

***L'EXERCICE DE LA POLICE DE LA NAVIGATION  
DANS LA MER TERRITORIALE : DROITS ET  
OBLIGATIONS DE L'ETAT CÔTIER***

***THE EXERCISE OF NAVIGATION POLICE  
IN THE TERRITORIAL SEA: RIGHTS AND  
OBLIGATIONS OF THE COASTAL STATE***

**ZERIZER Youcef**

**Docteur et chercheur en Droit**

**Membre de laboratoire de droit des transports et des activités  
portuaires- LADMAR**

**Faculté de droit et des sciences politique**

**Université Mohamed Ben Ahmed- Oran 02- Algérie**

Date d'envoi: 13 / 12 / 2020

date d'acceptation: 22 / 12 / 2020

date de publication : 26 / 12 / 2020

***Pour citer cet article :***

ZERIZER Youcef, « L'exercice de la police de la navigation dans la mer territoriale : droits et obligations de l'Etat côtier », Revue droit des transports et des activités portuaires, Volume VII/N°01, année 2020 (PP 145-167).

Cet article est disponible via le lien ci-dessous :

[www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164](http://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164)

**Résumé :**

*Ce travail tente de cerner le déficit que doit lever tout Etat côtier en matière d'exercice de la police de la navigation, dans les limites de la mer territoriale, comme l'une des polices spéciales maritimes. Cette police maritime se distingue par sa spécificité par rapport aux autres polices maritimes spéciales, telles que les polices des pêches, de l'environnement marin, des phares et balises ou des douanes maritimes.*

*Ces polices spéciales ne posent aucune obligation internationale particulière pour l'Etat côtier. Par contre, lorsqu'il met en œuvre ses pouvoirs liés à l'exercice de la police de la navigation dans sa mer territoriale, l'Etat côtier est tenu de remplir une série d'obligations dictées par le droit international à l'effet de garantir la liberté de la navigation notamment l'obligation de respecter le droit des navires étrangers au passage inoffensif dans la mer territoriale.*

*C'est pourquoi, ce travail a pour principal objet une tentative de mettre en exergue l'équilibre devant être préservé entre la souveraineté de l'Etat côtier dans sa mer territoriale et la liberté de la navigation maritime reconnue aux navires étrangers dans les limites de ce même espace maritime.*

*Abstract :*

*This work attempts to identify the challenge that any coastal State must overcome in terms of the exercise of the navigation police, within the limits of the territorial sea, as one of the special maritime police. This maritime police is distinguished by its specificity compared to other special maritime police, such as the fisheries, marine environment, lighthouses and beacons or maritime customs police.*

*These special policies do not pose any particular international obligation for the coastal state. On the other hand, when it implements its powers related to the exercise of the navigation police in its territorial sea, the coastal State is required to fulfill a series of obligations dictated by international law to the effect of guarantee freedom of navigation, in particular the obligation to respect the right of foreign vessels to innocent passage through the territorial sea.*

*This is why the main object of this work is an attempt to highlight the balance to be preserved between the sovereignty of the coastal State in its territorial sea and the freedom of maritime navigation granted to foreign ships within the limits of this same maritime space.*

ملخص :

يحاول هذا العمل تحديد التحدي الذي تواجهه أي دولة ساحلية في ممارسة شرطة الملاحة ضمن حدود البحر الإقليمي ، باعتبارها واحدة من الشرط البحرية الخاصة . تتميز الشرطة البحرية بخصوصياتها مقارنة بالشرط البحرية الخاصة الأخرى ، مثل شرطة الثروة السمكية والبيئة البحرية والمنارات أو شرطة الجمارك البحرية .

لا تفرض شرطة الملاحة أي التزام دولي محدد للدولة الساحلية . غير أنه عن تنفيذ سلطاتها المتعلقة بممارسة شرطة الملاحة في بحرها الإقليمي ، فإن الدولة الساحلية مطالبة بالوفاء بسلسلة من الالتزامات التي يفرضها القانون الدولي بخصوص ضمان حرية الملاحة ، ولا سيما الالتزام باحترام حق السفن الأجنبية في المرور البريء عبر البحر الإقليمي .

وهذا هو السبب في أنّ الهدف الرئيسي لهذا المقال يتمثل في محاولة إبراز التوازن الواجب الحفاظ عليه بين سيادة الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي وحرية الملاحة البحرية الممنوحة للسفن الأجنبية في حدود هذا الفضاء البحري نفسه .

## I- Introduction :

La police de la navigation maritime, s'exerce dans, les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contigüe, la zone économique exclusive, les détroits servant à la navigation internationale, les eaux archipélagiques et la haute mer. L'exercice de cette police spéciale a fait l'objet d'un traitement très détaillé par les dispositions de la convention des nations unies sur le droit de la mer 1982 (CNUDM/82). Cette police maritime obéit à des règles précises qui fixent les obligations internationales et les droits de l'Etat côtier qui

ont pour finalité d'une part, la préservation de la sécurité de la navigation et la protection de la liberté de la navigation maritime et d'autre part, la sauvegarde de la souveraineté ou des droits souverains reconnus à ces Etats.

Le présent article portera uniquement sur les aspects juridiques régissant la police de la navigation dans la mer territoriale. Il ne sera pas étendu à l'exercice de cette police ni dans les eaux archipélagiques ni dans les autres zones maritimes citées ci-dessus relevant de la juridiction nationale des Etats côtiers.

## **II- La police de la navigation dans la mer territoriale : droits et obligations de l'Etat côtier.**

### **1- Mesures de police applicables à tous les navires: le droit de passage inoffensif**

En application des dispositions pertinentes de la (CNUDM/82), tous les navires étrangers ont le droit d'exercer la navigation maritime dans la mer territoriale d'un Etat côtier, pour traverser ces eaux ou pour se rendre dans les eaux intérieures, aux rades ou aux installations portuaires. Ce droit d'accès dans la mer territoriale pour se rendre au port d'un Etat côtier trouve ses origines

en droit coutumier<sup>1</sup>. Il était admis qu'un Etat ne pouvait refuser à un navire étranger le droit d'accès à ses ports. Mais, en exerçant ce droit classique adopté par la (CNUDM/82), ces navires sont tenus d'être inoffensifs et doivent se soumettre aux mesures de police de la navigation maritime édictées par l'Etat côtier.<sup>2</sup>

En effet, outre les mesures de police de la navigation maritime que l'Etat côtier est en droit de prendre pour exiger que ce passage soit continu et rapide et pour fixer les conditions de mouillage des navires à l'occasion du passage inoffensif, cet Etat est également investi de tous les pouvoirs pour réglementer tous les autres aspects liés à ce passage. Dans ce cadre, cet Etat est même investi de pouvoirs plus étendus pour l'empêcher, dans le cas où il s'avère qu'il s'agit d'un passage de nature offensif portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à sa sécurité<sup>3</sup>. Cependant la (CNUDM/82), qui confère ce pouvoir à l'Etat côtier, donne en même temps les garanties nécessaires pour que l'exercice de ce droit de passage ne puisse pas être remis en cause abusivement.

Dans le but de préserver l'équilibre voulu en matière d'exercice du droit de passage inoffensif, d'une part, et la sauvegarde de la souveraineté de cet Etat sur cet espace maritime d'autre part, la (CNUDM/82) autorise l'Etat côtier à réglementer ce passage. Mais cette convention n'a pas manqué de rappeler que les pouvoirs

---

<sup>1</sup> - Voir Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J année 2010.

<sup>2</sup> - Voir l'alinéa 2 de l'article 19 de la CMB/82.

<sup>3</sup> - Voir Boisson P. *Politique et droit de la sécurité maritime*. Edition Bureau Veritas, Paris, 1998.

réglementaires devant être exercés par l'Etat côtier ne doivent pas être étendus au point d'empêcher l'exercice du droit de passage tant qu'il est inoffensif.

Pour éviter toute confusion, la (CNUDM/82) n'a laissé aucune possibilité, ni aux navires étrangers ni aux Etats, d'abuser de leurs droits et obligations concernant le passage inoffensif dans la mer territoriale. Son article 19 énonce que ce droit de passage ne peut être invoqué par un navire étranger<sup>4</sup> dans le cas où, lors de son exercice, ce dernier s'adonnerait à l'une des douze (12) activités citées dans ce même article. A son tour, lorsque cet Etat adopte des lois et règlements relatifs à ce droit de passage, la (CNUDM/82) lui a, en même temps, fixé des obligations qu'il ne peut outrepasser.

En effet, comme stipulé dans l'article 21 de la (CNUDM/82), les pouvoirs de police administrative ou judiciaire reconnus à l'Etat côtier, en matière de police de la navigation maritime, ne doivent porter que sur les sept (07) domaines suivants :

- la sécurité des navires et la régulation du trafic;
- la protection des équipements, installations, systèmes d'aide à la navigation et la protection des câbles sous-marins et des

---

<sup>4</sup> - L'article 2 de la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, définit le navire comme suit : « l'expression « navire » s'entend a) de tout bâtiment de mer quel qu'il soit et b) de tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploitation du fond des mers, océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leurs ressources. »

pipelines ;

- la conservation des ressources biologiques de la mer et la prévention des infractions aux lois et règlements relatifs à la pêche ;

- la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution de l'environnement de l'Etat côtier ;

- la recherche scientifique marine et les levés hydrographiques ;

- la prévention des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier ; et

- la protection de la sécurité de la navigation en prenant des mesures visant le respect des normes et des règles internationales applicables à la conception, à la construction et à l'armement des navires étrangers en passage dans la mer territoriale.

Une fois adoptés et convenablement publiés, les lois et règlements pris conformément aux dispositions de l'article 21 cité ci-dessus sont opposables aux navires étrangers, en passage dans la mer territoriale. Ces navires sont tenus de respecter ces lois et règlements au même titre que tous les autres règlements internationaux relatifs à la prévention des abordages en mer ou à toute autre activité.

De plus, outre les prérogatives de l'Etat côtier ci-dessus citées, ce dernier dispose des pouvoirs de police administrative aux fins de procéder à la mise en place, dans les limites de sa mer territoriale, des



dispositifs de séparation du trafic maritime. Cet Etat est en droit d'obliger tous les navires d'emprunter les voies désignées par ces dispositifs, notamment les navires citernes, les navires à propulsion nucléaire et les autres navires transportant des matières dangereuses ou nocives.

Par ailleurs, les prérogatives de l'Etat côtier ne sont cependant pas sans limite ; en application des dispositions de l'article 22 de la CMB/82, cet Etat a l'obligation, d'une part, de prendre en considération les recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'existence des chenaux habituels servant la navigation internationale et d'autre part, de tenir compte de la densité du trafic maritime et des caractéristiques de certains navires et chenaux. De plus, une fois ces dispositifs de séparation du trafic maritime désignés, en tenant compte des impératifs de sécurité de la navigation et des exigences fixées par l'article 22 ci-dessus cité, l'Etat côtier a la charge d'indiquer clairement ces dispositifs sur des cartes marines auxquelles il donne la publicité voulue.

## **2- Mesures judiciaire applicables aux navires de commerce: les limites des pouvoirs de l'Etat côtier**

En règle générale, l'Etat côtier ne doit pas exercer ses pouvoirs de police judiciaire à bord d'un navire de commerce étranger

en exercice du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale de cet Etat. Les autorités chargées de la police judiciaire ne doivent pas intervenir même en cas d'infraction pénale commise lors de ce passage. Mais, à titre exceptionnel, il est permis à ces autorités d'intervenir dans les cas prévus par les dispositions de l'article 27 de la (CNUDM/82), qui se résument comme suit :

- si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'Etat côtier ou si cette infraction est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre public dans la mer territoriale ;

- si l'assistance des autorités judiciaires locales a été demandée par le capitaine du navire ou par la représentation diplomatique ou consulaire de l'Etat du pavillon ;

- si ces mesures judiciaires visent la répression du trafic illicite des stupéfiants ou de substances psychotropes ; et

- si l'infraction a été commise dans les eaux intérieures alors que le navire se trouve encore dans la mer territoriale.

Les autorités judiciaires peuvent également prendre les mesures nécessaires pour faire face à toute violation des lois et règlements adoptés par l'Etat côtier conformément aux dispositions régissant la ZEE ou la police du milieu marin tels que prévus par les parties V et XII de la (CNUDM/82). Mais il serait utile de noter, qu'en permettant aux autorités de police judiciaire de l'Etat côtier d'exercer leurs prérogatives dans des cas déterminés, la (CNUDM/82), à travers son article 27, impose à ces autorités, si le

capitaine du navire le demande, la notification préalable de toute mesure de police judiciaire à la représentation diplomatique ou consulaire de l'Etat du pavillon. Ces autorités judiciaires ont également l'obligation de faciliter le contact de l'équipage avec ces représentations.

Cependant, pour éviter toute atteinte au bon déroulement des actions des autorités judiciaires, l'article 27 précité autorise ces autorités, en cas d'urgence, à ne pas lier l'engagement des mesures de police judiciaire qui s'imposent, à la notification préalable des mesures préconisées à la représentation diplomatique ou consulaire. En effet, aux termes de cet article, en cas d'urgence, l'exécution des mesures de police judiciaire à bord du navire étranger peut avoir lieu, en même temps que les mesures de notification desdites représentations. Mais ces mesures judiciaires doivent être mises en œuvre en évitant de porter atteinte aux intérêts de la navigation maritime du navire contrevenant.

Par ailleurs, comme l'intervention des autorités judiciaires en matière pénale ou civile vise la préservation de l'ordre public, en règle générale l'Etat côtier ne doit pas engager d'action civile à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire de commerce en exercice du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.

Mais, à titre exceptionnel, cet Etat peut être amené à déroger à cette règle dans les cas suivants :

- lorsque l'action civile est engagée à l'encontre du navire étranger en passage dans la mer territoriale dans le but de l'obliger à s'acquitter de ses obligations contractuelles ou à répondre de ses responsabilités encourues, lors de ce passage ; et

- lorsqu'il s'agit de mesures d'exécution ou de mesures civiles conservatoires à l'égard d'un navire en mouillage dans la mer territoriale ou de passage dans ces eaux après avoir quitté les eaux intérieures.<sup>5</sup>

### **3- Mesures de police applicables aux navires de guerre et aux sous-marins**

Les sous-marins et les autres véhicules submersibles, objet de l'article 20 de la (CNUDM/82), n'ont pas été cités parmi la catégorie des navires de guerre<sup>6</sup> et des navires d'Etat non utilisés à des fins commerciales, objet des articles 29 à 32 de cette convention.

Aussi, contrairement au terme « navire de guerre » qui a été clairement défini par les dispositions de l'article 29 de la

---

<sup>5</sup> - Voir l'article 28 de la CMB/82.

<sup>6</sup> - L'article 29 de la CMB/82 a défini le terme navire de guerre comme suit : « ...on entend par navire de guerre tout navire qui fait partie des forces armées d'un Etat et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet Etat et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent et dont l'équipage est soumis aux règles de discipline militaire. »

(CNUDM/82), aucune définition de l'expression « navire d'Etat non utilisé à des fins commerciales », ou de celle de « sous-marin et autre véhicule submersible » n'a été donnée par cette convention. En effet, cet article qui a passé sous silence la définition de ces deux termes a, par contre, clairement défini le terme « navire de guerre ». L'examen de la définition qui a été réservée à cette catégorie de navires appelle les trois (03) principales remarques suivantes:

-1) l'article 29 précité ne tient pas compte du fait que le navire porte ou non des armes de guerre. Cet article considère comme « navire de guerre » tout navire appartenant aux forces armées de l'Etat même, si ce navire ne dispose d'aucune arme de guerre à bord ;

-2) ce même article ne tient pas compte du statut de l'équipage du navire. Ce dernier peut être composé de personnes civiles n'appartenant pas aux forces armées. Il suffit que cet équipage soit soumis aux règles de discipline militaire lors de son emploi à bord. Contrairement au commandant du navire qui doit être un officier de marine au service de l'Etat ; et

-3) telle que formulée, la définition du navire de guerre ne couvre pas expressément les sous-marins qui sont, pourtant, des moyens navals de guerre.

Il est donc bien clair qu'une telle définition pose deux (2) critères, pour qu'un navire puisse avoir le statut de navire de guerre.

Ces critères sont :

- l'appartenance du navire aux forces armées de l'Etat du pavillon avec un équipage soumis à la discipline militaire ; et
- le commandement dudit navire par un officier de marine qui agit au service dudit Etat.

De ce qui précède, et partant de la définition du navire de guerre consacrée par l'article 29 de la (CNUDM/82), le « navire d'Etat » peut être défini comme le navire qui appartient à l'Etat, non utilisé à des fins commerciales, n'appartenant pas aux forces armées et placé sous le commandement d'un capitaine agissant au service de l'Etat.

Quant à la notion de sous-marin ou de véhicule submersible, la définition du navire de guerre peut leur être appliquée dans le cas où ils répondent aux deux (2) critères cités ci-dessus qui sont tirés de la définition du navire de guerre. Dans tous les cas, les navires de guerre et les sous-marins doivent obéir à l'autorité de l'Etat côtier dès qu'ils entrent dans sa mer territoriale.

En effet, la (CNUDM/82) a investi l'Etat côtier des pouvoirs de police nécessaires aux fins de réglementer le passage inoffensif exercé par toutes les catégories de navires dans la mer territoriale. Cet

Etat est en droit d'imposer le respect de ses lois et règlements relatifs à ce passage aux navires de guerre, navires d'Etat, aux sous-marins et tout autre véhicule submersible.

Cependant, il est à souligner que l'Etat côtier est en droit de prendre à l'encontre des navires de guerre qui passent outre la demande de se conformer aux lois et règlements précités, les mesures de police indiquées par la (CNUDM/82). Cette convention autorise l'Etat à prendre toutes les mesures pour exiger que ce navire de guerre contrevenant quitte immédiatement la mer territoriale.<sup>7</sup>

Par contre, les dispositions des articles 29 à 32 de la CMB/82 comportent des points d'ombre, en passant sous silence les mesures que l'Etat côtier est en droit de prendre, dans le cas où l'inobservation des lois et règlements est commise par un navire d'Etat non utilisé à des fins commerciales, par un sous - marin ou par les autres véhicules submersibles.

En effet, il peut être conclu que les dispositions de l'article 31 de la (CNUDM/82) qui stipule que l'Etat du pavillon des navires contrevenants porte la responsabilité internationale des dommages causés à l'Etat côtier, sont insuffisantes. Ces dispositions n'apportent pas de réponses claires à la nature des mesures à prendre

---

<sup>7</sup>- Voir l'article 30 de la CMB/82.

immédiatement pour faire cesser le comportement jugé préjudiciable. L'article 29 de la (CNUDM/82) n'autorise pas expressément l'Etat côtier à décider librement des mesures conservatoires à prendre en cas de responsabilité civile ou pénale incombant aux navires d'Etat, sous-marins et autres véhicules submersibles, qui commettent des infractions lors de leur passage dans sa mer territoriale.

La question, donc, est de savoir si l'Etat côtier peut réserver aux navires et autres engins de mer, le même traitement qu'un navire de guerre, en leur exigeant uniquement de quitter immédiatement la mer territoriale sans aucune autre mesure préventive. Il semble que le silence de la (CNUDM/82) autorise l'Etat côtier à réserver aux navires d'Etat et aux sous-marins la même mesure prévue pour les navires de guerre, à savoir leur expulsion de la mer territoriale en cas d'infraction, au motif qu'ils jouissent également de l'immunité, au même titre que les navires de guerre.

Cependant, il est à noter que la protection conférée par l'immunité tombe de plein droit, dans le cas où les capitaines des navires d'Etat, des sous-marins et des navires de guerre cessent de servir l'Etat du pavillon et se mutinent contre l'autorité de celui-ci. Il n'existe, dans ce cas, aucune disposition de la (CNUDM/82) qui empêche l'arraisonnement de ces navires et sous-marins et d'exiger des garanties suffisantes pour réparer les dommages causés à l'Etat



côtier, comme condition préalable à leur libération, en sus de toute autre action pénale jugée nécessaire. Bien au contraire, en cas de mutinerie du capitaine, le navire ou l'engin naval de guerre en question doit être soumis aux dispositions applicables aux navires contrevenants.

En effet, l'immunité dont jouissent les navires de guerre et les autres navires d'Etat non utilisés à des fins commerciales ainsi que les sous-marins, leur est reconnue, du fait que les capitaines de ces derniers agissent au nom de leur Etat. Mais cette immunité ne dispense pas ces navires et sous-marins de l'obligation de respecter les lois et les règlements régissant le passage inoffensif dans la mer territoriale d'un Etat côtier.

Comme le précise l'article 31 de la (CNUDM/82), cette catégorie de navires est soumise à la responsabilité civile résultant de toute éventuelle inobservation de la réglementation régissant le passage inoffensif. Mais il y a lieu de noter que cet article est resté muet quant à la responsabilité pénale pouvant incomber à ces navires et sous-marins du fait de la violation des lois et règlements régissant le passage inoffensif.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> - Voir les articles 31 et 32 de la CMB/82.

#### **4- Pouvoirs de police de l'Etat côtier en matière de passage inoffensif : les garanties de sa souveraineté**

Comme cela a été précisé auparavant, l'Etat côtier dispose de tous les pouvoirs à l'effet de prendre, dans sa mer territoriale, toutes les mesures de police jugées nécessaires pour empêcher tout passage considéré offensif.<sup>9</sup> La (CNUDM/82) a également conféré les pleins pouvoirs à l'Etat côtier pour fixer souverainement les conditions d'accès des navires étrangers dans ses eaux intérieures ou dans toute installation portuaire située en dehors de ces eaux. Cette convention autorise l'Etat côtier à prendre les mesures qui s'imposent pour que ces conditions soient respectées par tout navire étranger se rendant dans ses eaux ou installations.

La (CNUDM/82) permet à l'Etat côtier, pour assurer sa sécurité<sup>10</sup> ou pour effectuer des exercices militaires, de suspendre temporairement, dans des zones déterminées, l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers dans sa mer territoriale. Mais il est à noter que pour être conforme aux dispositions de la (CNUDM/82), lorsqu'il prend ces mesures, l'Etat côtier doit respecter les conditions suivantes :

---

<sup>9</sup> - Voir les articles 24 à 26 de la CMB/82.

<sup>10</sup> - Voir le décret exécutif n°96-55 du 22 janvier 1996 portant suspension temporaire de l'exercice du droit de passage inoffensif des navires dans des zones déterminées des eaux territoriales et organisant la navigation dans les limites de certains ports. Publié au JO n°06 de l'année 1996.

- la suspension doit être temporaire et limitée à des zones déterminées de la mer territoriale ;
- la mesure de suspension doit être prise à l'encontre de tous les navires étrangers sans aucune discrimination de droit ou de fait ; et
- la prise d'effet de la mesure de suspension ne doit intervenir qu'après publication de celle-ci, conformément aux règles d'usage.

L'Algérie avait mis en application son droit de suspendre la navigation dans certaines zones de sa mer territoriale. En 1996, par décret publié au journal officiel, des mesures de police ont été imposées à tous les navires étrangers navigants dans les limites de la façade maritime centre. Par dérogation au principe de la liberté de navigation ainsi, les autorités algériennes ont interdit aux navires étrangers de passer par certaines zones maritimes. Tout comme elles ont obligé ces navires à emprunter obligatoirement des chenaux prédéterminés pour l'accès au port. Ces restrictions, pour les mêmes raisons, ont été étendues également à tous les navires algériens dans ces zones maritimes.

Par ailleurs, parallèlement aux droits reconnus à l'Etat côtier par la (CNUDM/82), celle-ci impose à cet Etat une série d'obligations que tout Etat doit assumer. En dehors des cas prévus par cette

convention, l'Etat côtier a le devoir de ne pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans sa mer territoriale. Il est clairement prévu par les dispositions de l'article 24 de la (CNUDM/82) que lorsque l'Etat côtier prend des mesures de police applicables à ce passage, cet Etat est tenu de ne pas :

-imposer aux navires étrangers des obligations ayant pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif de ces navires ;

- exercer des discriminations de droit ou de fait entre les navires étrangers, quels que soient leur port de provenance ou de destination, et quel que soit le propriétaire de la cargaison transportée ;

- obliger les navires étrangers à payer des droits en raison de leur passage dans la mer territoriale, sauf en cas de services particuliers rendus à ces navires et sans aucune discrimination.

En outre, l'Etat côtier a l'obligation de signaler, par une publicité adéquate, sous forme de bouées de signalisation répondant aux normes internationales et de cartes marines mises à jour, tout danger pour la navigation dans sa mer territoriale dont il a connaissance. Il est important de noter, également, qu'un Etat côtier exerce les pouvoirs qui lui sont reconnus par la (CNUDM/82) concernant le passage des navires étrangers dans sa mer territoriale mais en même temps, cet Etat doit s'acquitter, envers ces navires, des obligations qui lui sont imposées par cette convention.

### **III- Conclusion**

De ce qui précède on peut constater que l'Etat côtier s'est vu attribuer par la (CNUDM/82) des droits et des obligations difficilement conciliables. Il n'est pas facile pour un Etat côtier, d'une part, d'exercer les pouvoirs qui lui sont reconnus tels que la mise en place de dispositifs de séparation du trafic maritime et la désignation des voies de circulation, comme le prévoit l'article 22 de la (CNUDM/82), et d'autre part, de s'acquitter de ses obligations à ne pas restreindre ou entraver l'exercice du droit de passage inoffensif dans sa mer territoriale, comme le stipule l'article 24 alinéa 1 de cette convention.

L'application des dispositions citées ci-dessus nécessite une attention particulière pour éviter toute atteinte au strict respect de l'équilibre entre l'exercice des droits de l'Etat côtier et le respect de ses obligations internationales. L'Algérie avait dès 1972 réglementé le passage et l'escale, en temps de paix, des navires de guerre dans sa mer territoriale.<sup>11</sup> Comme elle a procédé à partir de 1982, en conformité avec les exigences imposées par le droit maritime international, à l'organisation de la navigation maritime et du mouillage dans la baie d'Alger et les golfes d'Oran, d'Annaba et de

---

<sup>11</sup>- Décret n°72-194 du 05 octobre 1972 portant règlement en temps de paix du passage dans les eaux territoriales et des escales des navires de guerre (JO n° 86 de l'année 1972).

Skikda.

Hormis les interrogations soulevées par certains juristes concernant l'autorisation préalable imposée, par la réglementation nationale, aux navires de guerre étrangers pour exercer leur droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, le droit algérien relatif à l'organisation de la navigation maritime et au mouillage des navires<sup>12</sup> ne déroge à aucune obligation internationale liée à la liberté de la navigation maritime et d'accès aux ports.

---

<sup>12</sup>- Arrêté du 15 juillet 1982 portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans la baie d'Alger (JO n° 55 de l'année 1982) ;  
Arrêté du 15 septembre 1983 portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans le golfe d'Oran (JO n° 50 de l'année 1983) ;  
Arrêté du 15 septembre 1983 portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans le golfe d'Annaba (JO n° 50 de l'année 1983) ;  
Arrêté du 15 septembre 1983 portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans le golfe de Skikda (JO n° 50 de l'année 1983).

## **Les références :**

- Pierre Bonassies et Christian Scapel, **Traité de droit maritime, L.G.D.J** année 2010.
- Boisson P. **Politique et droit de la sécurité maritime. Edition Bureau Veritas, Paris, 1998.**
- **La convention internationale sur l'intervention en haute mer.**
- **La convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montegobay 1982.**
- **Le décret exécutif n°96-55 du 22 janvier 1996 portant suspension temporaire de l'exercice du droit de passage inoffensif des navires dans des zones déterminées des eaux territoriales et organisant la navigation dans les limites de certains ports. Publié au JO n°06 de l'année 1996.**
- **Décret n°72-194 du 05 octobre 1972 portant règlement en temps de paix du passage dans les eaux territoriales et des escales des navires de guerre (JO n° 86 de l'année 1972).**
- **Arrêté du 15 juillet 1982 portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans la baie d'Alger (JO n° 55 de l'année 1982) ;**
- **Arrêté du 15 septembre 1983 portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans le golfe d'Oran (JO n° 50 de l'année 1983) ;**
- **Arrêté du 15 septembre 1983 portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans le golfe d'Annaba (JO n° 50 de l'année 1983) ;**
- **Arrêté du 15 septembre 1983 portant organisation de la navigation maritime et du mouillage dans le golfe de Skikda (JO n° 50 de l'année 1983).**