inculquées à l'opinion publique par certaines ONG environnementales (ONGE) et même par certaines organisations internationales, elle n'est pas synonyme de justice bleue, en particulier dans les pays en voie de développement, et pour les personnes les plus vulnérables et les plus dépendantes des océans⁶⁵.

b) Une dynamique de privatisation des mers et des océans

Dans la mesure où elle s'inscrit désormais dans la mouvance conceptuelle de l'économie bleue, la maritimisation comporte donc de nouveaux risques liés à une privatisation des espaces et des ressources au profit des grandes multinationales de l'exploitation minière ou demain de l'énergie renouvelable, et la spoliation des droits des communautés dépendantes de la mer, parmi lesquels les pêcheurs artisanaux⁶⁶ et les populations côtières, avec autant de dangers en termes environnementaux dès lors que la tendance est à interdire toutes les activités halieutiques mais à autoriser les industries polluantes.

La privatisation des mers et des océans⁶⁷ est une réalité contemporaine ; sous prétexte de protéger l'environnement et de compenser les dommages susceptibles de lui être causés, de plus en plus d'aires marines protégées, dites *no take*⁶⁸, sont créées dans le monde⁶⁹, à l'instigation de certaines ONGE, de tradition comme d'origine anglo-américaines, et des fondations et des *trusts* qui permettent aux grandes industries, notamment de l'*offshore* et des terres rares, de les financer plus ou moins

⁶³ P. Ehlers, "Blue growth and ocean governance - how to balance the use and the protection of the seas", *WMU Journal of Maritime Affairs* 2016, p. 187-203, <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s13437-016-0104-x.pdf> ; S. Lelong, V. du Castel & Y. Giron, "La croissance bleue. Puissances publiques versus puissances privées", *Diploweb.com La Revue géopolitique* 2016, mardi 19 janvier 2016, <https://www.diploweb.com/La-croissance-bleue.html>.

⁶⁴ OS 3 *Protection de l'environnement marin* : « L'Autorité : 3.1. Élaborera progressivement un cadre réglementaire pour la protection du milieu marin du fait des effets nocifs que pourraient avoir les activités menées dans la Zone qui présente un bon rapport coût-efficacité et qui soit techniquement réalisable » ; Projet de Plan Stratégique V2.1 / 26 février 2018, p. 10, <https://www.isa.org.jm/files/documents/EN/SPlan/SP-fr.pdf>.

⁶⁵ N. J. Bennett, J. Blythe, C. S. White, C. Campero, "Blue growth and blue justice: Ten risks and solutions for the ocean economy", *Marine Policy* 2021, Volume 125, 104387.

⁶⁶ N. Ros, « *Human Sea* : les pêcheurs face aux risques de privatisation des espaces maritimes et de leurs ressources », in A. Charbonneau, O. Fotinopoulou-Basurko & F. Mandin (Coord.), *Le travail et la mer Mélanges Patrick Chaumette*, Paris Pedone 2021, p. 73-80 (à paraître).

⁶⁷ N. Ros, « La privatisation des mers et des océans : du mythe à la réalité », in P. Chaumette (Coord.), *Transforming the ocean law by requirement of the marine environment conservation / Le droit des océans transformé par l'exigence de conservation de l'environnement marin*, Madrid Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales 2019, p. 169-187, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02396208/document>.

⁶⁸ Y. Giron, "The other side of large-scale, no-take, marine protected areas in the Pacific Ocean", in E. Fache & S. Pauwels (Eds.), *Fisheries in the Pacific The Challenges of Governance and Sustainability*, Pacific-Credo Publications 2016, p. 77-117, https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers16-12/010068562.pdf.

⁶⁹ F. Féral & B. Salvat (Dir.), *Gouvernance, enjeux et mondialisation des grandes aires marines protégées*, Paris L'Harmattan 2014.

discrètement⁷⁰. Sous prétexte que les acteurs privés sont plus efficaces que les pouvoirs publics, ce qui correspond à un des postulats de la doctrine néolibérale, la gestion de certaines de ces AMP, dans le Pacifique et l’océan Indien, régions hautement stratégiques et riches en ressources minières, a été confiée à ces ONG lesquelles gèrent ainsi l’espace maritime d’un Etat de fait privatisé par les intérêts qu’elles représentent. Si la pêche, y compris artisanale, est généralement interdite, l’exploitation pétrolière et minière peut quant à elle être autorisée. Laboratoire de la privatisation des mers⁷¹, les Seychelles font à cet égard figure de cas d’école : acculé à la banqueroute, l’Etat a dû renoncer à ses droits souverains sur sa ZEE, en contrepartie d’un *debt swap*⁷², et ses espaces maritimes ont même fait l’objet d’un *blue bond*, un emprunt bleu, ce qui correspond à une marchandisation des services écosystémiques associés, mais aussi de fait à une financiarisation et à une capitalisation des espaces maritimes et de leurs ressources aux bénéfices d’investisseurs privés. Littéralement pris au piège, éblouis par les mirages de l’économie bleue et les promesses de croissance associées, les petits Etats insulaires en développement, ou plus largement les Etats en développement, à l’instar du continent africain⁷³, sont particulièrement exposés à ces risques qui évoquent l’émergence d’un colonialisme bleu dans leurs zones sous juridiction nationale, en mer comme indirectement à terre.

Mais la haute mer n’est pas non plus à l’abri de cette dynamique de privatisation comme en témoignent les orientations de la Conférence intergouvernementale sur un instrument international juridiquement contraignant se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l’utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale (BBNJ)⁷⁴. Cette négociation pourrait fort bien s’avérer un jeu de dupes si elle permettait demain de créer de grandes AMP *no take* en haute mer et d’en confier la gestion aux mêmes acteurs de la gouvernance environnementale privée⁷⁵. Il est donc vital que les Etats ne renoncent pas aux droits qui sont les leurs, individuellement et collectivement⁷⁶, pour que la mer continue de nous faire rêver et reste ce qu’elle est, un bien commun⁷⁷, comme ce qu’elle a toujours été, un vecteur de communication et une source de protéines ; pour que la privatisation des mers ne soit pas le futur de la maritimisation ...

⁷⁰ Y. Giron & A. Le Sann, « Blue Charity Business – la réforme des pêches européennes – premier panorama – 2000 à 2011 », *Pêche et développement* 2012, http://www.peche-dev.org/IMG/pdf/121107_blue_charity_business_full_report_fr.pdf ; Y. Giron, « Vers une privatisation des océans ? », Conférence Lorient Maison de la mer, 8 décembre 2014, <https://www.youtube.com/watch?v=MoxzcNyyvSQk>.

⁷¹ N. Ros, « Les Seychelles, laboratoire de la privatisation des mers », *Neptunus* 2020/1, Volume 26, <https://cdmo.univ-nantes.fr/fr/neptunus-e-revue/annee-2020>.

⁷² J. J. Silver & L. M. Campbell, “Conservation, development and the blue frontier: the Republic of Seychelles’ Debt Restructuring for Marine Conservation and Climate Adaptation Program”, *International Social Science Journal*, September 2018, Volume 68, Issue 229-230.

⁷³ N. Ros, « Le continent africain face aux mirages de la croissance bleue, » in J-B. Harelimana (Dir.), *Liber Amicorum Stéphane Doumbé-Billé Autour du droit international économique en Afrique*, African Academy of International Law Practice 2021 (à paraître).

⁷⁴ <https://www.un.org/bbnj/fr>.

⁷⁵ R. Falkner, “Private environmental governance and international relations: exploring the links”, *Global environmental politics* 2003, 3 (2), p. 72-87, <https://core.ac.uk/download/pdf/207876.pdf> ; N. Ros, “Modern Law of the Sea: From Governance to Privatization”, *Waseda Bulletin of Comparative Law* 2019, Vol. 37, p. 11-34, https://waseda.repo.nii.ac.jp/index.php?action=pages_view_main&active_action=repository_view_main_item_snippet&pn=1&count=20&order=7&lang=japanese&creator=ros+nathalie&page_id=13&block_id=21.

⁷⁶ N. Ros, « De l’appropriation publique à la privatisation des espaces maritimes et de leurs ressources », *Annuaire français des relations internationales* 2020, Volume XXI, p. 615-628, <https://www.afri-ct.org/wp-content/uploads/2020/09/Article-Ros.pdf>.

⁷⁷ N. Ros, « Le droit fondamental des générations futures à la mer comme bien commun », in N. Guillet (dir.), *Mer et droits fondamentaux de la personne humaine*, Paris LGDJ 2021 (à paraître).