

LIGNE DE TRAVAIL DU GTMO 5+5 : « REDEVANCE *SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME* »

I. Présentation de la ligne de travail

Conformément aux conclusions de la Conférence des ministres du GTMO 5+5 tenue à Rome en mai 2009, et suivant le programme de travail défini pour le Groupe d'experts du GTMO 5+5 pour la période 2009-2011, le CETMO, en tant que Secrétariat technique du groupe, a mis en œuvre une ligne de travail intitulée « *Redevance Sécurité de la navigation maritime* ».

Cette ligne de travail a pour objectif d'approfondir la proposition visant à analyser l'opportunité et la faisabilité de l'institution, tout en considérant les aspects juridiques, d'une redevance *Sécurité de la navigation maritime* au profit de tous les États côtiers et d'attirer l'attention des instances compétentes concernées sur l'intérêt potentiel d'une telle proposition.

Le Groupe d'experts, suivant les directives données par les ministres, a décidé que cette ligne de travail serait développée à travers la réalisation d'une étude GTMO 5+5, qui devra donner d'une part une vision technique sur la question et d'autre part fournir des argumentations sur la faisabilité et opportunité de l'instauration d'une telle taxe.

L'expert marocain, -promoteur initial de l'initiative-, et le Secrétariat technique du GTMO 5+5 ont rédigé les termes de référence de l'étude, qui ont été approuvés par les experts du Groupe.

À partir de ces TdR, le coût de l'étude a été évalué et une proposition de voies de financement pour l'étude a été définie. Le Groupe d'experts du GTMO 5+5 avait remarqué l'importance d'un financement partagé de façon à ce que le projet soit le projet de tous et qu'il aboutisse à une proposition collective du GTMO 5+5. Dans la proposition de financement et pour essayer de réduire les coûts de l'étude, il a été décidé que l'équipe du CETMO serait chargée de réaliser l'étude, en s'appuyant sur l'expertise technique de personnes externes.

II. Termes de Référence de l'étude

Objet de l'étude

L'étude a pour objet d'analyser, pour le compte du GTMO 5+5, l'opportunité et la faisabilité économique et juridique de l'instauration d'une redevance *Sécurité de la navigation maritime*, droit de passage à payer par les navires qui passent par les eaux maritimes des États côtiers et évaluer l'apport d'un tel dispositif pour améliorer la capacité de ces pays en matière de surveillance de la navigation maritime et de services d'aides à la navigation pour les navires, conformément à la demande des ministres du GTMO 5+5 en mai 2009.

Contexte de l'étude

La navigation maritime joue un rôle vital pour l'appui du commerce international et de l'économie mondiale puisqu'elle permet de transporter de grandes quantités de marchandises de par le monde, et ce de manière efficace, avec de bonnes conditions de sécurité et dans le plus grand respect de l'environnement.

En effet, plus de 90 % du commerce mondial s'effectue par mer. En 2007, le commerce maritime international a dépassé 8 milliards de tonnes, soit une progression de 4,8 % par rapport à l'année 2006.

Le nombre et la taille des navires qui sillonnent les mers et océans à travers le monde ne cessent d'augmenter et de s'améliorer en termes de type et de qualité : des porte-conteneurs dépassant la limite de 13 000 EVP pouvant atteindre des vitesses opérationnelles de 25 nœuds, des pétroliers et des vraquiers de grandes dimensions qui transportent des quantités considérables d'hydrocarbures, de céréales et

d'autres marchandises dans le monde entier, des unités complexes de l'industrie *off shore* et des géants de la flotte des navires à passagers.

Pour naviguer dans les meilleures conditions de sécurité, les navires recourent, où qu'ils se trouvent, aux différentes aides à la navigation qu'elles soient internes et/ou externes.

Les aides internes sont les instruments et les instructions nautiques disponibles à bord du navire (radar, compas, cartes marines, moyens de radio communication...) et les aides externes sont constituées de tous les équipements et installations placés par les États côtiers à terre et en bordure des côtes notamment les phares et balises, les services météo, les VTS portuaires ou côtiers, les dispositifs de séparation de trafic placés dans des endroits très sensibles ou connaissant d'importants flux de trafic. Outre les outils d'aide à la navigation, sont aussi prévus des dispositifs de recherche et de sauvetage.

Pour la mise en place et le développement des aides extérieures d'assistance au profit des navires, les États côtiers sont appelés à consentir d'importants investissements en ressources financières, humaines et matérielles.

Or, ces investissements sont généralement financés par les budgets de ces États, faisant ainsi supporter aux contribuables, le coût de dispositifs ne profitant -dans certaines zones au moins-, qu'à un trafic maritime de transit ne les concernant pas pour l'essentiel.

Plus encore, cet effort ne saurait atteindre les objectifs d'une navigation sûre si les États côtiers ne consacrent, de façon pérenne, les ressources nécessaires pour la maintenance, l'exploitation et le développement des aides à la navigation installées et déployées.

À l'exception de quelques rares pays qui ont instauré un droit de feu pour les navires touchant leurs ports, l'utilisation par les navires des différentes aides à la navigation maritime reste gratuite quelle que soit leur position (mer territoriale, détroits ou zone économique exclusive).

Ainsi, la quasi-totalité des navires sillonnant les océans et mers, bénéficient des différents aides à la navigation sans aucune contribution de leur part. Par opposition, en matière de navigation aérienne les avions et les aéronefs s'acquittent d'une redevance taxe de survol dès qu'ils accèdent à une zone *Flight Information Region (FIR)* qui englobe également l'espace maritime de l'État côtier.

Ainsi, en vertu du principe millénaire de la liberté de la navigation maritime, le navire est exonéré de toute redevance liée aux aides à la navigation alors que l'avion qui le survole est assujéti au règlement d'un droit de survol.

Le principe de liberté de navigation en haute mer et dans les ZEE, de passage inoffensif dans la mer territoriale et de droit de transit dans les détroits internationaux sont contenus et définis par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ils constituent la pierre angulaire du commerce maritime international, qui représente 90 % des échanges mondiaux ; il convient d'apprécier si le paiement par les navires d'une redevance *Sécurité de la navigation maritime* est compatible avec ces concepts. À cet égard, il serait important d'apprécier la nature et la portée des mesures coercitives qui pourraient être employées en cas de refus de paiement de cette redevance.

Actuellement, la disponibilité, la fiabilité et l'efficacité des aides externes à la navigation diffèrent d'un État côtier à l'autre.

En vue d'atteindre une meilleure sécurité de la navigation maritime dans les eaux maritimes il pourrait être nécessaire que les navires puissent contribuer, à l'instar des aéronefs, à l'effort consenti par les États côtiers pour mettre en place et développer les aides à la navigation externes.

C'est ainsi que les États membres du GTMO 5+5 ont décidé, lors de leur 6^e réunion tenue à Rome le 20 mai 2009 d'approfondir -moyennant une étude- la proposition visant à analyser l'opportunité et la faisabilité de l'institution, tout en considérant tous les aspects juridiques, d'une redevance *Sécurité de la navigation maritime* au profit de tout État côtier. Sur la base de ce document, et en fonction de ses conclusions, les

membres du GTMO 5+5 évolueront l'opportunité d'attirer l'attention des instances internationales compétentes sur l'intérêt potentiel de cette proposition.

L'objectif final escompté de cette étude est de permettre aux États côtiers de maintenir et développer l'infrastructure nécessaire visant à assurer une meilleure sécurité de la navigation maritime par un suivi permanent et en temps réel des navires se trouvant dans leurs eaux et de recouvrer les coûts réels qu'impliquent la mise en place et l'entretien des différentes aides à la navigation déployés pour une meilleure sécurisation de la navigation maritime et une bonne prévention des risques d'accidents et de pollution marine.

Il va sans dire que ces objectifs constituent des priorités retenues par différentes instances internationales et régionales notamment, l'Organisation maritime internationale, l'Union européenne ou l'Union pour la Méditerranée.

Objectifs de l'étude

La présente étude a pour principaux objectifs de :

- Établir le diagnostic des systèmes mis en place par les États côtiers, notamment par les pays du GTMO 5+5, en matière d'aides externes à la navigation ;
- Analyser des besoins, notamment financiers, de développement de ces moyens au regard de l'évolution prévisionnelle du trafic maritime et de la réglementation internationale en la matière ;
- Envisager une démarche opérationnelle et un dispositif juridique de mise en place d'une redevance *Sécurité de la navigation maritime* comme outil de financement potentiel de tels systèmes ;
- Analyser l'impact de l'instauration éventuelle de cette redevance aussi bien pour l'État côtier que pour le navire ;
- Élaborer, sur la base des éléments d'analyse susvisés, d'un argumentaire permettant d'attirer l'attention des instances internationales concernées sur l'intérêt potentiel de cette proposition.

Consistance de l'étude

Prenant en considération le contexte national et régional dans lequel elle sera menée, l'étude se déroulera selon les 3 phases suivantes :

Phase I	- Diagnostic de la situation actuelle et évaluation des besoins.
Phase II	- Analyse de l'impact de l'institution éventuelle de cette redevance aussi bien pour l'État côtier que pour le navire. - Analyse de la forme, du niveau et des conditions d'application de la redevance.
Phase III	- Proposition d'une démarche opérationnelle et d'un dispositif juridique de mise en place d'une redevance <i>Sécurité de la navigation maritime</i> comme outil de financement potentiel de tels systèmes. - Proposition d'un argumentaire susceptible d'entraîner l'acceptation, au niveau des instances internationales ¹ , du principe de paiement d'une telle redevance <i>Sécurité de la navigation maritime</i> .

Description des prestations

Phase I - Diagnostic

Il s'agit de faire un inventaire, principalement dans les pays du GTMO 5+5, des moyens disponibles en matière d'aides à la navigation.

Un tel inventaire devrait inclure, non limitativement, les informations sur les autorités nationales compétentes en matière de sécurité de la navigation, les centres nationaux de coordination, les mesures

¹ Cf note de page suivante

d'organisation du trafic, les systèmes de compte-rendu, y compris obligatoires, les centres VTS, les stations AIS, l'interopérabilité des stations AIS avec les centres VTS, y compris les fonctionnalités de filtrage, les possibilités de connexion des AIS et VTS avec les autres systèmes et les études de faisabilité. Des informations sur le niveau de compétence du personnel devraient être incluses s'il y a lieu.

Cette phase doit englober également la préparation d'un inventaire de l'infrastructure, l'équipement, les investissements réalisés ou prévus, le niveau de compétence des personnels et les moyens disponibles en matière de recherche et sauvetage (SAR).

Parallèlement au diagnostic, l'étude doit analyser les besoins, notamment financiers, de développement de ces moyens au regard de l'évolution prévisionnelle du trafic maritime et de la réglementation internationale en la matière.

Phase II – Caractérisation de la redevance

Cette phase devra conduire à dresser les contours du système de redevance à mettre en place : forme, méthode de calcul, taux à payer par les navires, et conditions d'application (notamment le principe de rémunération d'un service rendu lorsqu'il est fourni par l'État côtier ainsi que le mode de collecte).

Cette phase devra comprendre également un benchmark des dispositifs similaires qui seraient déjà en application dans certaines régions par des États côtiers.

Enfin, l'étude devra, au cours de cette phase, procéder à l'analyse de l'impact de l'institution éventuelle de cette redevance aussi bien pour l'État côtier que pour le navire.

Phase III - Proposition de démarche opérationnelle et de dispositif juridique de mise en œuvre

Cette phase consistera en la proposition d'une démarche opérationnelle et d'un dispositif juridique de mise en place d'une redevance *Sécurité de la navigation maritime* comme outil de financement potentiel de tels systèmes.

Sous réserve que l'étude conclue à la faisabilité d'un tel dispositif et après examen de la réglementation internationale en matière navigation maritime, l'étude devra élaborer un projet de dispositif juridique et un argumentaire permettant aux pays du groupe GTMO 5+5, si le principe d'un tel dispositif devait leur sembler opportun, de le présenter et le défendre conjointement au niveau des instances internationales¹ en vue de son adoption. Il conviendra également d'apprécier si le principe de la levée d'une telle redevance peut être étendu à d'autres parties du monde que la Méditerranée.

¹ S'agissant de questions intéressant la navigation maritime, l'organisation internationale la plus concernée est l'OMI. Dans ce contexte, toute proposition faite auprès de cette organisation par les États membres de l'UE, qui sont également membres du GTMO 5+5, devra obligatoirement être soumise préalablement pour aval aux instances communautaires.