

**BEVAN MARTEN, *PORT STATE JURISDICTION AND THE
REGULATION OF INTERNATIONAL MERCHANT SHIPPING,*
HEIDELBERG, SPRINGER, 2013**

Anne Elizabeth Morin^{*}

L'ouvrage *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping*¹ porte sur l'ambiguïté quant au choix de juridiction applicable aux navires marchands étrangers qui se trouvent dans les ports. L'auteur, Bevan Marten², cible en particulier la juridiction de l'État du port (*port state jurisdiction*) et les situations où elle s'applique. Reprenant les termes de l'auteur, « [t]his book [asks] the extent to which the statement "if you want to visit my port, you have to obey my rules" holds true »³.

L'ouvrage est divisé en sept chapitres : l'introduction, suivie de deux chapitres explicatifs, l'un définissant le concept de juridiction de l'État du port et l'autre décrivant l'évolution de ce concept, puis de trois cas de mesures législatives où il y a juridiction de l'État du port et finalement une conclusion.

Dans l'introduction, l'auteur mentionne d'emblée les objectifs de son ouvrage : « *The primary aims of this work are to provide further evidence for the growing use and importance of port state jurisdiction as a means of regulating international merchant shipping, and to assess the legal limitations of the concept* »⁴. Il définit ensuite les différents types de juridictions applicables en droit maritime (*coastal state jurisdiction*, *flag state jurisdiction* et *port state jurisdiction*) s'attardant sur celle de *port state jurisdiction* qui est la juridiction qu'un État peut exercer sur les navires visitant ses ports⁵. Selon l'auteur, l'enjeu réel est, d'une part, la protection des intérêts des commerçants qui veulent une moins grande emprise des États des ports qu'ils visitent, ce qui leur est offert par la juridiction de l'État côtier et, d'autre part, les intérêts locaux et environnementaux des ports qui sont valorisés par la juridiction de l'État du port. Bevan Marten défend la position selon laquelle la juridiction de l'État du port est moins limitée par le droit international et offre ainsi une plus grande emprise à l'État qui l'applique (*port state control*)⁶.

^{*} Étudiante au Baccalauréat en droit de l'Université du Québec à Montréal et au Juris Doctor en common law et en droit transnational de l'Université de Sherbrooke.

¹ Bevan Marten, *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping*, Heidelberg, Springer, 2013 [Marten].

² Bevan Marten est docteur en droit maritime de l'Université d'Hambourg, avocat et chargé de cours à l'Université Victoria de Wellington.

³ *Ibid* à la p 223.

⁴ *Ibid* à la p 4.

⁵ *Ibid* à la p 1 : « *It is primarily a term of public international law, and is often used in distinction to "coastal state jurisdiction", which refers to a state's jurisdiction over its maritime zones more generally, and "flag state jurisdiction", which refers to the jurisdiction exercised by the state in whose registry a vessel is entered and under whose flag that vessel operates* ».

⁶ *Ibid* à la p 4.

Le deuxième chapitre délimite avec précision la notion de juridiction de l'État du port. L'auteur détermine d'abord qu'un port est un « *harbour (natural or artificial shelter for ships) having facilities for ships to moor and load or discharge* »⁷ et que les navires s'y rendent volontairement pour charger et décharger leur marchandise. Un navire ne peut donc plus être protégé par le droit de passage innocent et se trouve dès lors dans la même situation que s'il était dans les eaux internes d'un État. Bevan Marten insiste ensuite sur la distinction entre la juridiction de l'État côtier et celle de l'État du port par trois facteurs : (1) la souveraineté de l'État sur ses eaux côtières et intérieures n'est pas la même, (2) il n'est pas question de passage innocent dans les ports, alors que c'est le cas pour les eaux côtières et (3) d'un point de vue pratique, il est plus facile de faire appliquer des normes dans les ports que dans les autres zones maritimes⁸. Ensuite, les principaux débats entourant la régulation du commerce international par rapport à la juridiction de l'État du port consistent à déterminer quelle est la juridiction qui prime sur les autres et devrait s'appliquer dans une situation précise⁹. Il y a deux approches différentes sur la façon de déterminer quel type de juridiction s'applique : la française, puis l'américaine et la britannique. Dans le premier cas, l'État peut intervenir sur un bateau étranger dans son port, sauf dans les affaires disciplinaires internes qui ne concernent que l'équipage du pays étranger. Dans le second cas, il y a juridiction complète sur les affaires du port par l'État. L'auteur adopte l'approche américaine et britannique, car il considère que l'approche française n'est pas représentative de la coutume en droit international.

Le troisième chapitre décrit la croissance de la juridiction de l'État du port. Partant de l'époque des Phéniciens, l'auteur décrit les principales étapes qui ont conduit au concept actuel de la juridiction de l'État du port. Il fait notamment référence aux périodes de quarantaine imposées aux navires dans les ports de Marseille, Venise et Pise au XIV^e siècle¹⁰ et à l'intervention de différents gouvernements pour limiter le nombre de passagers dans les embarcations pour des motifs de sécurité au XIX^e siècle. Ce n'est toutefois qu'au XX^e siècle que la juridiction de l'État du port s'est véritablement développée. Elle est d'ailleurs toujours en pleine croissance vu l'importance qui est de plus en plus accordée à l'enjeu de l'environnement marin et de la sécurité lors de la navigation selon Bevan Marten. Ce dernier termine ce chapitre en évaluant l'efficacité de la juridiction de l'État du port et en la comparant avec la juridiction de l'État côtier. Il en conclut que la juridiction de l'État du port est moins limitée par les règles de droit international que celle de l'État côtier et qu'elle vaut la peine d'être développée et appliquée. Cela étant, Bevan Marten détermine quels sont les trois éléments qui doivent être ciblés lorsqu'on fait usage de la juridiction de l'État du port, soit les conditions du navire et de son équipement (*vessel conditions*), la façon dont le navire opère (*vessel operations*) et l'administration du navire (*vessel administrations*). L'auteur se sert de ces catégories pour évaluer la portée des différentes lois dans les chapitres subséquents.

⁷ *Ibid* à la p 21, n 85.

⁸ *Ibid* aux pp 24-25.

⁹ *Ibid* à la p 14.

¹⁰ *Ibid* à la p 38.

Les trois chapitres suivants présentent trois textes législatifs, soit le *Cruise Vessel Security and Safety Act of 2010* (loi américaine sur les aspects sécuritaires des passagers à bord des navires)¹¹, l'*European Union's 2009 Insurance Directive* (directive européenne sur l'assurance responsabilité pour les propriétaires de navires marchands)¹² et le *Fair Work Act 2009* (loi australienne sur l'emploi qui s'applique à l'équipage de certains types de navires étrangers)¹³. Ce sont des exemples de lois plus exigeantes envers les navires étrangers visitant le port d'un État que ce qui est entendu dans les accords internationaux déjà existants¹⁴. La présentation de chaque texte législatif est structurée semblablement. Il y a premièrement une présentation de la mesure dans son contexte. Dans un deuxième temps, l'auteur détermine en quoi la mesure est basée sur la juridiction de l'État du port. Il termine en évaluant les impacts sur les éléments ciblés précédemment, soit les conditions, les opérations et l'administration des navires.

Pour le premier cas, les États-Unis ont visé la protection des passagers contre le laxisme des compagnies de bateaux de croisière face à des situations comme la disparition de passagers à bord de leurs navires. Cette loi, qui s'applique à «*any foreign vessel during a voyage having a scheduled departure from or arrival in the United States with respect to an offense committed by or against a national of the United States*»¹⁵, oblige l'équipage à rapporter tout crime commis à bord du navire contre un américain et permet notamment aux autorités américaines d'exiger que l'équipage porte assistance dans la collecte de preuve. Selon l'auteur, cette loi est un exemple idéal d'une norme unilatérale provenant de la juridiction de l'État du port qui n'est pas controversée et qui permet de rendre contraignables les standards déjà présents en navigation.

La directive européenne porte sur l'assurance responsabilité pour les propriétaires de certains navires visitant les ports de l'Union européenne. Elle a la particularité d'interagir avec un accord international préexistant, soit la *Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes*¹⁶, en rendant obligatoire l'assurance responsabilité selon ce qui est prévu dans le *Protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande*¹⁷. Cette norme inclut une assurance responsabilité pour une tierce partie (*third party liability insurance*), un aspect supplémentaire aux enjeux de la sécurité et de l'environnement que l'on retrouve habituellement pour la juridiction de l'État du port. Selon l'auteur, cette

¹¹ *Cruise Vessel Security and Safety Act of 2010*, 46 USC (2010); Marten, *supra* note 1 à la p 5.

¹² Directives CE, *Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 applicable à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes*, [2009] JO, L 131; Marten, *supra* note 1 à la p 5.

¹³ *Fair Work Act 2009* (Cth); Marten, *supra* note 1 à la p 5. D'autres textes juridiques sont aussi abordés dans ce chapitre, dont le *Coastal Trading (Revitalising Australian Shipping) Act 2012* (Cth); *ibid* à la p 161.

¹⁴ *Ibid*.

¹⁵ *Ibid* à la p 67.

¹⁶ *Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes*, 19 novembre 1976, 1456 RTNU 221 (entrée en vigueur : 1 décembre 1986).

¹⁷ *Protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima)*, 22 octobre 1996, 2206 RTNU 106 (entrée en vigueur : 10 janvier 2003).

norme n'aura que peu d'impact en pratique puisqu'il est très difficile de la mettre en application de façon contraignante.

L'Australie a adopté une norme unilatérale réglementant les conditions d'emploi des membres d'équipage des navires qui visitent ses ports. Réglementer l'emploi dans le domaine de la marine marchande est très complexe et relève tant de relations contractuelles que du droit international et du droit privé de l'État du pavillon du navire, de l'État de l'équipage et de celui des ports visités. Le *Fair Work Act 2009* est une norme de juridiction de l'État du port qui vient miner l'application dominante de la juridiction de l'État du pavillon sur les conditions d'emploi dans le domaine maritime en employant l'approche par le lien substantiel (*substantial connection approach*) pour déterminer le type de juridiction applicable. Selon l'auteur, « [b]y taking an approach that will include crew of any nationality working aboard certain foreign-flagged vessels with substantial connections to the country, Australia has set an important example of state practice in international law terms »¹⁸.

Dans la conclusion, Bevan Marten s'est servi des trois critères sur lesquels la juridiction de l'État du port a un impact (*vessel conditions*, *vessel operations* et *vessel administrations*) pour conclure que, d'une part, le premier critère, soit celui portant sur les conditions du navire, représente davantage les pratiques déjà courantes plutôt que d'imposer d'autres normes et qu'ainsi, cette catégorie de juridiction de l'État du port est là pour rester. D'autre part, l'auteur considère que les mesures affectant les opérations du navire vont croître et se répandre dans les années à venir vu l'importance accordée aux enjeux économiques liés à l'efficacité des transitions de la marchandise d'un port à l'autre et à l'importance croissante accordée à la protection de l'environnement dans l'espace marin. Finalement, l'administration du navire pose un problème quant à sa mise en œuvre. Les différents documents (certificat, déclaration, contrat d'assurance ou de travail) ont beau respecter les normes établies, il est difficile de s'assurer de leur mise en application puisque les activités auxquelles ils se rattachent se déroulent principalement hors de la juridiction de l'État. L'auteur termine en recommandant l'utilisation de l'approche par le lien substantiel (*substantial connection approach*) pour déterminer la juridiction applicable. Il remarque d'ailleurs que le commerce maritime s'éloigne de la juridiction du pavillon, sans pour autant se prononcer sur la question.

L'ouvrage est très détaillé et l'auteur a fait une présentation exhaustive des différents éléments qui entrent en jeu lorsqu'il est question de la juridiction de l'État du port. Le plan tout aussi détaillé permet de facilement s'y retrouver. Les sections sont plutôt courtes et les explications sur chaque élément présenté sont concises tout en étant généralement accompagnées d'un exemple concret. Lorsque les différents types de ports sont présentés, l'auteur illustre ceux-ci par des exemples portuaires. Ensuite, cet ouvrage est pertinent puisqu'il cible avec adresse l'une des zones grises du droit international maritime, soit la juridiction de l'État du port et son application, et propose une solution pour éviter les ambiguïtés quant à la détermination de la juridiction applicable lorsqu'un navire étranger se trouve dans un port.

¹⁸ Marten, *supra* note 1 à la p 221.