

PROPOSITION D'UN CADRE CONCEPTUEL POUR UNE NOUVELLE MARITIME

ADMINISTRATION EN RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

par

© Pierre Rossini Jacques

Un rapport de projet soumis au

École d'études supérieures

en remplissant partiellement les conditions requises pour le degré de

Master en Management Maritime

Institut marin

Université Memorial de Terre-Neuve

octobre 2017

St. John's

Terre-Neuve-et-Labrador



ABSTRAIT

En tant que l'un des pays les moins développés du monde et le moins développé du l'hémisphère occidental, la République d'Haïti souffre historiquement d'innombrables manquements organisation à plusieurs niveaux de sa gouvernance. L'administration maritime n'est pas exception. Responsabilités des autorités maritimes, agissant en tant que pavillon, côtier ou portuaire Les administrations d'État sont établies par des instruments juridiques de l'Internationale Organisation maritime, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), le Code de mise en œuvre des instruments (III) de l'OMI [A.1070(28)] et le Système d'audit des États membres (IMSAS) [A.1067(28)]. Ce rapport de projet prend comme but de proposer un nouveau cadre pour une administration maritime en Haïti qui assurer le respect de ces instruments et des autres conventions internationales. Une étude de savant proposé des modèles d'organisation des administrations maritimes est réalisée et les défis sur la route d'un nouveau modèle d'administration maritime pour Haïti sont également analysé.

Mots clés : Administration maritime ; République d'Haïti; SEMANAH ; APN ; Côte haïtienne

garde

REMERCIEMENTS

Ma sincère gratitude va à tous mes enseignants, mon personnel et le superviseur du rapport de projet
Capt. Jim Parsons pour m'avoir guidé tout au long de mes études supérieures à la
Université Memorial de Terre-Neuve

Aux amis et au personnel de l' Universidad Maritima del Caribe [Caribbean
Maritime University] au Venezuela, qui s'est acquitté avec tant de diligence de la paperasse pour
mon inscription possible à l'Université Memorial en 2014 : Officier Jhoana Suárez,
María Gómez, Carmen Luisa Rodriguez, Capitaine Manuel Pérez Álvarez : Merci beaucoup.

A tous ceux qui m'ont pris par la main et ont fait de mon adaptation à ce pays un
expérience agréable et enrichissante : Rochenel, Jésula, Nicole et les Dessalines
famille. Un clin d'œil tout particulier à mon ami le capitaine Martin Truchon : mes premières années en
Le Canada n'aurait pas été le même sans vous. A mes amis Ronald Gédéon et
James Damild Etienne qui m'encourage toujours à aller de l'avant : Merci !

A toi mon amour, Hélène Waechter, merci d'être la lumière quotidienne qui
fait ressortir le meilleur qu'il y a à donner en moi.

A ma famille, les Jacques, surtout ma mère Jacqueline : tu es le symbole
de force qui me permet de rester debout lorsque je fais face à mes défis les plus difficiles.

A la mémoire de mon père Jean Daniel Jacques, et de tous ceux qui ont péri en
le séisme de 2010 : pour vous, et pour les générations futures nous construirons une Haïti meilleure.

Pierre Rossini Jacques

Table des matières

RÉSUMÉ.....	iii
REMERCIEMENTS.....	iv
Table des matières.....	v
Liste des tableaux.....	xi
Liste des figures.....	xii
Liste des plaques.....	xiii
Liste des symboles, nomenclature ou abréviations.....	xiv
Liste des annexes.....	xix
Chapitre 1.-Introduction et contexte.....	1
1.1.-La République d'Haïti : Généralités.....	1
1.2.-La lutte pour la gouvernance.....	5
1.2.1.-Aperçu général de l'histoire haïtienne.....	5
1.2.2.-Histoire des affaires maritimes.....	8
1.2.3.-Regards maritimes contemporains.....	12
1.2.3.1.-Politique littorale.....	13

1.2.3.2.-Sûreté et sécurité maritimes.....	19
1.2.3.3.-Protection du milieu marin.....	22
1.2.3.4.-Formation et certification des gens de mer.....	23
1.3.-Motivation, méthodologie et structure de ce travail.....	24
Chapitre 2.-Exigences et modèles pour les administrations maritimes.....	27
2.1.-Historique des administrations maritimes.....	27
2.1.1.-La nécessité d'administrations maritimes fortes : OMI, États membres et la question de la conformité.....	27
2.1.2.-Le système d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS) et le système intégré Programme de Coopération Technique (PICT).....	29
2.2.-L'administration maritime en tant qu'Etat côtier.....	34
2.2.1.-Régimes de la mer territoriale et de la zone contiguë.....	34
2.2.2.-Zone Economique Exclusive (ZEE).....	37
2.2.3.-Le plateau continental.....	39
2.2.4.-Mise en œuvre, application et évaluation.....	40
2.3.-Administration maritime en tant qu'Etat du pavillon.....	41
2.3.1.-Exigences UNCLOS pour les États du pavillon.....	41

2.3.2.-Réglementation du pouvoir de délégation.....	43
2.4.-L'administration maritime en tant qu'Etat du port.....	44
2.4.1.-Contexte des contrôles par l'État du port (PSC).....	44
2.4.2.-Exigences pour les États du port.....	46
2.5.-Administration maritime : structure, transdisciplinarité et institution coopération.....	47
2.5.1.-Statut d'une administration maritime au sein de l'État.....	47
2.5.2.-Modèles d'administration maritime.....	49
Chapitre 3.-Statut quo de l'administration maritime de la République d'Haïti.....	55
3.1.-Institutions maritimes d'Haïti.....	55
3.1.1.-L'Autorité Portuaire Nationale (APN).....	55
3.1.2.-Le Service National de la Mer et de la Navigation (SEMANAH).....	57
3.1.2.1.-Organigramme du SEMANAH.....	59
3.1.2.2.-Services et fonctions du SEMANAH.....	59
3.1.3.-Les garde-côtes haïtiens	61
Chapitre 4.-Les problèmes de conformité dans l'administration maritime haïtienne contemporaine.....	64
4.1.-L'administration maritime haïtienne en tant qu'Etat côtier.....	64

4.1.1.-Déchéances légales.....	64
4.1.1.1.-Définition des zones maritimes.....	65
4.1.1.1.1.-Les lignes de base maritimes revendiquées par Haïti sont-elles arbitraires ?.....	65
4.1.1.1.2.-Juridiction sur la zone contiguë.....	67
4.1.1.2.-Publicité requise.....	68
4.1.2.-Déchéances d'exploitation.....	73
4.1.2.1.-Prévention du trafic maritime de drogue.....	73
4.1.2.2.-Migration clandestine : Le phénomène des boat people.....	74
4.1.2.3.-Services de trafic maritime (VTS) et de recherche et sauvetage (SAR).....	76
4.2.-L'administration maritime haïtienne en tant qu'Etat du pavillon.....	77
4.2.1.-Visite initiale et périodique des navires.....	78
4.2.2.-Enquête sur les accidents maritimes.....	79
4.2.3.-Participation IMSAS et PICT.....	81
4.2.4.-Suivi et données statistiques.....	82
4.3.-L'administration maritime haïtienne en tant qu'Etat du port.....	83
4.4.-Résumé du chapitre 4.....	83

Chapitre 5.-Proposition de cadre conceptuel d'une administration maritime haïtienne.....	87
5.1.-Propositions pour un Etat côtier.....	88
5.1.1.-Un plaidoyer pour l'autonomie des garde-côtes haïtiens.....	88
5.1.2.-Fonctions proposées de la garde côtière haïtienne.....	91
5.1.2.1.-Sécurité de la navigation.....	91
5.1.2.1.1.-VTS et rapports.....	91
5.1.2.1.2.-Mise en place et entretien des aides à la navigation....	92
5.1.2.1.3.-Services météorologiques.....	93
5.1.2.1.4.-SAR.....	94
5.1.2.2.-Prévention de la pollution, lutte et adhésion en cours à MARPOL.....	95
5.1.2.3.-Coopération avec les ministères concernés.....	96
5.1.2.4.-Proposition d'organigramme des garde-côtes haïtiens.....	100
5.2.-Propositions pour un Etat du pavillon.....	103
5.2.1.-SEMANAH en tant qu'administration de l'État du pavillon.....	103
5.2.2.-Institutionnalisation d'un registre haïtien des navires.....	104
5.2.3.-Partenariat public/privé pour la formation et la certification maritime.....	105

5.2.4.-Enquête sur les accidents maritimes : La nécessité d'un corps de géomètres.....	107
5.2.5.-Coopération internationale.....	108
5.2.6.-Tenue des registres et suivi des performances.....	111
5.3.-Propositions pour un Etat du port.....	112
5.4.-Proposition d'organigramme du SEMANAH.....	114
5.5.-L'impérieuse nécessité d'action gouvernementale.....	116
5.6.-La nécessité d'un service hydrographique haïtien.....	119
Chapitre 6.-Conclusion et considérations finales.....	121
6.1.-Le cadre conceptuel proposé.....	121
6.2.-Considérations finales.....	124
Bibliographie et références.....	126
Annexe I.....	141
Annexe II.....	147
Annexe III.....	151

Liste des tableaux

Tableau 4.1.-Cartes à grande échelle du littoral haïtien.....70

Tableau 5.1.-Cadre de coopération institutionnelle des garde-côtes haïtiens.....97

Liste des figures

Figure 1.1 : Haïti dans les Caraïbes.....	2
Figure 1.2 : Haïti dans les Caraïbes (2).....	2
Figure 1.3 : Image satellite de la frontière haïtiano-dominicaine.....	3
Figure 1.4 : L'ensemble du personnel enrôlé de la marine haïtienne ca. 1881.....	11
Figure 1.5 : Mer territoriale revendiquée par Haïti et lignes de base droites.....	15
Figure 1.6 : Frontière maritime entre Haïti et la République de Colombie.....	12
Figure 4.1.-Carte UKHO BA 486 : Jamaïque et le Pedro Bank.....	71
Figure 4.2.-Carte UKHO BA 3935 : Windward Passage et les approches sud....	72
Figure 4.3.- Migrants haïtiens interceptés en liberté des îles Turques et Caïques.....	75

Liste des plaques

Planche 2.1.-Structure de base d'une administration maritime.....50

Planche 2.2.-Modèle simplifié d'administration maritime.....51

Planche 2.3.-L'administration maritime en tant que service au sein d'un ministère.....52

Planche 2.4.-L'administration maritime en tant qu'organisme autonome responsable devant le
ministre.....53

Planche 3.1.-Organigramme de l' APN.....57

Planche 3.2.-Organigramme du SEMANAH.....59

Planche 4.1.-Interdictions de migrants haïtiens par la US Coast Guard (1982-2011).....76

Planche 5.1.-Proposition d'organigramme des garde-côtes haïtiens.....100

Planche 5.2.-Proposition d'organigramme du SEMANAH en tant qu'État du pavillon et État du port
administration.....116

Liste des symboles, nomenclature et abréviations

AGD : Administration Générale des Douanes

AFS : Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles

APN : Autorité Portuaire Nationale

CIA : Agence centrale de renseignement

CLCS : Commission des limites du plateau continental

CMoU : protocole d'accord des Caraïbes

CMP : Profils maritimes des pays

CNM : Centre National de Météorologie

COLREG : Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer

DEA : Agence de lutte contre la drogue

DIEH : Direction de l'Immigration et de l'Émigration d' Haïti
et l'émigration d'Haïti]

ECS : Plateau continental étendu

ZEE : Zone économique exclusive

UE : Union européenne

FAD'H : Forces Armées d'Haïti (forces armées françaises et haïtiennes)

FAO : Organisation pour l'alimentation et l'agriculture

FSI : Commission de l'OMI sur la mise en œuvre de l'État du pavillon

PIB : produit intérieur brut

GISIS : système mondial intégré d'information sur les transports maritimes

IFM : Institut de Formation Maritime (Français, Institut de formation maritime)

Code III : Code de mise en œuvre des instruments de l'OMI

OHI : Organisation hydrographique internationale

FMI : Fonds monétaire international

OMI : Organisation maritime internationale

IMSAS : système d'audit des États membres de l'OMI

COI : Commission océanographique internationale

PICT : Programme intégré de coopération technique

LL : Convention Internationale sur les Lignes de Charge

MARAD : Administration maritime

MARNDR : Ministère de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et du Développement

Rural [Ministère de l'agriculture, des ressources naturelles et du développement rural]

MARPOL : Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires

MdE : Ministère de l' Environnement

MEF : Ministère de l'Economie et des Finances

MICT : Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales

Collectivités Territoriales]

MINUSTAH : Mission de stabilisation des Nations Unies en Haïti (français, UN

mission de stabilisation en Haïti)

MJSP : Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique

Sécurité]

Protocole d'accord : protocole d'accord

MRCC : Centre de coordination de sauvetage maritime

MSPP : Ministère de la Santé Publique et de la Population

et population]

MTPTC : Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications

Travaux Publics, Transport et Communication]

OPRC : Coordination de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures

PSC : contrôle par l'État du port

PSCO : agent de contrôle par l'État du port

RO : Organisme reconnu, le plus souvent des sociétés de classification

SAR : recherche et sauvetage

SEMANAH : Service Maritime et de Navigation d'Haïti .

Service d'Haïti]

SHOH : Service d'Hydrographie et d'océanographie d'Haïti .

Service d'océanographie]

SHOM : Service d'Hydrographie et d'Océanographie de la Marine .

et service océanographique] (France)

SOLAS : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

STCW : Convention internationale sur les normes de formation, de certification et

Veille pour les gens de mer

UKHO : Service hydrographique du Royaume-Uni

ONU : Organisation des Nations Unies

UNCLOS : Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

PNUE : Programme des Nations Unies pour l'environnement

UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

HCR : Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés

UNICEF : Fonds des Nations Unies pour l'enfance

USAID : Agence des États-Unis pour le développement international

USD : dollars des États-Unis

VIMSAS : système d'audit volontaire des États membres de l'OMI

VTS : services de trafic maritime

OMM : Organisation météorologique mondiale

Liste des annexes

Annexe I.-Accord entre la République d'Haïti et la République de Cuba sur la
délimitation de la frontière maritime entre les deux nations [Accord
entre la République d'Haïti et la République de Cuba sur la délimitation
de la frontière maritime entre les deux nations]

Appendice II.-Acuerdo sobre la delimitación de las áreas marinas y submarinas entre la
República de Colombia y la República de Haiti [Accord sur la
délimitation des zones marines et sous-marines entre la République de
la Colombie et la République d'Haïti ; Traité Liévano-Brutus]

Appendice III.-Analyse étape par étape de la mer territoriale haïtienne et lignes de base normales telles que
selon le rapport Limits of the Seas du département d'État américain (1973)

Proposition d'un cadre conceptuel pour une nouvelle administration maritime en République de Haïti

Chapitre 1.- Introduction et contexte

1.1.-La République d'Haïti : Généralités

Située dans la mer des Caraïbes au cœur des Amériques, la République d'Haïti occupe le tiers ouest de l'île d' Hispaniola, la portion de terre concédée à France par l'Espagne par le traité de Ryswick en 1697, qui deviendra une république indépendante en 1804. Avec une superficie de 27 750 kilomètres carrés, Haïti possède un littoral totalisant 1771 km s'étendant sur toute la longueur de ses parties nord, ouest et frontières sud (CIA, 2017). Sa seule frontière terrestre à l'est avec la République Dominicaine ne représente, avec une longueur de 376 km, que 21,2% de son total limites géographiques (CIA, 2017).

Haïti est séparé de Cuba par le passage du Vent de 80 km de large sur son extrémité nord-ouest, et de la Jamaïque au sud-ouest par le canal de la Jamaïque. Le pays compte également des territoires insulaires adjacents, à savoir l'île de La Gonâve (Ouest), Ile de la Tortue nord, Ile-à-Vache , Grande et Petite Cayemite [îles de la Grande et de la Petite Cayemite] au sud. Trente (30) milles marins (nm) à large de son extrémité sud-ouest, se trouve l'île de La Navase [Navassa Is.], une île rocheuse de 5,2 Km² île en litige avec les États-Unis (CIA, 2017). La situation géographique d'Haïti est illustré aux figures 1.1 et 1.2.



Figures 1.1 & 1.2.-Haïti dans les Caraïbes (Atlas mondial, 2016)

De par sa situation géographique, le pays bénéficie d'un climat tropical semi-aride, avec une territoire accidenté et montagneux. Il est également situé au milieu de la ceinture des ouragans de les Caraïbes, exposées à des inondations ultérieures entre juin et octobre. De plus, le l'île d' Hispaniola est géologiquement située à proximité du nord-est des Caraïbes frontière de plaque, à savoir sur le système de failles d'Enriquillo qui le rend sujet à de grandes tremblements de terre (Bakun, Flores et Brink, 2012). Le dernier séisme du 12 janvier , 2010 avec une magnitude rapportée de 7,0, a causé jusqu'à 300 000 morts tragiques ainsi que catastrophe économique et humanitaire dont le pays peine encore à se relever (CIA, 2017).

Les problèmes environnementaux ne sont malheureusement pas seulement causés par des phénomènes naturels. La dégradation anthropique de l'environnement est l'une des préoccupations les plus critiques du pays. Avec seulement 3,6 % de couverture forestière restante (CIA, 2017), Haïti souffre d'une déforestation qui, ajoutée à sa nature montagneuse, a entraîné des inondations, accéléré la l'érosion ainsi que la baisse subséquente de la productivité agricole. Proximité de la des montagnes aux côtes entraîne le dépôt de sols érodés sur les fonds marins voisins.

Associé à la surpêche, ce phénomène a entraîné une perte de biodiversité marine et les dommages aux récifs coralliens (USAID, 2016). L'ampleur de la dégradation de l'environnement dans Haïti par rapport à la République dominicaine voisine a été capturée dans le maintenant célèbre image satellite du centre de vol spatial Goddard de la NASA, la frontière entre les deux pays étant facilement reconnaissable par les limites entre la prospérité forêts du côté de la République dominicaine, par opposition aux montagnes sèches et érodées du côté Côté haïtien (Figure 1.3) (Kekesi, 2002).



Figure 1.3.-Image satellite de la frontière haïtiano-dominicaine. Forêts prospères du côté de la République dominicaine (à droite), en contraste frappant avec le côté haïtien érodé (à gauche) (Kekesi, 2002)

En 2016, la population d'Haïti était estimée à 10,848 millions d'habitants, portant sa densité de population à 393,6 habitants au kilomètre carré (Département de économique, 2016). Les langues officielles sont le français et le créole [créole], la langue né du mélange du français avec des dialectes parlés par les esclaves africains amenés au île au temps de la colonie.¹

¹ Parmi les tribus enlevées pour la plupart en Afrique de l'Ouest (aujourd'hui Sénégal et Guinée), on trouve notamment : les Aradas, les Yollofs, les Bambaras, les Mandingues, les Dahomeys, les Congos, les Foulis et les Peuls. Voir à ce sujet Bellegarde (1885/2004).

Haïti est un pays très centralisé, avec sa capitale Port-au-Prince, à la fois centre économique et politique du pays, comptant près de 2,4 millions d'habitants (Département de l'économie, 2016). En 2014, 34,6 % de la population était âgée de moins de 15 ans alors que seulement 7,4 % des hommes et 6,4 % des femmes avaient plus de 60 ans ; un stupéfiant 60 % de la population avait entre 15 et 60 ans avec une taux de croissance démographique de 1,4 % (Department of Economic, 2015).

L'éducation est établie parmi les droits constitutionnels de tout Haïtien, et l'enseignement primaire est obligatoire (Constitution, 1987). Le manque de ressources a entraîné cependant dans un nombre limité d'écoles construites, et les lacunes subséquentes dans la scolarité. Au dessus de 2008-2012, le taux d'alphabétisation était estimé à 74,4% des hommes et 70,5% des femmes entre 15 et 24 ans (UNICEF, 2013). Participation nette des écoles secondaires sur le même période a atteint 21,6 % chez les hommes et 29,1 % chez les jeunes femmes. Depuis 2012, le taux de pénétration du numérique, soit la taille de la population ayant accès au numérique estimé à 59,4 % pour les téléphones portables et à seulement 10,9 % pour Internet (UNICEF, 2013).

Les conditions et la répartition du travail reflètent les chiffres de l'éducation susmentionnés. En 2010, l'agriculture occupait 38,1% de la population; 11,5 % travaillaient dans l'industrie et 50,4% dans les services. Pour la même année, le chômage était estimé à 40,8% et plus des deux tiers de la population active n'avaient pas d'emploi formel (CIA, 2016).

En 2014, le produit intérieur brut (PIB) du pays était estimé à 8 599 millions USD courants par les Nations Unies (ONU), avec un taux de croissance du PIB de 2,8%. C'est

Le PIB par habitant, le plus faible du continent, était alors estimé à 813,4 USD (World économique, 2016). Pour la même année, le Fonds monétaire international (FMI) a calculé un PIB par habitant de 832,6 USD, (FMI, 2015). Le chiffre de la Banque mondiale s'élevait à 810 USD par habitant en 2015 (Banque mondiale, 2017). Une base commune à toutes les mesures cependant, est-ce que quelle que soit l'institution parrainante ou la méthode utilisée, Haïti représentait le pays avec le PIB le plus bas des Amériques, avec 61,7% de sa population vivant sous le seuil de pauvreté selon le rapport d'enquête de l'UNICEF 2007-2011 (En bref, 2013). Haïti se classe 192 sur 217 sur la base du PIB tel que calculé par la Banque mondiale (World Banque, 2017).

1.2.-La lutte pour la gouvernance

1.2.1.-Regard général sur l'histoire haïtienne

Le 1er janvier 2004, Haïti célébrait le bicentenaire de son indépendance. Dans 1804, à l'issue de la première et unique révolte d'esclaves réussie de l'histoire connue, Haïti est devenu le premier pays indépendant dirigé par des dirigeants d'ascendance africaine, un tout aussi exploit inédit auquel le pays doit souvent son appellation de premier noir république (Bellegarde, 1885/2004).

L'indépendance d'Haïti n'a pas été accueillie par la communauté internationale la plus favorable environnement. En 1804, les puissances économiques et militaires mondiales étaient représentées par Métropoles européennes au faite de leur apogée : France, Empire britannique, Espagne, Le Portugal, l'Allemagne, etc. ont concentré sous leur domination la majeure partie du monde connu territoire. En Amérique, seuls les États-Unis d'Amérique existaient en tant qu'État indépendant.

pays, mais étaient encore une fédération jeune, âgée de moins de trois décennies, dirigée par d'anciens colons britanniques sur une économie encore basée sur l'esclavage (Pauyo, 2011). En conséquence, le jeune république s'est heurtée à un ostracisme international généralisé, incapable d'établir relations commerciales soit avec l'une des économies importantes, soit avec leurs colonies qui s'étendait presque au reste du monde. Ils ont choisi d'asphyxier les jeunes république, craignant que sa révolution ne s'étende à toutes les colonies restantes où l'impérialisme était la norme (Pauyo, 2011). L'équivalent de ce qu'on appelle aujourd'hui un l'embargo international ne s'est resserré que progressivement, chacune des puissances établissant des relations avec Haïti à leur rythme. La Grande-Bretagne commerçait avec le Royaume du Nord ², considérant que les relations avec la France n'ont pu être établies qu'en 1834 après l'acceptation d'Haïti à payer une indemnité de 150 millions de francs - ou ³ aux cultivateurs français dépossédés dans le processus d'indépendance. Cette dette a finalement été remboursée de plus d'un siècle plus tard, en 1947. Les États-Unis n'ont aboli l'esclavage qu'en 1862 et ont commencé le commerce avec le pays voisin (Bellegarde, 1885/2004).

Les défis au développement d'Haïti n'ont pas seulement pris racine dans isolement. Haïti est, depuis sa fondation, déchirée par des batailles internes. Le l'indépendance a suivi trois cents ans de traite des Noirs africains par les Français colons, et dans la foulée, la naissance d'une classe mixte d'habitants nés de colons et esclaves : les mulâtres⁴. Même si le mélange d'esclaves et de propriétaires n'était pas

² Dès 1806, le nouveau pays est déjà divisé en deux territoires rivaux : le Royaume du Nord gouverné par Henri Christophe (roi Henri 1er) et la République de l'Ouest gouvernée par Alexandre Pétion (Bellegarde, 1953)

³ [Francs-or] ou [Francs Germinal]. Monnaie française post-révolutionnaire installée en 1803. La dette haïtienne a été réduite à 60 millions de francs-or en 1838 par Philippe Ier de France et serait à ce jour estimée à 21 milliards de dollars (Heinl, Heinl et Heinl,

⁴ 2005) [mulâtres]

encouragé, un mulâtre qui en est issu est né libre, le plus souvent riche de son colon l'héritage de ses parents, éduqué en France et deviendra propriétaire d'esclaves. La colonie était basé sur une division stricte entre les couches raciales et sociales des colons blancs, les mulâtres (riches, instruits mais toujours considérés comme inférieurs), et majoritairement des esclaves noirs, sans instruction. Si l'exploit de l'indépendance a été réalisé par les noirs et les mulâtres s'unissant contre le Français, cette division mentale est restée par la suite et a été à l'origine de nombreux pouvoirs luttés (Bellegarde, 1885/2004).

Pauyo (2011) affirme qu'après son indépendance, Haïti a commencé sur une mauvaise position tout à fait. Malgré un Acte de l'indépendance⁵ où la jeune nation a juré revendiquer solennellement une liberté ointe du sang des habitants de l'île (Bellegarde, 1885/2004)⁶, le pays est devenu la proie d'un leadership divisé. Dans les années après son indépendance, Haïti s'est engagé dans une série de politiques erronées : incendie criminel moyens de production (plantations sucrières), assassinat des derniers Français, partisan répartition des terres (Pauyo, 2011). La suite était une histoire sans fin de instabilité politique fondée sur la couleur, l'idéologie ou la rivalité personnelle latente. Le pays a république, royaume, présidence à vie, empire, domination américaine (1915-1934), dictature et démocratie chancelante. A ce jour, le bilan de cette histoire est catastrophique, et a été majestueusement évalué par Pauyo (2011, p.10) :

⁵ [Déclaration d'indépendance]

⁶ Depuis la fin du 19e siècle, les historiens avaient perdu la trace de l'original de la Déclaration d'indépendance d'Haïti jusqu'à ce qu'il soit retrouvé en 2010 par Julia Gaffield, une doctorante canadienne de l'Université Duke (Caroline du Nord). Mme Gaffield a redécouvert la loi perdue depuis longtemps dans les Archives nationales du Royaume-Uni à Londres. Sur ce sujet, voir Gaffield (2014)

[Haïti] a oscillé sans cesse entre tyrannie et anarchie. Il a utilisé 29 constitutions, 43 chefs d'Etat, 7 dont sont restés au pouvoir plus de dix ans ; 9 ont été proclamés président à vie, 26 ont été soit assassiné ou contraint à l'exil. Ajouter à ces chiffres les 103 cas de coups d'État ou de guerres civiles, de révoltes armées ou soulèvement social chronique enregistré en seulement deux siècles de histoire.

L'histoire détaillée du peuple haïtien est en elle-même un vaste sujet d'étude.

Aujourd'hui, après avoir été depuis 1994 sous la présence de divers militaires des Nations Unies missions, le fait que le pays puisse être qualifié d'État défaillant dépend de critères subjectifs interprétations, discussion qui, en elle-même, dépasse le cadre de cet ouvrage. Beaucoup les analyses préfèrent utiliser le terme d'État affaibli, citant comme raisons que la faiblesse de institutions, mauvais chiffres de l'éducation, dégradation de l'environnement et modèles n'ont pas encore atteint un niveau irrécupérable (Pauyo, 2011).

1.2.2.-Histoire des affaires maritimes

Le développement des affaires maritimes à l'aube de la République haïtienne n'était pas suivi d'un modèle d'organisation et d'institutionnalisation. Être soumis à la menace de la puissante France napoléonienne pour reprendre sa colonie sucrière autrefois la plus prospère, Haïti

engagé comme priorité de défense dans la construction stratégique d'un réseau de forteresses afin pour assurer la protection nationale (Pauyo, 2011).⁷

La première mention documentée de l'interaction maritime du nouveau pays -puis déjà divisé en deux États ennemis- survenu en 1809 dans le Royaume du Nord conduit par le roi Henri Ier . Il s'agissait de l'achat d'une ancienne frégate française, la Félicité, capturé par des navires de guerre britanniques alors qu'il naviguait depuis la colonie de Guadeloupe. Le navire était rebaptisé Amethyste, du nom de la première fille du roi, la princesse Françoise Amethyste (Heinl, Heinl et Heinl, 2005). Cet achat n'a toutefois pas été suivi d'une effort d'organisation, le vaisseau passant tour à tour aux mains du Royaume du Nord ou du rival West Republic (Heinl et al., 2005)

Malgré le refus précoce des puissances européennes de reconnaître l'indépendance d'Haïti, le trafic maritime de leurs navires ou leur présence sur les côtes de l'île n'étaient pas rare. Réciproquement, Bellegarde (1885/2004) rapporte sans plus de précision, l'utilisation de navires marchands haïtiens sillonnant les ports de Philadelphie aux États-Unis comme ainsi que la Tamise en Angleterre, avec des cargaisons de café, de coton, de cacao et de sucre la publicité des produits de la nouvelle république. Ces navires (le Coureur et le Conquérant) rapporte-t-il plus loin, étaient équipés d'équipages totalement indigènes.

Les efforts dirigés vers la marine étaient plus fréquents dans l'ensemble du pays. histoire. A défaut de donner lieu à un effort de structuration d'une véritable défense navale, de nombreuses rivalités mettent en évidence la prépondérance des flottes de la marine étrangère dans

⁷ Parmi les forteresses construites après l'indépendance, la Citadelle Laferrière ou Citadelle Sans-Souci construite par Henry Christophe alors Roi Henri Ier , est toujours debout et est entré sur la liste du patrimoine culturel de l'humanité de l'UNESCO en 1982 (UNESCO, 1992/2017).

eaux et affaires. Heintz et al. (2005) mentionnent par exemple l'utilisation des navires de la marine américaine par Pétion, alors président de la République de l'Ouest, comme soutien logistique dans sa lutte contre le Royaume du Nord.⁸ Des navires étrangers ont également servi à plusieurs reprises pour le transport des présidents et de leur suite lorsqu'ils sont contraints à l'exil.⁹ En 1843, Le premier bateau à vapeur d'Haïti et cinq caboteurs marchands ont vu un service fréquent dans le déménagement des détachements présidentiels sur le pays pour montrer aux ennemis que la portée du président était longue (Heintz et al., 2005).

Les rivalités navales sur les côtes haïtiennes ont atteint leur apogée après la reconnaissance de l'indépendance d'Haïti par les États-Unis en 1862 qui ont favorisé l'achat de l'ancienne marine navires par le gouvernement haïtien et les insurgés.¹⁰ Cependant, la vitrine de ces les opportunités navales dans le but d'alimenter des conflits internes n'ont pas donné lieu à une efforts réussis d'organisation. Le témoignage de cette faiblesse navale globale est donné par les épisodes répétés de marines étrangères bloquant la capitale Port-au-Prince afin de faire respecter leurs ultimatums. Des épisodes de ce genre ont commencé avec le blocus français en 1825 et la imposition de l'indemnité de 150 millions de francs. Ils ont continué avec l'espagnol blocus et imposition d'indemnités pour dissuader l'ingérence haïtienne dans leur République dominicaine colonie en 1861. D'autres épisodes désagréables au niveau national ont impliqué des navires allemands blocus de la capitale Port-au-Prince pour forcer le recouvrement de créances au nom des marchands alors nombreux en Haïti (affaire Batsch), ou imposant la réadmission d'un déporté

⁸ La Grande-Bretagne a adopté une politique de soutien à la nouvelle république francophobe, en phase avec la rivalité entre les deux puissances européennes (Heintz et al., 2005)

⁹ Le HMS Scylla a évacué Boyer et sa famille vers la Jamaïque en 1843. Rivière Hérard a pris la même destination sur un navire britannique en 1844 et Soulouque sur un bateau français en 1859.

¹⁰ Les conflits navals internes haïtiens se sont multipliés dans la seconde moitié du XIXe siècle, facilités par l'accès aux navires de la marine américaine déclassés. Ils comprenaient le blocus de villes insurgées (L' Alexandre Pétion, ancien USS Galatea), l'action de la flotte de plusieurs navires (impliquant l'ancien USS Maratanza), et même l'explosion du palais présidentiel par Terreur, ancien USS Pequot, sous le commandement d'une ancienne marine américaine comme leur officier d'artillerie (Heintz et al., 2005).

Citoyen germano-haïtien en 1897 (affaire Luders). Dans les deux cas, les conditions allemandes inclus des saluts militaires au drapeau allemand et même la substitution d'un drapeau blanc pour le drapeau haïtien sur le mât du palais national (Bellegarde, 1885/2004). En 1902, la présence de la marine étrangère a de nouveau été mise en évidence dans le naufrage du navire amiral haïtien Crête-à-Pierrot par l'amiral du navire -Hammerton Killick- lorsqu'il refusa de se rendre au navire de guerre allemand SMS Panther. La principale base navale de la côte haïtienne garde porte son nom jusqu'à cette date.



Figure 1.4.-L'ensemble du personnel enrôlé de la marine haïtienne ca. 1881. Bibliothèque publique de New York

Les conditions précaires de la marine haïtienne ont été décrites par Alverson (1920) sur la photographie de la figure 1.4. Au début du 20e siècle, les conditions n'étaient pas améliorées, comme en témoigne l'article du San Francisco Call sur la marine haïtienne -un converti Yacht américain- abandonné à League Island et déserté par son équipage et son amiral en raison de manque chronique de nourriture et non-réception de plusieurs mois d'arriérés (marine haïtienne, 1912). Ces événements ont précédé de près une série de crises internes qui ont donné lieu à la occupation de 1915 à 1934. Dans cet état de choses, la Garde Côtière Haïtienne¹¹

¹¹ [Garde côtière haïtienne]

est né en 1930, dont une version existe encore à ce jour. L'étude de la structure, des travaux et les enjeux de cette institution, ainsi que d'autres instances formant le l'administration maritime d'Haïti sera développée au chapitre 3.

1.2.3.-Regards maritimes contemporains

Le 6 mars 1948 marque la signature de la Convention des Nations Unies sur la Organisation Maritime Internationale, instrument fondateur de l'Organisation Intergouvernementale Maritime Consultative Organization (IMCO) qui deviendrait l'International Maritime Organization (IMO) en 1982. Bien qu'Haïti n'ait pas été membre fondateur de cette internationale, le pays a adhéré dès 1953 à ce traité (UNTC, 2016). A partir de ce jour, de près de soixante (60) conventions et protocoles signés sous l'égide de la OMI, Haïti a adhéré à six ; à savoir, outre la Convention de 1948 précitée : Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) 1974, Convention Load Lines 1966, Tonnage Convention 1969, Normes de formation, de certification et de veille (STCW) 1978 et la Convention de Londres sur l'immersion de déchets et autres matières, 1972 (Statut, 2016). De plus, Haïti a signé la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) en 1982, qu'elle a ratifiée en 1996. Haïti est également membre de l'International la Commission océanographique (COI) et l'Organisation météorologique mondiale (OMM) ; l'entrée à l'Organisation hydrographique internationale (OHI) a été approuvée et attend dépôt d'instruments juridiques (OHI, 2016).

1.2.3.1.-Politique côtière

L'établissement des revendications maritimes d'Haïti précède les Nations Unies

Convention sur le droit de la mer (UNCLOS). Depuis la fin des années 1880, la jeune république a déterminé une mer territoriale de 3 milles marins, ne convenant qu'à la protection navale à un moment où mare liberum était la doctrine prédominante des relations maritimes internationales (Heinl et al., 2005).

Les frontières maritimes actuellement en vigueur ont été établies unilatéralement avant un siècle plus tard par le dictateur Jean-Claude Duvalier en 1972 et 1977 (Décret, 1977). Le les frontières maritimes alors établies consistent en :

- une mer territoriale de 12 mn dont la largeur est mesurée à partir de la basse mer
ligne sur laquelle l'État revendique la souveraineté, y compris sur les fonds marins et sous-sol (Décret, 1977, art. 1, 3)¹²
- une zone contiguë de 12 milles marins de largeur à partir des limites extérieures de la mer territoriale
dont l'État revendique la compétence en matière de protection de son patrimoine et les intérêts douaniers et sa sécurité , conformément au droit international pertinent (Décret, 1977, art. 4)¹³
- une zone économique exclusive (ZEE) s'étendant jusqu'à 200 nm à partir des mêmes lignes de base
comme la mer territoriale sur laquelle l'État exerce des droits souverains à l'égard avec l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles ;
juridiction sur l'établissement d'îles artificielles, autorité juridictionnelle avec

¹² La largeur de 12 milles marins du territoire a été établie pour la première fois dans le décret du 6 avril 1972 par Duvalier (Décret, 1977)

¹³ Cette dernière revendication en matière de « sécurité » est contestée par les États-Unis

concernant l'exploration et l'exploitation de la ZEE pour la production d'énergie et la recherche scientifique, sur la conservation du milieu marin et tout autres droits et obligations qui peuvent être établis en vertu de la loi haïtienne (Décret, 1977, art. 5)

- une plate-forme continentale constituée des fonds marins et du sous-sol des régions sous-marines adjacente à la côte mais située en dehors de la mer territoriale, s'étendant jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles ressources de ces régions (Décret, 1977, art. 8). Sur ces ressources, l'État de Haïti revendiquait des droits souverains et exclusifs en matière d'exploration et exploitation (Décret, 1977, art. 9)

Un aperçu des limites de la mer territoriale haïtienne, telles qu'établies dans ces arrêtés est illustrée à la figure 1.5, la même image qui accompagnait le décret maritime de 1972 revendications (lignes de base droites, 1973).



Figure 1.5.-Mer territoriale revendiquée par Haïti et lignes de base droites, selon l'arrêté de Jean-Claude Duvalier du 6 avril 1972 (Lignes de base droites, 1973)

Les frontières maritimes et la juridiction d'Haïti, revendiquées depuis le décret de 1972, sont contestés par les États-Unis d'Amérique sur deux aspects. D'abord en 1973, les États-Unis Le Département d'État a émis une protestation contre l'inexactitude des lignes de base utilisées dans le l'établissement de la mer territoriale et le fait que les revendications aient été présentées « très carte à petite échelle et non à partir d'une carte marine à échelle raisonnable » (lignes de base droites, 1973, p.5). Près de deux décennies plus tard, une autre protestation a été émise par l'ambassade des États-Unis à Port-au-Prince, contestant la revendication de compétence d'Haïti en matière de sécurité en temps de paix dans la zone contiguë. La protestation des États-Unis allègue que l'Haïtien revendication est incompatible avec le droit international et restreindrait l'exercice de la haute mers libertés de navigation et de survol au-delà de la mer territoriale (Roach & Smith, 2005).¹⁴

Les revendications maritimes unilatérales de la République d'Haïti ont également suscité des accords avec deux de ses voisins maritimes, à savoir la République de Cuba et la République de Colombie.

Le premier accord a suivi le décret d'avril 1977 et a été signé à Cuba capitale La Havane le 27 octobre de la même année. La frontière maritime ensuite déterminé consistait en un ensemble de 50 segments divisant le chenal du Vent et totalisant une longueur de 170 nm, limitée par 51 sommets donnés par leurs latitudes et longitudes (Accord, 1977). L'accord, y compris l'ensemble complet des coordonnées, est indiqué dans Annexe I.

¹⁴ Note diplomatique de l'Ambassade des Etats-Unis à Port-au-Prince, 1er août 1989 (Roach et Smith, 2005)

Le deuxième accord a été signé entre Haïti et la République de Colombie le 17 février 1978, et est entré en vigueur le 16 février 1979. Il a établi la frontières maritimes des deux pays comme un seul segment, déterminé par la géodésie coordonnées de ses sommets (Figure 1.6) ; il est communément reconnu comme le Liévano-Brutus traité, des noms des plénipotentiaires des deux pays par qui il a été signé (Acuerdo, 1978). Le contenu complet de ce traité ainsi que les coordonnées des frontière maritime sont présentés à l'annexe II.

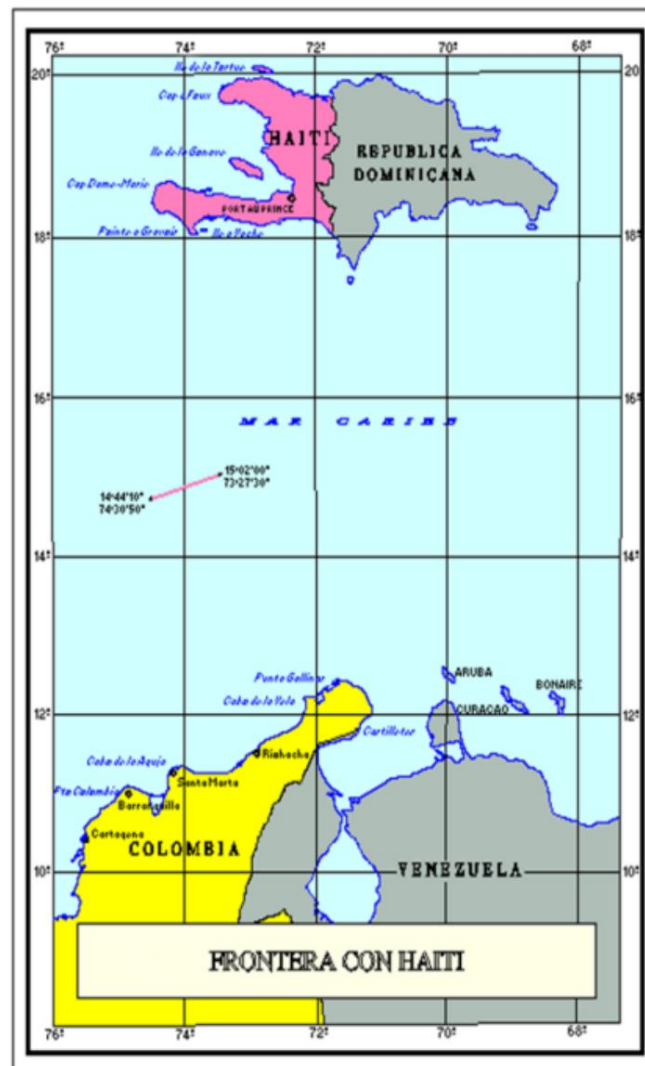


Figure 1.6.-Frontière maritime entre Haïti et la République de Colombie selon le Traité Liévano-Brutus (Acuerdo, 1978)

Malgré l'existence de ces traités internationaux, l'exercice de la souveraineté ou juridiction dans les eaux territoriales haïtiennes, zone contiguë ou ZEE présente de nombreux déchéances. Si en 1930, sous l'occupation américaine, le pays s'est doté d'un littoral garde formé entre autres aux fins de la surveillance des frontières maritimes (Heinl, et al., 2005), cette force a ensuite été dissoute en 1994 à la suite de troubles politiques.¹⁵

A ce jour, de nombreuses violations des eaux territoriales haïtiennes, notamment par navires de pêche étrangers, sont signalés avec impuissance par les pêcheurs locaux. Cette situation a été reconnu par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), déclarant en tant que principal enjeu environnemental entre Haïti et la République dominicaine, la frontière pêche illégale, soit par des pêcheurs haïtiens dans les eaux dominicaines, soit vice versa (UNEP, 2013). La Mission des Nations Unies pour la stabilisation en Haïti (MINUSTAH), présence militaire depuis 1994, a également pris note de ce fait dans un rapport de 2009 et une réunion avec des Haïtiens et autorités dominicaines (Autorités, 2009). Par ailleurs, cette mission se proposait également comme palliatif à la question, la formation du corps des membres de la police nationale en questions transfrontalières, et la participation de la mission MINUSTAH aux opérations maritimes missions de surveillance des patrouilles frontalières (Autorités, 2009).

D'autres problèmes sont également fréquemment signalés en rapport avec la surveillance ou le manque dans les eaux territoriales haïtiennes, un important étant le trafic de drogue par des étrangers bateaux pirates. La Drug Enforcement Administration (DEA) des États-Unis a établi que près de neuf pour cent de la cocaïne destinée aux États-Unis, a transité par Haïti et

¹⁵ La Garde côtière haïtienne a été dissoute en même temps que les Forces armées d'Haïti, FAD'H [Forces armées haïtiennes] en 1994 par puis le président Jean-Bertrand Aristide qui est revenu au pouvoir après un exil par ces forces militaires. La dissolution de l'armée, afin d'éviter de futurs événements du même genre, a été l'une des premières mesures prises par le président constitutionnel à son retour au pouvoir (Heinl et al., 2005)

République dominicaine, principalement par le biais de bateaux rapides (Marshall, 2001). Comme palliatif à la surveillance sordide des autorités haïtiennes, un accord a été signé en 1997 entre Le gouvernement haïtien et les États-Unis concernant l'autorisation à la DEA et aux États-Unis navires pour suivre les trafiquants de drogue dans les espaces aériens et maritimes haïtiens (Trafic, 2000).

Le statut, la structure et le fonctionnement des garde-côtes haïtiens seront étudiés en profondeur au chapitre 3.

1.2.3.2.-Sûreté et sécurité maritimes

Le 9 avril 2015, un voilier chargé non immatriculé a coulé au large de Port Margot le la côte nord d'Haïti avec un bilan de 16 morts et 20 disparus. Les survivants ont été secourus par les pêcheurs des environs (Haïti-Sécurité, 2015). Le sinistre, attribué au surcharge de population, n'est ni la première ni la moindre à avoir lieu dans le territoire haïtien eaux, et offre des conseils sur la sécurité maritime de l'État dans le pays. En fait, en 1993, le naufrage du ferry de 150 pieds Neptune, avec seulement 285 survivants sur 2 000 estimés à bord¹⁶ équivaldrait à un nombre de morts supérieur à celui du Titanic. Pas d'enquête sur les accidents a été effectuée, alors que l'opinion publique attribuait l'accident à une surcharge de les passagers, le bétail et le fret (Freed, 1993).

Comme il sera développé au chapitre 3, les questions de sûreté et de sécurité maritimes, y compris l'entretien des infrastructures de sécurité maritime, relèvent de la responsabilité du Service Maritime et de Navigation d'Haïti, SEMANAH.

¹⁷ Les phares du pays, en

¹⁶ Les rapports sur ce chiffre diffèrent considérablement. L'Agence France Presse (AFP) évoque par exemple 276 morts et 800 disparus. Les écarts sont probablement attribués au manque de surveillance de l'État et aux décomptes souvent inexacts des passagers (Nouveau drame, 1997)

¹⁷ [Service maritime et de navigation d'Haïti]

le nombre signalé de 14, dont la plupart ont été construits sous l'occupation américaine, ont été récemment fait l'objet d'importantes initiatives de maintenance de la part de cette institution, compte tenu de leur conditions compromettantes (Liste, 2016). Même s'il est fait mention de 802 inscrits navires, la plupart sont des bateaux de pêche artisanale sur lesquels aucun contrôle de sécurité régulier concernant la construction, l'équipement, le transport de marchandises et de passagers est effectué (Le commerce, 2015).

En matière d'inspections de navires liées au contrôle par l'État du port (PSC), le pays est également à la traîne. S'il dispose d'un effectif inférieur à 80 inspecteurs de navires (Haïti Transport maritime, 2015), le dernier atelier de formation qui lui a été dispensé a été dédié à la terminologie maritime de base, y compris les pièces, la structure et les compartiments du navire (Haïti-Transport maritime, 2015). L'institution a été visitée en 2015 par M. Dwight Gardiner, ambassadeur de l'OMI pour Antigua-et-Barbuda et président des Caraïbes Protocole d'accord (CMoU), en partie comme une incitation pour Haïti à rejoindre le initiative régionale de sécurité. Communications avec Mme Jodi Barrows, secrétaire générale de cette organisation, a révélé ce qui suit sur le statut d'Haïti dans cette région de sécurité accord (Barrows J., communication personnelle, 2016, 24 juin) :

Actuellement, Haïti est un État observateur du CMoU. Le
Le secrétariat du CMoU a rencontré l'autorité maritime de
Haïti (SEMANAH) pour devenir un véritable participant
État membre mais Haïti n'a formulé aucune intention formelle
de devenir membre en ce moment

Sur l'aspect de la recherche et du sauvetage (SAR), Haïti dispose d'un marine enregistré centre de coordination de sauvetage (MRCC) tenu par le SEMANAH en collaboration avec le garde-côtes (Search, nd), qui souffrent d'un manque important de budget et de travail matériel (Le commerce, 2015). L'épisode du naufrage de la Fierté Gonavienne en 1997 met en évidence les nombreux manquements à l'efficacité ou l'inexistence pure et simple des services qui sont, à l'heure actuelle, uniquement palliés par la présence de missions de l'ONU :

Au moins 49 personnes sont mortes et quelque 200 à 300 sont portées disparues dans le naufrage d'un navire s'est produit au large du port de Montrouis (...). Huit policiers se sont rendus sur place, et les habitants ont réclamé l'intervention des garde-côtes et la police nationale (...). Ils ont reçu l'aide de trois Plongeurs canadiens, membres de la mission de l'ONU en Haïti. Deux hélicoptères de l'ONU équipés de radeaux gonflables ont été également en place. Un hélicoptère de classe H-60 de la côte américaine Des gardes ont également été envoyés, ainsi qu'un effectif de près de quinze soldats pakistanais de l'ONU accompagnés de médecins

(Nouveau drame, 1997, § 5)

Le navire avait coulé à 200 mètres du port de Montrouis.

1.2.3.3.-Protection du milieu marin

En matière de prévention de la pollution du milieu marin, Haïti est membre signataire de la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de l'immersion de déchets et autres matières; le pays n'a ni signé son Protocole de 1996 ni fait partie de MARPOL 73/78 (Statut, 2017).

Comme expliqué précédemment, les problèmes environnementaux ont atteint des conditions critiques dans Haïti et n'épargnent pas le milieu marin. L'étude du PNUE sur la côte du pays et les zones océaniques a établi que la protection du milieu marin relève des responsabilités de deux ministères, à savoir le ministère de l'Environnement¹⁸ et le Ministère de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et du développement Rural (MARNDR).¹⁹ En outre, l'Autorité Portuaire Nationale (APN),²⁰ l'organisme responsable pour la gestion de tous les ports publics du pays, s'efforce d'éliminer le pétrole et des décharges illégales de ballast dans les ports (PNUE, 1997).

L'intervention d'autres ministères dans les affaires environnementales marines n'est pas rare, comme l'illustre le déversement de la mer de Khian des cendres de l'incinérateur de Philadelphie sur les plages de la ville haïtienne des Gonaïves en 1988 (Greenpeace, 1988). Dans cet épisode, après le Le gouvernement haïtien, alors régime militaire de facto , a accepté de jeter les cendres décrit par un navire entrant comme un engrais de terre végétale, et s'est vite rendu compte qu'il était en effet toxique

¹⁸ [Ministère de l'environnement]

¹⁹ [Ministère de l'agriculture, des ressources naturelles et du développement rural]

²⁰ [Autorité portuaire nationale]

cendres, seule une injonction du ministre du commerce ordonnant au navire de recharger le
les déchets toxiques ont réussi à dissuader l'opération (Fiorillo & Spikol, 2001).

21

Une étude approfondie des problèmes environnementaux marins d'Haïti constitue à elle seule une
sujet dépassant largement le cadre de ce travail. La structure de travail et de gouvernance du
L'APN sera analysé au chapitre 3.

1.2.3.4.-Formation et certification des gens de mer

En septembre 2015, un forum de discussion a été organisé à l'initiative du SEMANAH
promouvoir la création d'une école de formation maritime en Haïti (Vers la mise,
2015). L' Institut de Formation Maritime²² formerait des navigateurs, des biologistes marins,
ingénieurs de marine et cuisiniers, comme l'a déclaré Eric Prevost Jr., directeur de la SEMANAH
(Vers la mise, 2015). Ce projet n'a pas encore vu le jour.

Haïti ne compte pas à ce jour d'institution de formation maritime, école maritime ou
centre de formation des gens de mer que ce soit. Comme l'a déclaré le vice-directeur de l'APN de l'époque (Elien
R., communication personnelle, 18 octobre 2014), les pilotes du port de Port-au-Prince sont
souvent envoyés aux États-Unis pour recevoir une formation appropriée. Ils ne consistent pas en
personnel ayant une expérience de la voile, comme le veut la pratique générale. Occasionnellement,
les employés des organes administratifs participent à des conférences ou séminaires liés à

²¹ Sous pression pour se débarrasser des volumes croissants de déchets dans la ville de Philadelphie (États-Unis) en 1986, le maire de l'époque, Wilson Goode, a signé un accord de 6 millions de dollars avec l'entrepreneur Paolino and Sons qui, à son tour, a affrété le Khian Sea, une barge exploitée par Amalgamated Shipping Corp. , basé aux Bahamas. Le navire, chargé de 14 000 tonnes de cendres d'incinérateur, a été découragé dans ses tentatives de déchargement des cendres aux Bahamas, aux Bermudes, en République dominicaine, au Honduras, en Guinée-Bissau et aux Antilles néerlandaises. Un contrat a finalement été signé avec le gouvernement haïtien, représenté par Jean-Claude Paul, un chef corrompu de la garde présidentielle, autorisant le déversement des déchets sur la côte des Gonaïves sous le label «engrais de terre végétale» . Le gouvernement a fait demi-tour le lendemain, après que 4 000 tonnes de déchets aient déjà été déchargées. Le navire est parti au milieu de la nuit, évitant d'obtempérer à une injonction du ministre du Commerce de l'époque, Mario Célestin, de lui faire recharger les ordures. Les travaux d'enfouissement des cendres dans une autre décharge n'ont été achevés qu'en 2000, après avoir causé de graves problèmes de santé aux travailleurs haïtiens impliqués (Fiorillo & Spikol, 2001)

²² [Institut de formation maritime]

différents thèmes maritimes et hydrographiques -comme le montre le port Train for Trade formation en gestion - spécialisations en droit maritime à l'Université maritime mondiale et formations en hydrographie pour sélectionner le personnel (SEMANAH intensifiée, 2015). Cependant, non l'enseignement maritime a lieu dans le pays. Le rapport final d'une étude exploratoire de l'OHI mission en Haïti en 2008 offre un constat concluant sur cette situation :

L'éducation en Haïti n'a pas d'élément maritime.

En effet, l'Université en Haïti n'offre aucune option pour ses étudiants à suivre des disciplines maritimes, malgré les situation maritime du pays. Cela constitue un enjeu majeur limitation et tant que cette situation ne changera pas, Haïti sera dépendant de l'expertise externe

(Visite technique, 2008, p.14)

1.3.-Motivation, méthodologie et structure de ce travail

Le regard précédent sur Haïti et son administration maritime conduit à la conclusion accablante que la République d'Haïti accumule, tant dans son histoire que l'actualité, de nombreuses carences en matière d'affaires maritimes, que ce soit en mer et politique côtière, sûreté et sécurité maritimes, protection ou formation du milieu marin et la certification de la main-d'œuvre maritime.

Des institutions existent, qui sont du moins dans leur vision, dédiées au maritime secteur du pays, à savoir la SEMANAH, l'APN et les garde-côtes haïtiens. Cependant,

les lacunes relevées après une brève étude montrent que ces institutions souffrent multiples défis dont, entre autres facteurs possibles, leur organisation interne et la structure de gouvernance.

L'Organisation maritime internationale, en tant qu'autorité mondiale régissant affaires maritimes, compte dans ses programmes de mission pour venir en aide aux gouvernements aux prises avec l'organisation d'une administration maritime compétente.

Ce programme, profondément enraciné dans la nécessité de permettre le respect des normes internationales instruments maritimes, est le programme intégré de coopération technique qui, en plusieurs principes, peuvent fournir des orientations utiles pour cet effort.

Le présent travail vise à fournir des recommandations sur les changements structurels qui pourraient avoir lieu pour combler le fossé entre le secteur maritime l'administration d'Haïti telle qu'elle est aujourd'hui, et un nouveau modèle d'administration maritime, basé sur les instruments de l'OMI et construit dans une structure qui permet à l'État de faire face à ses nombreux défis. Les questions maritimes ne peuvent être abordées sans une stratégie forte et structurée autorité maritime en charge des aspects sûreté, sécurité, environnement et formation développement maritime. Ce travail explorera les fonctions d'une administration maritime tel que décrit par les instruments de l'OMI, qu'il s'agisse de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de la Code de mise en œuvre des instruments de l'OMI (code III) ou audit des États membres de l'OMI Régime, IMSAS. L'étude de ces instruments fera l'objet du chapitre 2.

Le chapitre 3 approfondira l'organisation interne de chacun des trois organes de l'administration maritime haïtienne, afin de comprendre dans chaque cas, leur réalité

exploitation et gestion. Elle reposera essentiellement sur la collecte d'informations primaires, entretiens et conversations avec les représentants concernés de chaque institution.

Le chapitre 4 établira une comparaison entre les modèles de transport maritime administrations et le statu quo maritime en République d'Haïti, afin d'articuler propositions visant à combler le fossé existant. Il servira de base pour élaborer propositions pour une administration maritime fonctionnelle, compétente et efficace, capable de face aux défis maritimes d'aujourd'hui et à ceux susceptibles de se poser à l'avenir. Ces propositions seront présentées au chapitre 5.

Chapitre 2.-Exigences et modèles pour les administrations maritimes

Dans ce chapitre, les dispositions de l'OMI sur les administrations maritimes introduites dans trois instruments maritimes sont étudiés, à savoir la Convention des Nations Unies sur droit de la mer (UNCLOS), le code de mise en œuvre des instruments de l'OMI (code III) et le Système d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS). Programmes supplémentaires sanctionnés par l'OMI adressées aux administrations maritimes sont envisagées. Il s'agit notamment du programme ITCP, le Système mondial intégré d'information maritime (GISIS) ainsi que ses plate-forme, les profils maritimes pays (CMP). Modèles d'administrations maritimes tels qu'étudiés par les chercheurs sont également introduits.

2.1.-Contexte sur les administrations maritimes

2.1.1.-La nécessité d'administrations maritimes fortes : l'OMI, les États membres et la problème de conformité

Lors de sa création en 1948, l'OMI s'est vu confier la mission d'encourager et faciliter entre les nations l'adoption des normes les plus élevées possibles dans les domaines concernant la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation et la prévention et le contrôle des pollution marine par les navires (Convention de 1948, 1948). Tout au long de l'exercice de ce mission, et à travers son assemblée générale des États membres, l'OMI a sanctionné plus plus de cinquante (50) conventions et huit cents (800) codes et règlements (Mansoorian, 2010).

Si un travail approfondi et en constante évolution a été réalisé dans la mise en normes dans de nombreuses questions maritimes, le bilan n'est pas le même en ce qui concerne le respect de celle-ci. La mission de l'OMI telle qu'énoncée ci-dessus n'inclut aucun pouvoir sur l'application des normes convenues et doit se fier à leur application, sur l'efficacité et l'engagement de ses États membres, chacun dans son propre juridiction. Les États membres sont responsables en dernier ressort de la mise en œuvre des législations concernant les conventions adoptées, et de les faire respecter sur les navires battant leurs pavillons et les navires étrangers sillonnant leurs ports (Hubbard et Hoppe, 2001). Il vient de la précédent qu'une administration maritime réponde globalement à deux (2) fonctions essentielles : d'abord consiste à établir des politiques, à promulguer des législations et des règles afin de mettre en œuvre les normes internationales auxquelles l'État est devenu partie ; deuxième à ce maintien de l'ordre fonction est l'application de ces mêmes politiques auprès de tous les acteurs de sa industrie. Hubbard et Hoppe (2001) insistent sur l'importance de ces deux fonctions en raison de la diversité des clients d'une administration maritime, et de l'international l'influence de ses rôles et responsabilités. L'OMI elle-même reconnaît qu'il est primordial condition de l'effectivité d'un instrument, au-delà de la promulgation d'une législation, est sa mise en œuvre et son application par un État membre (III Code, 2013). Dans malgré ce besoin primordial d'administrations maritimes fortes et bien structurées, Les États du monde diffèrent considérablement en termes de ressources matérielles et humaines, sans parler de politiques volonté, afin de mettre en œuvre et de faire respecter les politiques. Barchue (2005) a affirmé que l'OMI les traités donnent aux administrations la latitude de déléguer des pouvoirs à des organisations (OR) et établissent leurs propres normes chaque fois qu'elles y sont autorisées.

satisfaction. En conséquence, les mises en œuvre des États membres varient en fonction du niveau de délégation de pouvoir, le degré de mise en œuvre et d'exécution, ainsi que l'utilisation des application souple comme source d'avantage concurrentiel économique.

2.1.2.-Le système d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS) et le système intégré

Programme de coopération technique (ITCP)

L'OMI a adopté plusieurs initiatives afin de répondre aux problèmes susmentionnés écart de conformité et de mise en œuvre entre les administrations maritimes. L'instauration en les années 1990 de la Commission sur la mise en œuvre par l'État du pavillon (FSI) ont été une première étape dans ce direction. L'OMI a également adopté divers instruments, tous visant à encourager le volontariat mise en œuvre en fournissant des orientations utiles aux États membres. De tels instruments inclus les Lignes directrices provisoires pour aider les États du pavillon [Résolution A.740(18)], le évaluation des performances de l'État du pavillon [Résolution A.881(21)], ainsi que les Lignes directrices pour aider les États du pavillon à mettre en œuvre les instruments de l'OMI [résolution A.847(20)], qui constitue le précédent du cadre et des procédures pour l'OMI volontaire

Système d'audit des États membres, VIMSAS, [Résolution A.974(24)] adoptée en décembre 1^{er} 2005 (Mansoorian, 2010). Depuis le 1^{er} janvier 2016, le schéma d'audit est devenu obligatoire, sous le titre Système d'audit des États membres de l'OMI, ou IMSAS par résolution A.1067(28) (membre de l'OMI, 2016).

L'IMSAS, adopté conjointement avec le Code de mise en œuvre de l'OMI instruments obligatoires [Résolution A.1070(28)]²³, s'efforce de promouvoir la « mise en œuvre efficace des instruments de l'OMI et contribuer ainsi à l'amélioration de performances globales et individuelles des États membres » (Framework, 2013, art. 4.1). C'est l'objectif est d'appliquer un processus d'audit aux administrations des États membres, afin de déterminer dans quelle mesure ils mettent en œuvre et appliquent les OMI applicables instruments. Pour ce faire, il évalue plusieurs aspects de la mise en œuvre, à savoir (Encadrement, 2013, art. 5.1) :

- conformité au Code III (complémentaire)
- promulgation d'une législation appropriée pour mettre en œuvre les instruments de l'OMI
- administration et application des lois et règlements applicables
- des mécanismes de contrôle de la délégation de pouvoir de l'Etat membre à un organisme reconnu (OR)
- le contrôle, le suivi et la restitution par l'Etat membre de son propre processus de certification, ou comme délégué aux OR

Les audits reposent sur un certain nombre de principes (Framework, 2013, art. 5 & 6) :

- Souveraineté et universalité : les audits sont à réaliser sur une base positive et base constructive. Conformément à une vision de renforcement des capacités, l'IMSAS a été adoptées afin de permettre aux administrations d'apprendre et de partager expériences

²³ Elle a succédé aux résolutions A.1054(27) en 2013 qui avait elle-même remplacé la résolution A.996(25) en 2011. Elle est également connue sous le nom d'OMI Code de mise en œuvre des instruments (III) (Transition, 2014)

- ~~Cohérence, équité, objectivité et opportunité~~ : que les audits doivent être pragmatiques, équitables et réalisés dans un délai convenu
- ~~Transparence et divulgation~~ : les rapports d'audit intermédiaires et finaux ne sont disponibles que l'État membre audité, qui peut choisir de les mettre à la disposition d'autres parties afin de partager les résultats et les actions ultérieures
- ~~Coopération de l'Etat membre avec la Cour des comptes~~
- ~~Amélioration continue~~ : encourager les actions de suivi de la part de l'État membre audité afin d'améliorer la mise en œuvre des instruments

Le champ d'application de l'IMSAS comprend un total de six (6) aspects nécessaires pour gouvernements contractants à donner plein effet aux dispositions de l'OMI (III Code, 2013, art. 6).

Ces instruments sont liés aux domaines suivants :

1. Sécurité de la vie humaine en mer ;
2. prévention de la pollution par les navires ;
3. Normes de formation, de certification et de veille pour les gens de mer ;
4. Lignes de charge ;
5. Jaugeage des Navires
6. Réglementation pour prévenir les collisions en mer

L'application d'un programme d'audit et le partage de ses apprentissages entre les administrations maritimes sont compatibles avec une autre initiative de l'OMI afin de favoriser conformité et mise en œuvre. Le programme intégré de coopération technique (ITCP), profondément enraciné dans la philosophie de l'OMI, est un outil d'assistance aux

les États en développement dans le processus d'adoption des normes internationales. Alors que l'IMSAS en lice pour le suivi de la performance des États membres, le PICT remédie au manque de signifie que certains États membres peuvent être confrontés pour relever leurs normes maritimes. Comme mentionné précédemment, les différences de mise en œuvre trouvent souvent leur origine dans le manque de matériel, capacité financière ou humaine des pays en développement.

La coopération technique est présente dans les dispositions de la plupart des principaux accords de l'OMI conventions. La partie XIV de l'UNCLOS, par exemple, est consacrée au développement et transfert de technologie marine (UNCLOS, 1982). Promotion de la coopération technique pour la formation du personnel scientifique, la fourniture d'équipements et l'encouragement de la recherche sont également l'objet de l'article 17 de la Convention MARPOL (MARPOL, 1973) et de Résolution 11 de la Convention STCW reconnaissant que, dans certains cas, il peut y avoir facilités limitées pour acquérir l'expérience requise et dispenser des programmes de formation, en particulier dans les pays en développement (STCW 78/95, Rés. 11).

Le Programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI, bien qu'il ait existé depuis les années 1960, a été entièrement réformé par la coopération technique de l'OMI Comité dans les années 1990 à sa forme actuelle (Integrated, 2016). Il est conçu pour aider gouvernements qui manquent des connaissances techniques et des ressources nécessaires pour fonctionner une industrie du transport maritime sûre et efficace (Technical, 2016). Comme son énoncé de mission, le programme vise à améliorer la capacité des pays en développement à se conformer aux règles et normes relatives à la sécurité maritime, ainsi qu'à la prévention et au contrôle des

la pollution en mettant l'accent sur les programmes d'assistance technique qui s'attardent sur
développement et renforcement des capacités institutionnelles (Technical, 2016).

En tant qu'outil permettant de déterminer les domaines de besoins des pays respectifs, l'OMI
promu une initiative d'établissement de profils maritimes par pays (CMP)
doit être rempli par tous les États membres. Dans le prolongement de ce programme, le
La base de données du Système mondial intégré d'information maritime (GISIS) permet aux États membres
pour compléter leur propre profil, car les données sont analysées afin de déterminer les besoins de
coopération technique (Technique, 2016).

En plus d'offrir une fenêtre de participation de chaque maritime
l'administration dans l'évaluation de ses besoins, le GISIS est également utilisé afin de donner
publicité aux rapports d'audit des audits des États membres. Le système, à cet égard, sert
les deux principes de la stratégie de mise en œuvre de l'OMI, qui sont la surveillance des transports maritimes
performance administrative par le biais de l'IMSAS, et la fourniture d'une assistance par
le programme PICT. Les deux programmes représentent, vus dans cette perspective, les deux faces du
même médaille, comme l'expriment les références à la coopération technique et au renforcement des capacités
dans les énoncés de portée et d'objectifs de l'IMSAS lui-même (Framework, 2013).

Les exigences établies par l'IMSAS et le code III connexe fournissent
un cadre approprié pour analyser les droits et obligations des administrations maritimes.
Qu'ils agissent en tant qu'États du pavillon, côtiers ou du port, les attentes vis-à-vis des administrations maritimes
sont présents dans divers instruments de l'OMI, mais surtout de manière large à travers

CNUDM. Les sections suivantes seront consacrées à l'analyse croisée desdites dispositions, établi dans l'UNCLOS, le Code III et par l'IMSAS.

2.2.-L'administration maritime en tant qu'Etat côtier

La description des droits et devoirs d'une administration maritime agissant comme Etat côtier imprègnent par leur importance toute l'élaboration de la CNUDM convention. Les privilèges et obligations sont développés dans les parties II à VI sous forme de descriptions des attributions de l'Etat côtier dans la mer territoriale, la zone contiguë, la ZEE et plate-forme continentale. D'autres exigences émergent pour la protection et la préservation du environnement marin (partie XII), recherche scientifique marine (partie XIII) et développement et le transfert de technologie marine (Partie XIV).

2.2.1.-Régimes de la mer territoriale et de la zone contiguë

Dans une ceinture de mer adjacente d'une largeur maximale de 12 milles marins par rapport à la normale (ou archipelagique) lignes de base²⁴ nommées la mer territoriale (UNCLOS, art 2.1), un Etat côtier revendique des droits de souveraineté qui s'étendent également à l'espace aérien qui le surplombe ainsi qu'à ses fond marin et sous-sol (UNCLOS, art. 2.2).

Parallèlement à la prérogative de souveraineté sur la mer territoriale, se trouve la obligation de donner la publicité voulue aux limites de celle-ci. Par conséquent, la publicité de ces cartes, ou à leur place, une liste de coordonnées géographiques des points qui forment les sommets de la mer territoriale doit être déposée auprès du secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

²⁴ Les lignes de base à partir desquelles la mer territoriale est mesurée sont définies comme la laisse de basse mer le long de la côte, marquée à grande échelle cartes reconnues par l'Etat (art. 5)

(CNUDM, art. 16). Il est également du devoir de l'Etat côtier de donner la publicité voulue à toute dangers de la navigation dont il a connaissance dans sa mer territoriale (UNCLOS, art. 24.2)

Les droits de souveraineté des États côtiers ne sont contrebalancés que par les droits des navires de tous les États à effectuer le passage dans les eaux territoriales, que ce soit pour y transiter sans entrer dans un port situé dans les eaux intérieures, ni y faire escale, tant que ce passage est pas préjudiciable à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier (UNCLOS, art. 18/19). Ce droit dit de passage inoffensif ne peut être entravé par l'Etat côtier (CNUDM, art 24). Toutefois, l'État côtier se targue d'avoir le droit de prendre des mesures pour empêcher le passage qui n'est pas innocent, prendre les mesures nécessaires pour empêcher une violation de conditions d'admission d'un navire étranger dans ses eaux intérieures, voire temporairement suspendre le passage inoffensif dans des zones spécifiques lorsque cela est nécessaire pour sa sécurité, après publicité en est faite (UNCLOS, art 25).

Parmi les autres compétences de l'Etat côtier, figure le droit de réglementer passage inoffensif par l'établissement de dispositifs de séparation du trafic et au moyen de lois et réglementations relatives entre autres à (UNCLOS, art. 21/22) :

- a) La sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime ;
- b) La protection des aides et installations de navigation et autres installations et installation;
- c) La protection des câbles et canalisations ;
- d) Conservation des ressources vivantes de la mer ;

e) La prévention des infractions aux lois et règlements de pêche de la

État côtier;

f) La préservation de l'environnement de l'Etat côtier et la prévention,

la réduction et le contrôle de leur pollution ;

g) Recherches scientifiques marines et levés hydrographiques ;

h) La prévention de l'infraction aux lois douanières, fiscales, d'immigration ou

lois et règlements sanitaires de l'État côtier.

Cette dernière attribution est la seule dont l'Etat côtier se vante encore dans son zone contiguë, qui peut s'étendre jusqu'à 24 nm à partir des mêmes lignes de base que la mer (UNCLOS, art 33).

Le Code III fournit une description plus détaillée des responsabilités en vertu la sécurité de la navigation, qui comprennent, entre autres (III Code, art. 48) :

- Services de radiocommunications ;
- les services et avis météorologiques ;
- les services de recherche et de sauvetage ;
- services hydrographiques ;
- routage du navire ;
- systèmes de comptes rendus de navires ;
- services de trafic maritime ;
- les aides à la navigation.

L'ensemble des compétences attribuées à l'État côtier s'appuie sur son pouvoir de procéder à une arrestation ou à une enquête sur un navire sortant de ses eaux intérieures (CNUDM, art. 27.2). Sauf dans certaines circonstances, cette juridiction pénale n'est pas étendue aux infractions commises à bord de tout navire effectuant une traversée sans entrer dans les eaux intérieures (UNCLOS, art. 27).

Une règle similaire s'applique à la juridiction civile de l'Etat côtier qui se vante le droit d'intervenir uniquement sur les navires se trouvant dans sa mer territoriale ou y passant après avoir quitté ses eaux intérieures (UNCLOS, art. 28.3), mais pas sur un navire ne passant que par la mer territoriale sans entrer dans les eaux intérieures. Exception est faite dans ce cas pour les poursuites relatives aux obligations et responsabilités encourues par le navire lui-même.

Dans le cas où l'infraction aurait été commise par un navire de guerre étranger ou un navire gouvernemental exploité à des fins non commerciales, qui bénéficient tous deux de droits de l'immunité (UNCLOS, art. 32), l'État côtier peut exiger que ces navires quittent l'État territorial, la responsabilité de toute perte ou de tout dommage étant à la charge de l'État du pavillon du navire fautif (UNCLOS, art. 30/31)

2.2.2.-Zone Economique Exclusive (ZEE)

Dans la ceinture maritime connue sous le nom de zone économique exclusive, qui peut s'étendre jusqu'à 200 milles marins des mêmes lignes de base que la mer territoriale, l'État côtier se vante de droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, vivantes ou non, des eaux surjacentes à la zone, du fond marin, et du fond marin et de son sous-sol, y compris des activités telles que la production de

l'énergie de l'eau, des courants et des vents (UNCLOS, art. 56). En échange, tous les États jouir, à l'intérieur de la ZEE de tout Etat côtier, des droits de navigation et de survol, pose de câbles et pipelines sous-marins et autres utilisations internationalement licites de la mer liées à ces libertés (UNCLOS, art. 57)

L'État côtier contrôle les activités de pêche dans sa ZEE. Il revendique le pouvoir de réglementer en matière de captures autorisées de ressources vivantes tout en favorisant la leur utilisation optimale (UNCLOS, art. 61). Il réglemente également les questions d'octroi de licences de pêcheurs, navires et équipements de pêche, saisons et zones de pêche, espèces, tailles, les âges et les quotas de poissons pouvant être pêchés. L'État côtier détient des pouvoirs de régulation sur les programmes de pêche, les coentreprises, les transferts de technologie ainsi que la formation, y compris le placement de stagiaires et d'observateurs sur les navires de pêche (UNCLOS, art. 62.4). Les pouvoirs de régulation de l'Etat côtier dans la ZEE sont consolidés par ses pouvoirs de l'application de ses législations, qui comprennent l'arraisonnement, l'inspection, l'arrestation et la justice procédures nécessaires pour assurer la conformité (UNCLOS, art. 73).

Outre l'exploitation des ressources vivantes et non vivantes, l'État côtier détient le contrôle sur la création d'îles artificielles, d'installations et de structures (CNUDM, art. 56). Lorsque l'exploitation des ressources chevauche la ZEE de pays voisins, les États côtiers peuvent conclure des accords avec d'autres pays voisins États, soit directement, soit par l'intermédiaire d'organisations sous-régionales appropriées, sur les mesures nécessaires pour coordonner et assurer la conservation et le développement des stocks de poissons (UNCLOS, art. 63), ainsi que des accords avec des États voisins ayant des

côtes adjacentes quant à la délimitation de leur ZEE conformément au droit international

(CNUDM, art. 74). Comme pour la mer territoriale, une publicité appropriée doit être donnée à la ZEE

limites, soit par des cartes marines appropriées, soit par des listes de coordonnées, qui doivent être

déposé au Secrétariat des Nations Unies (UNCLOS, art.75).

2.2.3.-Le plateau continental

Le plateau continental d'un État côtier comprend les fonds marins et le sous-sol de la zones sous-marines qui s'étendent au-delà de sa mer territoriale, tout au long du prolongement naturel de son territoire terrestre jusqu'au bord extérieur de la marge continentale, ou jusqu'à une distance de 200 milles marins (à partir des mêmes lignes de base que la mer territoriale) si la marge continentale ne s'étend pas jusqu'à cette distance (UNCLOS, art. 76).

La position du bord de la marge continentale dépend de la géologie de la zone côtière, et peut conférer à l'État côtier le droit à un plateau continental étendu (ECS), celui qui dépasse 200 nm de largeur. Toutefois, en aucun cas, ce CSE ne s'étendra à plus à moins de 350 milles marins des mêmes lignes de base que la mer territoriale ou à 100 milles marins des 2 500 m isobathe (UNCLOS, art. 76.5).

De même qu'au sein de la ZEE, l'Etat côtier bénéficie sur le plateau continental, droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation de ses ressources naturelles, qui ne dépendent pas de l'occupation ni d'aucune proclamation expresse (UNCLOS, art. 77); c'est compétence s'étend à l'implantation d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages sur le plateau continental (UNCLOS, art. 79), et détient le droit exclusif d'autoriser et réglementer le forage sur le plateau continental à toutes fins (UNCLOS, art. 80).

C'est l'obligation d'un État côtier de donner la publicité voulue aux limites extérieures de son plateau continental soit par des lignes sur des cartes aux échelles appropriées, soit par des listes de sommets avec leurs coordonnées et données géodésiques respectives ; ils sont déposés au secrétariat général des Nations Unies ou, dans le cas des limites extérieures, de l'International Seabed Authority à Kingston, Jamaïque (UNCLOS, art. 84). Les réclamations d'un ECS doivent être soumis aux recommandations de la Commission des limites du continent continentale (CLCS), et l'État côtier a la charge de prouver que les conditions géologiques structure de son littoral lui confère un tel privilège (UNCLOS, art. 76.8).

2.2.4.-Mise en œuvre, application et évaluation

Les États côtiers devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer le respect de règles internationales lors de l'exercice de leurs droits et obligations tels qu'exposés ci-dessus (III code, art. 49). En ce qui concerne la mise en œuvre, le Code III met l'accent sur le contrôle et la aspect performance de l'exécution. Elle établit l'obligation de l'État côtier de mettre en œuvre des politiques et des orientations pour faciliter la mise en œuvre, ainsi que pour attribuer les responsabilités dans le but de mettre à jour et de réviser ces politiques (III Code, art. 46/47).

Afin de suivre les performances et d'identifier les zones problématiques, les États côtiers doivent prévoir également la répartition des données statistiques (Code III, 50.1) et évaluer périodiquement leurs performances dans l'exécution de leurs obligations au titre des conventions adoptées (III code, art. 51)

2.3.-Administration maritime en tant qu'État du pavillon

2.3.1.-Exigences UNCLOS pour les États du pavillon

En tant qu'État du pavillon, une administration maritime inscrit les navires dans un registre maritime, accorde aux navires sa nationalité et donc le droit de battre son pavillon (UNCLOS, art. 91). Le L'Etat du pavillon détermine les conditions auxquelles est soumis l'immatriculation et l'octroi de son nationalité aux navires.

Comme le soulignent Hubbard et Hoppe (2001), l'État du pavillon doit développer réglementations, normes et procédures pour l'industrie maritime, en faveur de la sécurité et la protection de l'environnement la prévention dans le respect du droit maritime international conventions. Ses devoirs et sa compétence spécifiques sont détaillés à l'article 94 de la CNUDM et comprennent entre autres :

- a) Enquête sur la construction, l'équipement et la navigabilité des navires ;
- b) L'équipage des navires, les conditions de travail et la formation des équipages ;
- c) L'utilisation des signaux, le maintien des communications et la prévention des collisions ;
- d) visite des navires avant immatriculation et par la suite à des intervalles appropriés ;
- e) certification appropriée des capitaines, des officiers et de l'équipage en matelotage, navigation, génie et communications maritimes;
- f) équipage approprié en ce qui concerne le type, la taille, les machines et l'équipement des navires ;

En cas d'accident de mer et d'accident en haute mer, l'État du pavillon est responsable de mener les enquêtes appropriées et de coopérer avec toute autre personne concernée État à cet effet (UNCLOS, art 94.7). Toutefois, la compétence pénale dans un incident survenu sur le les hautes mers engageant la responsabilité pénale ou disciplinaire à bord ne peuvent être effectuées que par l'État du pavillon ou l'État dont la personne est un ressortissant. Aucune arrestation ou détention ne peut être ordonné par tout autre État que l'État du pavillon (UNCLOS, art. 97).

En ce qui concerne la mise en œuvre, les États du pavillon sont responsables de la délivrance des la législation et les orientations, ainsi que l'attribution des responsabilités pour mettre à jour et réviser politiques adoptées (III Code, art. 15).

Comme indiqué plus haut dans cette section, les États du pavillon ont un rôle prééminent dans la enquête et les accidents des navires battant leur pavillon, et s'assurer que ces navires respecter toutes les normes adoptées (III Code, art. 23). Cette attribution implique la mise à disposition d'un personnel suffisamment formé pour mener à bien ces enquêtes (III Code, art. 24.3) ainsi que des enquêtes sur la navigabilité des navires battant leur pavillon (III Code, art. 22) et les équipages certifiés sous leur autorité (III Code, art. 16.3).

À l'instar d'un État côtier, un État du pavillon est tenu d'élaborer et de mettre en œuvre une programme de contrôle et de surveillance afin d'assurer une prise en charge rapide et approfondie enquête, la collecte de données statistiques ainsi que la réponse rapide aux lacunes et incidents de pollution signalés par l'État côtier (III Code, art. 23).

En outre, un État du pavillon devrait périodiquement évaluer sa performance dans la mise en œuvre des processus administratifs, une évaluation qui peut être effectuée en tenant compte de critères tels que les taux de détention sous contrôle de l'État du port (des

navires), les résultats des inspections de l'État du pavillon, les statistiques des accidents, les statistiques des pertes annuelles, etc. (Code III, art. 42)

2.3.2.-Réglementation du pouvoir de délégation

Parmi les prérogatives d'un État du pavillon, et les mécanismes administratifs dont il dispose mettre en place pour s'acquitter de ses obligations, figure la possibilité de délégation de autorité aux organismes reconnus (OR) (III Code, art. 18). OR, qui en majorité sont des sociétés de classification, peuvent être habilitées à agir pour le compte d'un l'administration dans la conduite des visites, des inspections, de la délivrance des certificats et documents, signalisation des navires et autres travaux réglementaires (III Code, art. 18). Cependant, cela la délégation de pouvoir doit être exercée conformément aux dispositions pertinentes de l'OMI 25 outils.

Les administrations délégantes doivent s'assurer que l'OR dispose des moyens techniques, capacités de gestion et de recherche, et exigent la tenue de registres afin de faciliter l'analyse. Un accord formel doit être conclu entre l'administration et l'OR, et inclure des directives spécifiques sur les actions de suivi des résultats des enquêtes. Toutes les actions doivent être fondées sur la législation nationale de l'administration qui doit être rendue à la disposition du RO. L'État du pavillon doit également établir un programme de surveillance pour s'assurer que ses OR remplissent pleinement les obligations contractées en son nom (III Code, art. 18).

²⁵ Les instruments connexes de l'OMI comprennent les Lignes directrices pour l'autorisation des organismes agissant au nom de l'administration [résolution A.739(18) de l'OMI] et les Spécifications relatives aux fonctions d'inspection et de certification des organismes reconnus agissant au nom de l'administration [Résolution A. 789(19)]

2.4.-Administration maritime en tant qu'État du port

2.4.1.- Contexte des contrôles par l'État du port (PSC)

Les attributions d'une administration agissant en tant qu'Etat du port prennent racine dans la prérogatives d'un Etat côtier d'établir et de faire respecter les conditions d'accès à ses eaux intérieures ou ses escales sont soumises, comme établi à l'article 25.2 du CNUDM. En effet, cet article stipule que dans le cas des navires se dirigeant vers les eaux intérieures ou une escale dans une installation portuaire en dehors des eaux intérieures, l'État côtier a le droit de prendre la mesures nécessaires pour prévenir tout manquement aux conditions auxquelles l'admission de ces navires est sujet. Le Code III souligne que les rôles et les responsabilités des États du port découlent d'une combinaison de traités internationaux, de conventions, de lois nationales, ainsi que accords bilatéraux et multilatéraux (III Code, art. 53)

Comme vu précédemment, la conformité des navires aux conventions internationales relève la responsabilité des États du pavillon. Les dispositions de la CNUDM ne prévoient toutefois pas, des garanties contre les pratiques peu performantes ou négligentes des États du pavillon eux-mêmes. En conséquence, les navires opérant en dessous des normes internationales, dont les armateurs prennent avantage des habitudes de certains États du pavillon de prendre des raccourcis, ont incité certains pays pour instaurer un niveau supplémentaire de conformité par le biais des contrôles de l'État du port. État du port contrôles (PSC) jouent donc un rôle essentiel dans la réalisation de la sécurité maritime, la sécurité, la protection de l'environnement et la prévention de la pollution (III Code, art. 53).

La première initiative globale de contrôle par l'État du port a eu lieu après la marée noire massive due à l'échouement du pétrolier Amoco Cadiz battant pavillon libérien

des côtes bretonnes (France) en 1978 (Paris MoU, 2017). Le besoin qui en résulte de soumettre les navires étrangers faisant escale dans les ports nationaux à des contrôles de sécurité supplémentaires a donné naissance au protocole d'accord de Paris sur les contrôles par l'État du port ou au protocole d'accord de Paris. Dans un MoU/programme de contrôle par l'État du port, des enquêtes sont effectuées régulièrement sur les navires étrangers, et résultats communiqués entre les États membres. En conséquence, sous-norme les navires rejetés dans un pays membre ne sont pas autorisés à entrer dans les ports de appel, créant une pression commerciale pour la conformité. A ce jour, les accords régionaux sur les contrôles de l'État du port se sont multipliés sur tous les continents. Neuf (9) protocoles d'accord sont en vigueur dans le monde entier :

- MoU de Paris : Europe et Atlantique Nord
- Protocole d'accord de Tokyo : Asie et Pacifique
- MoU Amérique Latine (Accord de Viña del Mar)
- MoU d'Abuja : Afrique de l'Ouest et du Centre
- Mémorandum d'accord de la mer Noire : région de la mer Noire
- MoU méditerranéen
- MoU de Riyad : golfe Persique
- Protocole d'accord des Caraïbes (CMoU)
- Protocole d'accord de l'océan Indien

2.4.2.-Exigences pour les États du port

En tant qu'État du port, l'administration maritime veille à ce que les navires étrangers
certificats pertinents exigés par les conventions internationales et que l'état des
navire est conforme à ces certificats. Un navire trouvé avec des défauts critiques ou
les défauts peuvent être retenus et ne pas être autorisés à naviguer jusqu'à ce qu'ils soient corrigés, le tout sur son
connaissance de tous les facteurs, pour éviter les retards induits des navires (Hubbard et Hoppe, 2001)

Les programmes de contrôle par l'État du port sont conformes aux procédures de l'OMI pour
contrôles de l'État, 2011 [Résolution A.1052(27)]²⁶, et dans leur exercice, doivent traiter les non-parties
pays pas plus favorablement que les États membres de l'OMI, garantissant que les ESP du monde entier
servir d'outil de pression pour la normalisation. Le PSC doit être effectué par un PSC qualifié
officiers (PSCO) sans conflits d'intérêts avec le port, le navire ou les OR agissant sur un
au nom de l'État du pavillon (III Code, art. 62)

À l'instar des États côtiers et des États du pavillon, une administration maritime, lorsqu'elle agit en tant que
l'État du port devrait être soumis à une évaluation périodique de ses performances conformément
avec les instruments obligatoires de l'OMI (III Code, art. 63).

²⁶ Les procédures de l'OMI de 2011 pour les contrôles par l'État du port ont été précédées des résolutions A.787(19) de l'OMI relatives aux procédures de contrôle par l'État du port, telles que modifiées par la résolution A.882(21).

2.5.-Administration Maritime : Structure, Transdisciplinarité et Institutionnel

Coopération

Une fois établis, les droits et devoirs d'une administration maritime agissant comme État côtier, du pavillon ou du port, il importe de déterminer comment une institution ou un groupe de institutions agissant en coopération les unes avec les autres, peuvent être structurées afin de répondre à ces exigences.

Plaza (2008) a conclu dans une étude des administrations maritimes de l'UE et des Méditerranée, qu'il n'y a pas un modèle unique d'infrastructure d'administration maritime et que celui-ci dépend de plusieurs facteurs, dont le nombre et le type de navires enregistrés, nombre de ports de commerce, longueur du littoral, conventions internationales adoptées et la disponibilité de l'expertise technique.

Cette section aborde le thème de la structure de l'administration maritime. Ce sera exposer au départ la description de Hubbard et Hoppe (2001) de la place d'un l'administration peut occuper dans une structure gouvernementale. Cette description sera suivie par divers modèles d'administration maritime proposés.

2.5.1.-Statut d'une administration maritime au sein du gouvernement

Hubbard et Hoppe (2001) ont établi qu'il existe plusieurs options pour adapter un l'administration maritime au sein d'un gouvernement. Chaque option a ses avantages et inconvénients, qui doivent être pris en compte afin d'établir le plus organisation efficace et efficiente à des fins de réglementation et d'application.

Ces options sont respectivement :

- Unité ou division de projet au sein d'un ministère : l'administration n'est pas autonome mais est placé au sein d'un ministère dont il reçoit le personnel et le budget soutien. Le processus de décision devrait être lent et peut-être lourd
- Département d'un ministère : une agence qui est placée au sein d'un ministère à dont elle bénéficie, mais dispose d'une autonomie budgétaire. La prise de décision on s'attend toujours à ce que le processus soit lent
- Administration statutaire : une institution autonome, contrôlée par un conseil d'administration directeurs, qui établissent les politiques et les procédures. Bien qu'il fasse partie d'un ministère et relève d'un ministre. Peut être pris en charge par le gouvernement, ou autosuffisant, et non limité par les conditions d'emploi publiques. La prise de décision est facilité, bien qu'il perde un certain soutien du ministère en raison de son augmentation autonomie
- Agence exécutive : bien que faisant partie du gouvernement, une agence exécutive est établie en tant qu'entreprise et exploitée en vertu de la loi sur les sociétés du pays. C'est autonome et ne bénéficie d'aucun soutien du gouvernement

Plaza (2008) favorise la concentration des fonctions politiques et réglementaires au sein d'un organe administratif maritime unique, au lieu d'une structure où la politique est formulée par un ministère (des transports, le plus souvent) avec une administration maritime jouant le rôle d'un organe exécutif. Le regroupement des fonctions dans une même institution a pour effet de

renforcer le rôle de l'administration maritime en tant que point de contact unique pour les
et les questions maritimes internationales, au moment où il accélère le processus de prise de décision.

Le budget et la génération de revenus d'une administration maritime proviennent des redevances
chargé de la conduite des examens, inspections et visites des navires ainsi que
frais d'immatriculation des navires. Les contrôles initiaux de l'État du port ne peuvent pas être facturés (un devoir du port
État), bien que des frais puissent être prélevés sur les enquêtes de suivi afin d'évaluer les mesures correctives
Actions. Il est également recommandé qu'à un stade précoce (développement à court et moyen terme)
une administration maritime est soutenue par des crédits, jusqu'à ce que de nouvelles sources de revenus
sont identifiés et structurés (Hubbard et Hoppe, 2001).

2.5.2.-Modèles d'administration maritime

La structure d'une administration maritime découle de la nationalité du pays
législation maritime ou loi sur la navigation. Les fonctions et les rôles ont été classés comme
suit (Hubbard et Hoppe, 2001) :

- a) Sécurité et certification : généralement responsable de l'inspection et de l'enquête des
navires, manutention et arrimage des cargaisons, engins de manutention, certification
des navires, prévention de la pollution marine, épave, sauvetage, formation et
certification des gens de mer
- b) Immatriculation et recherche : immatriculation des navires et des gens de mer, ainsi que
recherche en vue de la formulation de politiques judicieuses pour le transport maritime
développement

c) Affaires juridiques : législation maritime nationale, droit maritime international

conventions, harmonisation des conventions avec les législations, réglementations

d) Services de soutien : administration quotidienne et besoins des

administration, budgets, questions financières et personnelles

Les considérations précédentes peuvent être représentées comme suit dans Hubbard et

Hoppe (2001) modèle d'administration maritime :

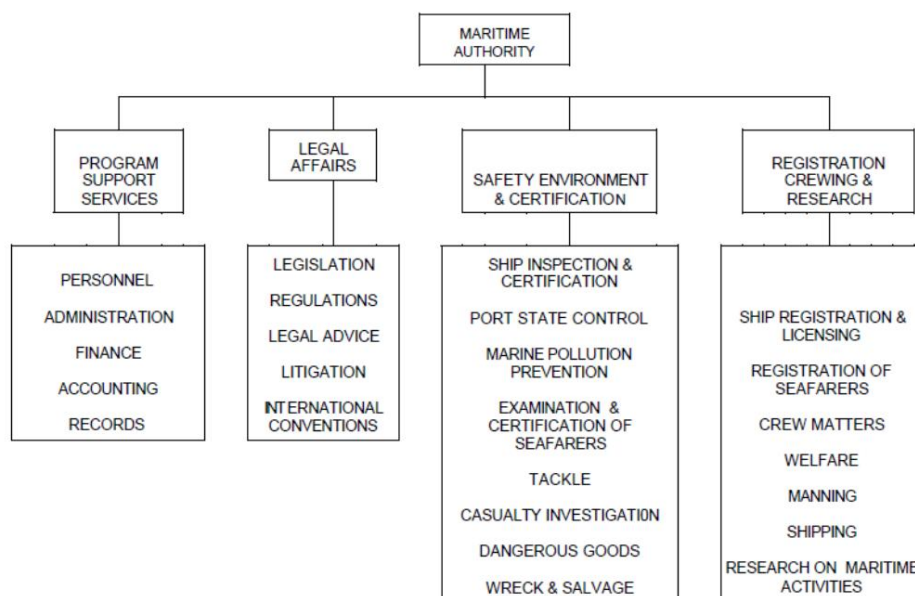


Planche 2.1-Structure de base d'une administration maritime (Hubbard et Hoppe, 2001)

Le modèle de Hubbard et Hoppe (2001) applique les exigences de l'IMSAS dans

termes d'élaboration de la politique basée sur les conventions internationales (affaires juridiques

département), immatriculation des navires et de leur équipage (immatriculation et équipage), État du port et

Application par l'État du pavillon (département sécurité, environnement et certification). Une clé

caractéristique de ce modèle reste également un département de recherche sur les activités maritimes, qui

recueillerait des données statistiques pour interprétation, comme l'exige l'IMSAS. Même si elle

comprend un service de prévention de la pollution marine, ce modèle ne couvre pas les autres

exigences imposées aux États côtiers, notamment en matière de recherche et de sauvetage.

Plaza (2008) a déterminé un modèle prenant en compte les trois sommets de
les exigences de l'administration maritime, à savoir les autorités des États côtiers, du pavillon et du port.

Ces trois départements constituent la cellule de base d'une administration maritime, qui peut alors être gérée soit comme un département d'un ministère, soit comme un organisme autonome répondant à un ministre.

La structure de base de MARAD déterminée par Plaza (2008) est représentée sur la planche 2.2 :

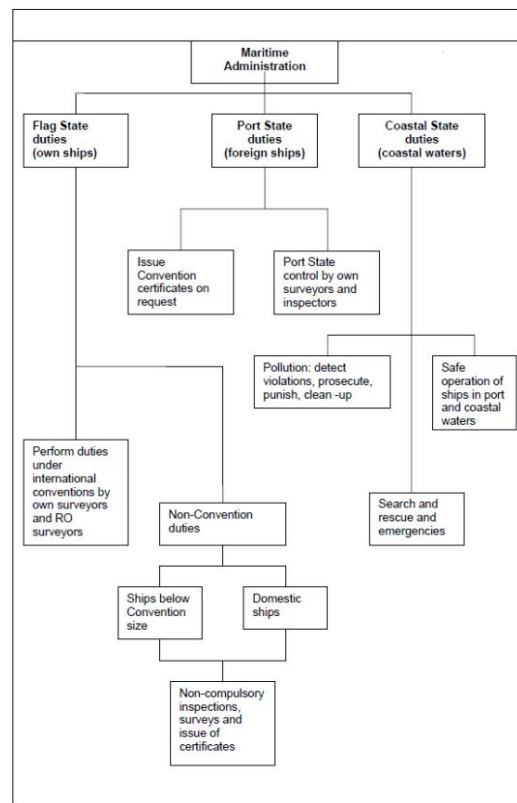


Planche 2.2.-Modèle simplifié d'administration maritime, par Plaza (2008)

La cellule de base de l'administration maritime Plaza (2008) met en évidence les trois principes distincts d'une administration maritime. En incluant le modèle à quatre départements de Hubbard et Hoppe (2001), elle donne lieu à deux structures distinctes et plus détaillées de administrations maritimes, un premier modèle étant un département d'un ministère, et le second et administration maritime autonome rattachée à un ministère. Ces modèles sont montré dans les planches 2.3 et 2.4.

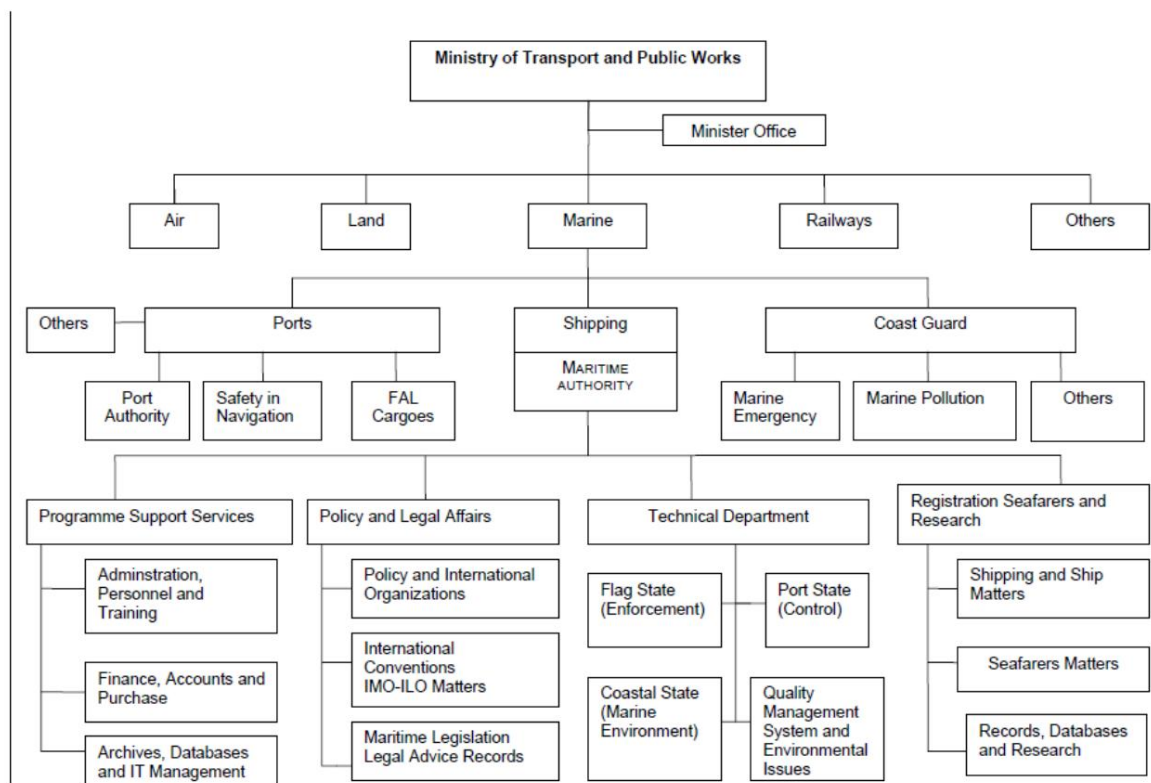


Planche 2.3.-L'administration maritime en tant que département au sein d'un ministère, par Plaza (2008)

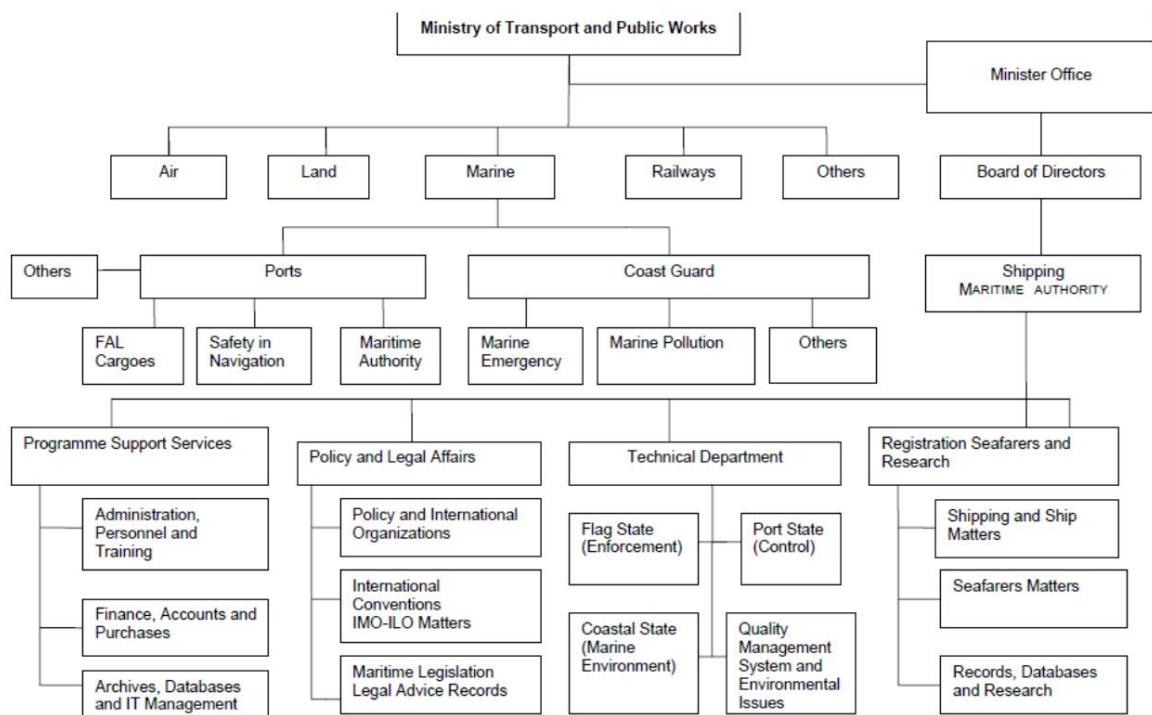


Planche 2.4.-L'administration maritime en tant qu'organisme autonome responsable devant le ministre (Plaza, 2008)

Ces modèles ont le mérite, en plus d'inclure les quatre départements (support, politique/juridique, technique et d'enregistrement), également pour inclure dans des institutions distinctes Activités de l'État (recherche et sauvetage/prévention et contrôle de la pollution), ainsi que des ports administration.

Il est également important d'observer que les différents rôles des administrations maritimes font appel à divers aspects qui sont en général traités par différents ministères.

Environnemental, juridique (en fonction en plus du pouvoir législatif du pays :

sénat, congrès etc.), commercial (gestion portuaire), défense : garde-côtes, recherche et

sauvetage. Cette situation donne lieu soit à une administration maritime dispersée dans

agences dépendant chacune d'un ministère, ou d'un corps unique de l'administration maritime

travaillant en collaboration avec chacun des ministères concernés. Dans ce dernier cas, effacez

des lignes directrices doivent être convenues afin de fournir un cadre de coopération et limitation des pouvoirs de chaque ministère (Mansoorian, 2010). Le besoin de coopération prend encore plus d'importance si l'on considère le fait que tous les États n'ont pas à leur disposition le pool de professionnels formés pour exercer toutes les fonctions d'une administration maritime. Alternativement, certaines fonctions peuvent être sous-traitées à des tiers, les organisations reconnues, qui peuvent être choisies pour exercer des fonctions spécifiques au nom de l'administration.

Vu sous cet angle, le fonctionnement d'une administration maritime conduit nécessairement à un exercice interdisciplinaire qui nécessite une coopération étroite entre les gouvernements des agences, des tiers privés ainsi que des organisations internationales.

Une fois établie la base de la nature, de la structure, des droits et des obligations d'une administration maritime telle qu'elle est appelée à être, le chapitre suivant sera consacré à l'étude de l'administration maritime telle qu'elle est aujourd'hui en République d'Haïti.

Chapitre 3.-Statu quo de l'Administration Maritime de la République d'Haïti

3.1.-Institutions maritimes d'Haïti

Le chapitre 1 traitait des généralités de la République d'Haïti en tant que pays, et a présenté un aperçu des affaires maritimes contemporaines. Il a établi que si historiquement l'activité maritime a existé -et même prospéré sporadiquement- ou a été utilisée à plusieurs reprises pour fins belligérantes dans la république insulaire, un effort d'organisation n'a pas eu lieu sur une base cohérente. Comme on le verra dans ce chapitre, les institutions maritimes proprement dites sont résultat d'efforts et d'événements politiques relativement récents. Ces établissements sont notamment : APN SEMANAH, et la garde côtière haïtienne. Analyser ces institutions maritimes à travers leur structure organisationnelle, leur histoire récente et leurs réalisations est le but de le présent chapitre.

3.1.1-L'Autorité Portuaire Nationale (APN)

L'APN est l'institution en charge de l'exploitation, de la gestion, de la sécurité et de sécurité de tous les ports internationaux et nationaux du pays. Haïti se vante de deux ports internationaux (Port au prince et Cap-Haïtien) ainsi que dix-sept (17) ports nationaux ports de commerce. Le siège de l'APN est situé dans le port de Port-au-Prince (Autorité, 2016).

Le développement de l'APN est étroitement lié à celui du port de Port-au Prince, étant donné que les politiques ont généralement tendu vers une centralisation de l'autorité portuaire et la gestion de tous les ports nationaux a été confiée au bureau de Port-au-Prince.

Historiquement, en 1906, sous la présidence de Pierre Nord Alexis, ardent défenseur des intérêts américains dans les Caraïbes, la gestion du port a été confiée à un Société haïtiano-américaine pour un bail de cinquante ans. Sous cette direction, le la construction des premières jetées a lieu en 1911. A la fin du bail, en 1956, l'administration du port était confiée à la banque d'État, dite Banque Nationale de la République d'Haïti.²⁷ Au cours des années soixante-dix, trois décrets du dictateur de l'époque Jean-Claude Duvalier a donné à cette institution son statut actuel. Le décret du 18 juin 1973 créé alors l' Administration du port de Port-au-Prince,²⁸ lui octroyant le statut de institution autonome disposant de capacités de gestion sur les autres ports du pays. Dans 1978, cette institution est rebaptisée Autorité Portuaire Nationale (APN), et placée sous parrainage du ministère des Finances. Enfin, le décret du 15 mars , 1985 accordé à APN le contrôle et l'exploitation de tous les ports du pays (Autorité, 2016).

Sur le plan administratif, l'APN comprend une direction générale et huit (8) directions. Son organigramme est présenté à la planche 3.1.

²⁷ [Banque Nationale de la République d'Haïti] ancêtre de la contemporaine Banque de la République d'Haïti, BRH.

²⁸ [Administration portuaire de Port-au-Prince]

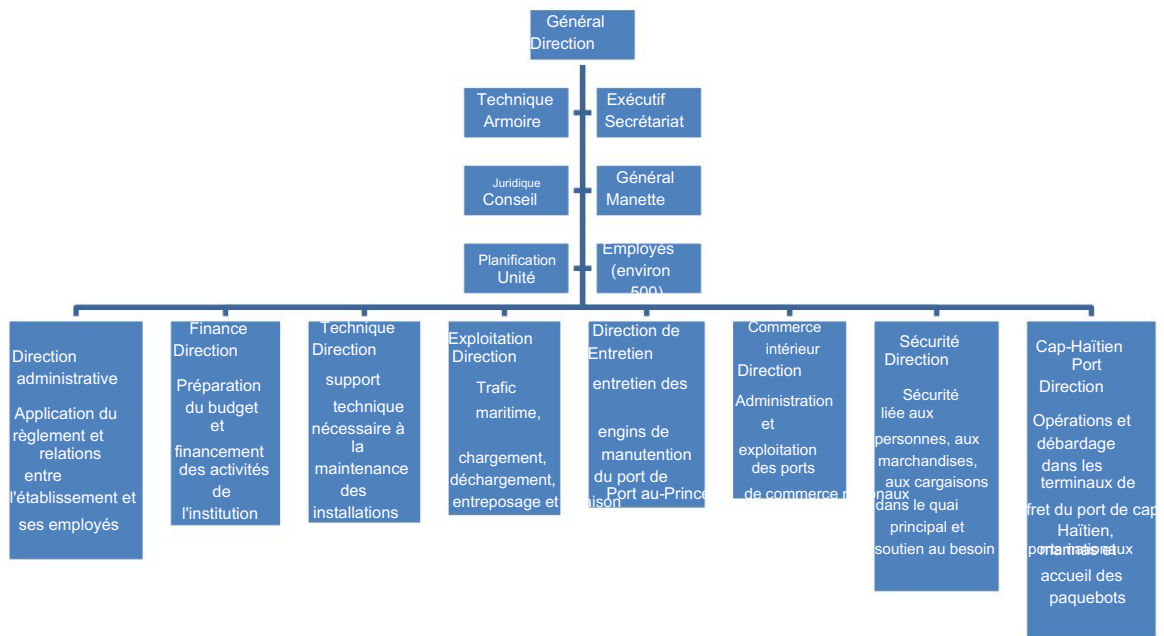


Planche 3.1.-Organigramme de l'APN (Autorité, 2016)

3.1.2.-Le Service National de la Mer et de la Navigation (SEMANAH)

SEMANAH est l'institution dont les attributions sont les plus liées à celles d'une administration maritime en Haïti. C'est le seul des trois maritimes institutions investies du pouvoir d'édicter des règlements et des arrêtés, dont certains après soumission au parlement du pays.

Créé par décret du dictateur d'alors Jean-Claude Duvalier le 5 mars 1982,

La SEMANAH est dotée des attributions suivantes (Décret, 1982) :

- créer des projets de Lois relatives à la marine marchande ;
- organiser les services de sécurité maritime ;
- immatriculer les navires et procéder à leurs inspections périodiques ;

- superviser la construction des navires devant être immatriculés en République d'Haïti ;
- effectuer la surveillance du fonctionnement des navires dans les eaux haïtiennes avec l'aide de la garde côtière haïtienne ;
- effectuer des inspections de contrôle par l'État du port des navires faisant escale dans les ports haïtiens ;
- installer et gérer les aides maritimes à la navigation ;
- la perception des charges et tarifs applicables au commerce intérieur ;
- promouvoir les affaires maritimes sur l'ensemble du territoire.

En vertu de l'article 5 de la loi organique du Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications²⁹ La SEMANAH est placée sous le parrainage de cette ministère. Elle ne se vante donc pas du statut d'institution autonome, mais au contraire agit par l'intermédiaire d'un conseil d'administration intégré par un groupe de ministres, à savoir (Semanah, 2012):

- Ministre des travaux publics, président
- Ministre de l'Economie et des Finances, membre
- Ministre des Affaires étrangères et des Cultes, Membre
- Ministre de l'intérieur et des collectivités territoriales, Membre
- Ministre du commerce et de l'industrie, membre
- Directeur général du Semanah, Secrétaire du Conseil

²⁹ [Ministère des travaux publics, des transports et des communications]. Cette loi organique fondatrice a été publiée au Journal Officiel, Le Moniteur, le 20 avril 1987

3.1.2.1.-Organigramme du SEMANAH

Le SEMANAH est composé d'une direction générale assistée de cinq directions sectorielles directions, dans une structure organisationnelle illustrée à la planche 3.2 (Semanah, 2012) :

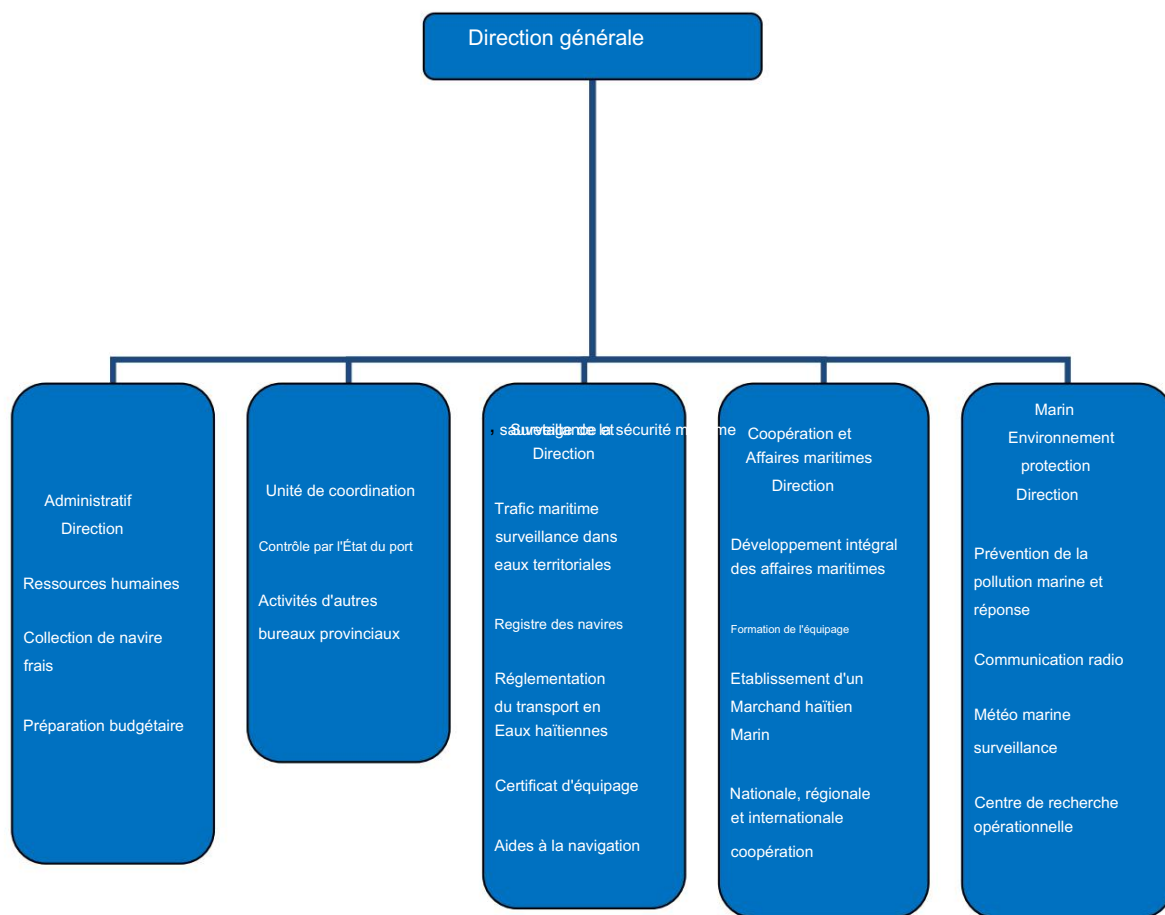


Planche 3.2 : Tableau organique de SEMANAH (Semanah, 2012)

3.1.2.2.-Services et fonctions de SEMANAH

Comme indiqué sur leur site internet, SEMANAH fournit un ensemble de services en relation avec les fonctions juridiques susmentionnées. Ces services sont décrits comme suit (Liste, 2016) :

- inspections de l'État du pavillon : inspections de mise en service pour les navires battant pavillon étranger

désireux de s'engager dans le commerce intérieur, les inspections annuelles et spéciales, l'enregistrement des

navires, services de trafic maritime, contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports nationaux ;
- certification des équipages et conditions de travail : contrôle de la certification des

l'équipage, les contrats de travail entre l'équipage et les employeurs ainsi que les conditions de travail

à bord;
- gestion des aides à la navigation : planification, financement, construction et

l'entretien des aides à la navigation, y compris les phares, les bouées, les racons, l'alignement et

phares d'atterrissage, radiocommunications, diffusion de bulletins météorologiques maritimes;
- accompagnement et formation des gens de mer : mise en place du matelotage de base ainsi que de la marine

cours sur les tâches d'urgence;
- sensibilisation des jeunes au marché de l'emploi navigant : à travers des campagnes dirigées vers

écoles secondaires;
- partage d'informations sur le secteur maritime : aux particuliers comme aux institutionnels

des chercheurs;
- équivalence des brevets de gens de mer étrangers : afin de permettre aux personnes formées à l'étranger

les professionnels à exercer en vertu de la loi haïtienne ;
- partage d'informations sur la législation maritime nationale et internationale : _____

à la disposition de toutes les parties concernées, les conventions et règlements ainsi que

ses amendements, auxquels le pays est devenu partie ;
- gestion de la pollution des ballasts : analyse de la qualité de l'eau, surveillance des

les activités de ballastage des navires ;

- prévention et lutte contre les pollutions par les hydrocarbures : analyse de la qualité de l'eau à proximité des ports
et centrales électriques ;
- contrôle de la qualité des eaux utilisées pour les loisirs : analyse de la qualité des eaux sur les plages,
ports de plaisance, etc. ;
- les sondages hydrographiques ;
- sauvetage des navires, de l'équipage et des passagers en détresse : en coordination avec d'autres
institutions nationales et internationales, telles que les garde-côtes haïtiens,
direction de la protection et la Croix-Rouge ;
- dédouanement : dédouanement aux navires conformes ;
- inspections des navires : à la demande des conventions, armateurs ou affréteurs ;
- contrôle par l'État du port : visant à réduire le nombre de navires sous-normes faisant escale
ports nationaux;
- sensibilisation des gens de mer et des passagers sur les mesures de sécurité à prendre lors
aller en mer, y compris les instructions d'enfilage des gilets de sauvetage.

3.1.3.-La garde côtière haïtienne

Garde-Côtes d'Haïti³⁰, anciennement Marine Haïtienne³¹ représente la
la plus ancienne des institutions maritimes du pays et à ce titre, a connu de nombreuses
changements dans sa structure, sa juridiction et son autorité, parallèlement aux fréquents
troubles politiques et institutionnels.

³⁰ [Garde côtière haïtienne]

³¹ [Marine haïtienne]

Au début des années 1930, alors que les troupes américaines préparent leur retraite du l'occupation du territoire haïtien et une transition en douceur du pouvoir aux autorités locales, la La gendarmerie d'Haïti³² était dotée d'une division marine. Ce bras, tel que conçu par les occupants américains, n'était pas conçue comme une marine, mais plutôt comme une garde côtière, même si elle était doté d'une formation militaire et exploité des navires aux capacités navales limitées (Heinl et al. 2005).

L'un des épisodes les plus marquants de l'histoire récente de la Garde côtière a été la Mutinerie de 1970 contre le dictateur François Duvalier. Le 21 avril 1970, la garde côtière s'insurge contre le régime et dirige trois navires de guerre contre le palais national qui a été exposée à des attaques marines dans la baie de Port-au-Prince (Heinl et al., 2005). Même bien que la rébellion ait été contrôlée par une action conjointe américano-haïtienne, Duvalier a renommé le garde-côtes Marine Haïtienne , la plaçant sous le contrôle des Forces Armées toujours fidèles d'Haïti, FAD'H33 afin d'exercer un contrôle plus strict. A la fin des années 1980, cet organisme comptait un effectif de 45 officiers et 280 conscrits opérant à partir de la base navale de Bizoton existe encore aujourd'hui.

Comme pour le reste des forces armées haïtiennes, le prochain épisode notable de la marine haïtienne a eu lieu en 1994, lors de l'invasion d'Haïti par les Nations Unies coalition militaire pour ramener d'exil le président démocratiquement élu Jean-Bertrand Aristide. Suite à l'intervention internationale et à un décret présidentiel, les Haïtiens les forces armées ont été dissoutes et leurs effectifs en partie transférés à une police nationale

³² [Armée haïtienne]

³³ [Forces armées haïtiennes]

force, la Police Nationale d'Haïti, PNH.

³⁴ Il a fallu attendre le 16 juillet 1996 pour que l'ancien

La marine haïtienne doit être rétablie - cette fois non pas en tant que force militaire, mais en tant que division du

police nationale - et rebaptisé Corps des Garde-Côtes d'Haïti.

³⁵ Ce statut et ce nom sont

celles connues à ce jour. Par la suite, la terminologie garde-côtes haïtiens sera

utilisé pour désigner cette institution (Heinl et al., 2005)

Sur le plan opérationnel, le quartier général des garde-côtes haïtiens est situé à Bizoton, dans le
base navale Amiral Killick³⁶, également occupé par des régiments de la Mission de l'ONU. Trois autres
bases navales sont situées à Cap-Haïtien, Jacmel et Cayes, ces dernières construites avec
coopération du gouvernement canadien et mis en service en 2013 (Pour mieux,
2013).

³⁴ [Police Nationale d'Haïti]

³⁵ [Corps des garde-côtes haïtiens]

³⁶ Nommé d'après l'amiral Hammerton Killick qui s'est sacrifié et a coulé son navire (le Crete-a-Pierrot) en 1908 au lieu de se rendre au navire de guerre allemand SMS Panther (§1.2.2).

Chapitre 4.-Problèmes de conformité dans l'administration maritime haïtienne contemporaine

Une fois posée la théorie d'une administration maritime à la lumière de instruments pertinents de l'OMI (chapitre 2), et étudié en détail les trois principaux institutions de la République d'Haïti (chapitre 3), une étude croisée est primordiale afin de déterminer le niveau de conformité de l'administration maritime haïtienne aux normes auquel il est appelé à se conformer.

Le présent chapitre établira, pour chaque fonction de la marine marchande haïtienne administration en tant qu'État côtier, État du pavillon et État du port, les divergences de cette l'administration avec les normes proposées.

4.1.-Administration maritime haïtienne en tant qu'État côtier

4.1.1.-Déchéances légales

Comme l'a déclaré le directeur du SEMANAH, Eric Prevost Jr., Haïti ne dispose pas de date d'une loi maritime. La référence à un éventuel Code maritime haïtien³⁷ ne renvoie qu'à un projet de loi, non encore soumis aux organes législatifs du pays (Le commerce, 2015). Les décisions maritimes depuis la création du SEMANAH ont été prises par décrets institutionnels, et depuis sa fondation par le décret présidentiel de 1982 mentionné au chapitre 1, aucune autre base juridique n'a été accomplie.

Dans le discours prononcé à l'occasion du 33e anniversaire de l'institution, le directeur pointé parmi ses besoins particuliers, ceux de renforcer le cadre juridique du droit maritime

³⁷ [Code maritime haïtien]

secteur en soumettant le projet d'un code maritime et de la navigation haïtien au parlement, dont l'implication est nécessaire pour ratifier d'importants conventions (Le commerce, 2015). Qu'elle soit attribuable au SEMANAH ou au manque de volonté politique des organes législatifs, l'absence de cadre juridique maritime affecte l'exercice de l'autorité dans tous les principes de l'administration maritime. Les déchéances en tant que l'État côtier sont observés dans la définition des zones maritimes d'Haïti, ainsi que le devoir de cet État de donner la publicité voulue à toutes les informations pertinentes à l'intérieur de ces zones.

4.1.1.1.-Définition des zones maritimes

Comme on l'a vu au chapitre 1, la définition des zones maritimes haïtiennes a eu lieu par les décrets Duvalier de 1972 et 1977, qui ont précédé dans le temps la zones établies par l'UNCLOS. Dans leur libellé, les zones maritimes haïtiennes donc établies coïncident avec celles adoptées dans le cadre de l'UNCLOS : une mer territoriale de 12 mn, une mer territoriale de 24 large zone contiguë nm et une ZEE de 200 nm et une plate-forme continentale. Cependant, les divergences portent sur deux aspects principaux : la définition de la ligne de base normale à partir de laquelle l'étendue des zones est mesurée, ainsi que la juridiction de l'État haïtien sur le zone contiguë.

4.1.1.1.1-Les lignes de base maritimes revendiquées par Haïti sont-elles arbitraires ?

Dans le décret de 1977, la ligne de base normale est qualifiée de laisse de basse mer, ou lignes de base droites correspondantes des îles adjacentes (Decree, 1977). Cette définition n'apporte pas de précision supplémentaire sur la mesure de la droite correspondante lignes de base. Il n'a pas la précision de l'article 5 de l'UNCLOS, qui décrit les conditions normales

lignes de base comme ligne de basse mer le long de la côte, comme indiqué sur les cartes à grande échelle officiellement reconnue par l'État côtier (UNCLOS, art. 5). Les lignes de base droites sont défini dans l'UNCLOS comme résultant de la méthode de jonction des points appropriés où le littoral est profondément en retrait ou entaillé (UNCLOS, art 7). Cependant, le même article aussi précise que la ligne de base ne doit pas s'écarter de manière appréciable de la norme générale direction de la côte (UNCLOS, art. 7.3). Dans le cas des baies, l'article 10 de l'UNCLOS établit deux cas, lorsque la distance entre les laisses de basse mer des entrées de la baie mesure moins de 24 nm ou pas. Dans le premier cas, une clôture peut être tirée de les deux laisses de basse mer; sinon, une ligne de base droite de 24 nm doit être tracée dans le baie, de manière à enclore le maximum de surface d'eau (UNCLOS, art.11).

Certaines observations clés sont primordiales lorsque les considérations précédentes sont mises en par rapport aux lignes de base normales apparaissant sur le croquis qui accompagnait le Décret de 1972 (Fig. 1.5, §1.2.3.1).

La mer territoriale, telle qu'elle figure sur le croquis, est constituée d'un ensemble de onze (11) sommets ABCDEFGHIJK donnant lieu à dix (10) branches droites AB, BC, CD, DE, EF, FG, GH, HI, IJ, JK. Parallèlement aux limites établies de la mer territoriale, un ensemble de lignes pointillées lignes représentent les lignes de base correspondantes. L'étude du Département d'État américain sur les Haïtiens les revendications maritimes établissaient que la ligne pointillée, limite intérieure de la mer territoriale qui par convention devrait être la laisse de basse mer ou une ligne de base droite, a été construit à partir de la polygone de la mer territoriale et situé à 12 nm vers la terre (lignes de base droites, 1973). D'où le les lignes de base normales revendiquées d'Haïti ne correspondent pas aux lignes de base normales ou droites telles que définies dans

CNUDM. Il n'y a pas de rapport documenté d'études hydrographiques réalisées dans l'établissement de ces lignes de base. En fait, à la suite des observations du Département d'État américain, il semble que les limites de la mer territoriale revendiquées ont été utilisées pour établir les lignes de base, et pas le contraire, comme le dicteraient le droit international et la pratique courante.

Des divergences supplémentaires surviennent lors de l'étude de chaque jambe, une étude qui a été menée et publié par le Département d'État américain (Straight baselines, 1973). Jambe détaillée par étape, l'analyse de la ligne de base et de la mer territoriale haïtienne par le Département d'État américain est présenté en annexe III.

4.1.1.1.2.-Juridiction sur la zone contiguë

Comme vu au chapitre 1 (§ 1.2.3.1), le décret de 1977 a établi une zone contiguë de 12 mn des limites extérieures de la mer territoriale sur laquelle l'État revendique la juridiction en ce qui concerne la protection de ses intérêts fiscaux et douaniers et sa sécurité, prévues par le droit international pertinent (Décret, 1977). Cette réclamation a été suivie d'une protestation des États-Unis alléguant que la revendication haïtienne était incompatible avec droit international et restreindrait l'exercice des libertés de navigation en haute mer et le survol au-delà de la mer territoriale en temps de paix (Roach & Smith, 2005).

La signature par Haïti de la CNUDM a eu lieu en 1996, ce qui signifie l'acceptation par pays des Caraïbes des dispositions de la convention sur la zone contiguë : à savoir 12 nm sur lesquelles l'Etat côtier peut exercer un contrôle pour prévenir toute atteinte à ses lois douanières, fiscales, d'immigration et sanitaires sur son territoire et sa mer territoriale [CNUDM, art. 33.1(a)]. Cependant, en partie à cause de l'absence d'une législation maritime générale

dans le pays, aucun effort n'a été fait pour intégrer ces dispositions à la législation haïtienne cadre, ou d'abroger les décrets de 1972 et 1977. A ce jour, la définition des

Les zones maritimes d'Haïti et sa juridiction sur celles-ci restent dans un état d'ambiguïté.

4.1.1.2.-Publicité requise

Une obligation récurrente faite aux États côtiers par le biais de l'UNCLOS est le devoir de donner la publicité voulue aux mesures prises pour réglementer l'utilisation de leurs zones maritimes.

Cette obligation est établie entre autres pour :

- la ligne de base utilisée pour mesurer la largeur de la mer territoriale (UNCLOS, art. 16);
- lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale (UNCLOS, art. 21) ou toute mesure prise pour empêcher le passage qui n'est pas innocent (UNCLOS, art. 25);
- voies maritimes et dispositifs de séparation du trafic adoptés dans la mer territoriale (UNCLOS, article 22);
- tout danger pour la navigation dont il a connaissance, dans sa mer territoriale (CNUDM, art 24);

Les États côtiers ont le choix de donner de la publicité aux lignes de base maritimes soit en l'utilisation de cartes marines à grande échelle officiellement reconnues ou en publiant la liste des coordonnées géographiques des sommets de ladite ligne de base et précisant la géodésie donnée utilisée, dont une copie sera déposée auprès du Secrétaire général des Nations Unies Nations Unies (CNUDM, art. 16).

Aucune liste de coordonnées géographiques n'a été déposée par l'Etat côtier d'Haïti le long de ses lignes de base revendiquées et de sa mer territoriale. Seule l'image montrée dans la figure 1.5 accompagnait le décret de 1972 sous la forme d'une carte à petite échelle (1/5 000 000) sur laquelle les limites indiquées peuvent avoir été tracées directement et non sur une carte à une échelle raisonnable (Lignes de base droites, 1973). D'où ce constat, qui faisait partie de la contestation américaine contre les revendications maritimes excessives d'Haïti, représente non seulement un désaccord bilatéral, mais surtout un non-respect par l'état d'Haïti des dispositions de la CNUDM

moyennant une publicité appropriée.

Existaient-ils au moment de la publication des décrets, à plus grande échelle des cartes marines appropriées pour une publicité appropriée des lignes de base et des limites maritimes territoriales d'Haïti ? Étaient là, après 1972, d'autres cartes qui ont été publiées qui offriraient une plus grande échelle vue sur la côte haïtienne ? Deux cartes, toutes deux publiées par le Royaume-Uni Service hydrographique (UKHO) donne une réponse positive. Les caractéristiques du graphique sont illustrées dans le tableau 4.1 et les vues à l'échelle des cartes dans les figures 4.1 et 4.2.

Tableau 4.1 : Cartes à grande échelle du littoral haïtien (UKHO, 2015)

Graphique Nombre	Nom	Caractéristiques
BA 486	La Jamaïque et le Pedro Bank	- Publié : 20 décembre , 1866 - Taille : 1079x637 (mm) - Échelle : 1/831 000
BA 3935	Passage du Vent et Sud approches	- Publié : 30 décembre , 1999 - Taille : 1100x750 (mm) - Échelle : 1/400 000

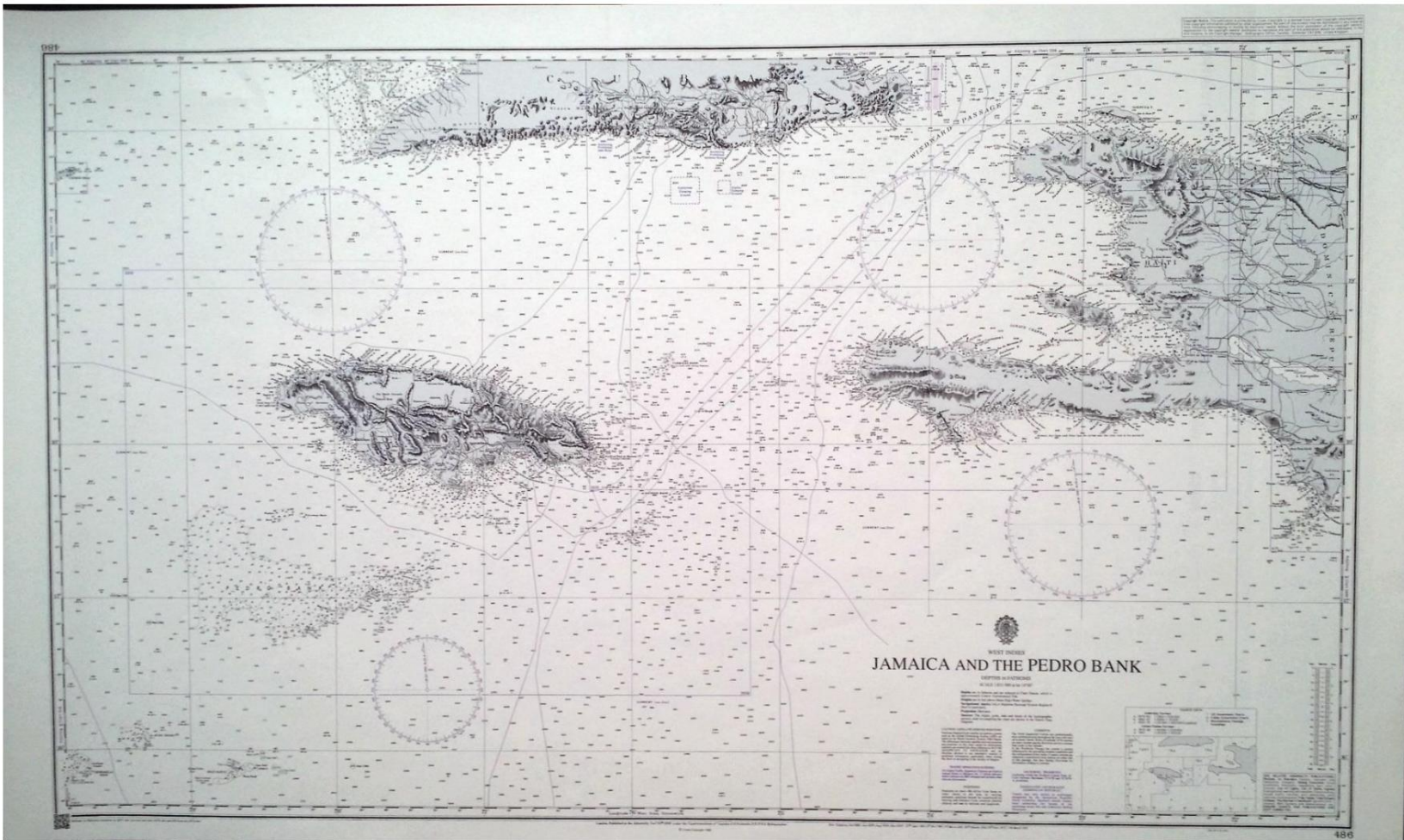


Figure 4.1.-Carte UKHO BA 486 : Jamaïque et le Pedro Bank



Figure 4.2.-Carte UKHO BA 3935 : Passage au vent et approches sud

4.1.2.-Déchéances d'exploitation

Les responsabilités en tant qu'État côtier couvrent également de nombreux aspects opérationnels qui à ce jour ne sont pas satisfaits par les autorités maritimes haïtiennes.

L'UNCLOS établit le droit de l'État côtier d'adopter des lois et des règlements dans la mer territoriale concernant la sécurité de la navigation et la réglementation des transports maritimes trafic maritime, protection des aides à la navigation maritime, câbles et pipelines, prévention des la violation de ses lois sur l'environnement et la pêche ainsi que la violation de ses coutumes, lois fiscales, d'immigration et sanitaires (UNCLOS, art. 21). Ces lois et règlements ont également comprennent la mise en place de dispositifs de séparation du trafic (TSS) concernant la sécurité des navigation (UNCLOS, art. 22), à laquelle l'État côtier doit également donner la publicité voulue (CNUDM, art. 21).

L'analyse des rapports récents donne un aperçu de la performance opérationnelle et dispositions de l'État côtier haïtien dans la mise en œuvre de ces dispositions.

4.1.2.1.-Prévention du trafic maritime de drogue

Comme vu au chapitre 1 (§1.2.3.1), en 2000, on estimait que 9 % de la cocaïne à destination des États-Unis ont transité par Haïti et la République dominicaine. Le préféré les méthodes étaient des méthodes maritimes non commerciales, principalement des bateaux rapides comme conséquence du manque de ressources, de volonté politique et d'application de la loi du pays infrastructures nécessaires pour réagir de manière adéquate (Marshall, 2001). Pas plus tard qu'en 2013, le la police nationale -institution mère de la garde côtière- a inauguré un centre financé par le Canada

base maritime des Cayes. Cependant, le rapport du Département d'État américain de 2015 sur la stratégie internationale de contrôle des stupéfiants (INCSR) rapporte dans les termes suivants la loi capacités d'application de la loi des garde-côtes haïtiens dans la prévention du trafic de drogue en mer :

La Garde côtière haïtienne (HCG) est chargée de sécuriser le frontières maritimes du pays et dispose d'un effectif effectif de 134 officiers, avec des bases opérationnelles au Cap Haïtien (région Nord), Killick (Port-au-Prince) et Les Cayes (Sud). La force a un total de 20 navires maritimes, mais seulement huit sont actuellement opérationnel. La capacité opérationnelle de l'ensemble de la flotte demeure extrêmement faible en raison d'un financement insuffisant, de la gestion des carences et une incapacité à faire le plein et à entretenir les navires de manière fiable. Ces problèmes ont empêché le HCG de servir de force de dissuasion efficace contre la drogue maritime trafic.

(Bureau, 2016, par. 6)

4.1.2.2.-Surveillance de la migration illégale : le phénomène des boat people

Les lacunes d'Haïti en matière de surveillance maritime sont également importantes dans le phénomène des boat people ou des Haïtiens demandant l'asile aux États-Unis (ou d'autres îles des Caraïbes, comme Cuba) par bateau sans documents de voyage appropriés, voire pas du tout. Dans la plupart des cas, les demandeurs d'asile désireux de quitter la précarité sociale, économique ou politique les situations dans le pays prennent de petits bateaux rustiques et surchargés impropres à la haute mer

navigation, qui ont entraîné depuis les années 1970 d'innombrables naufrages et pertes de vie. UN photo d'un bateau haïtien surchargé intercepté au large des îles Turques et Caïques est montré dans figure 4.3.



Figure 4.3.- Migrants haïtiens interceptés en liberté des îles Turques et Caïques (Dobbs, 2011)

Le phénomène, qui relève du domaine des droits de l'homme et de la migration, dépasse le cadre de cette étude. Néanmoins, un regard sur le nombre d'Haïtiens migrants qui ont échappé à la surveillance des garde-côtes haïtiens est significatif. Planche 4.1 se présente en milliers, le nombre d'interceptions d'Haïti par la US Coast Guard sur un période allant de 1982 à 2011 (Wasem, 2011). Ils n'incluent pas ceux qui ont en effet été admis aux États-Unis, ou ceux qui ont malheureusement péri en mer dans le tentative et dont le bilan ne peut être que conjecturé.

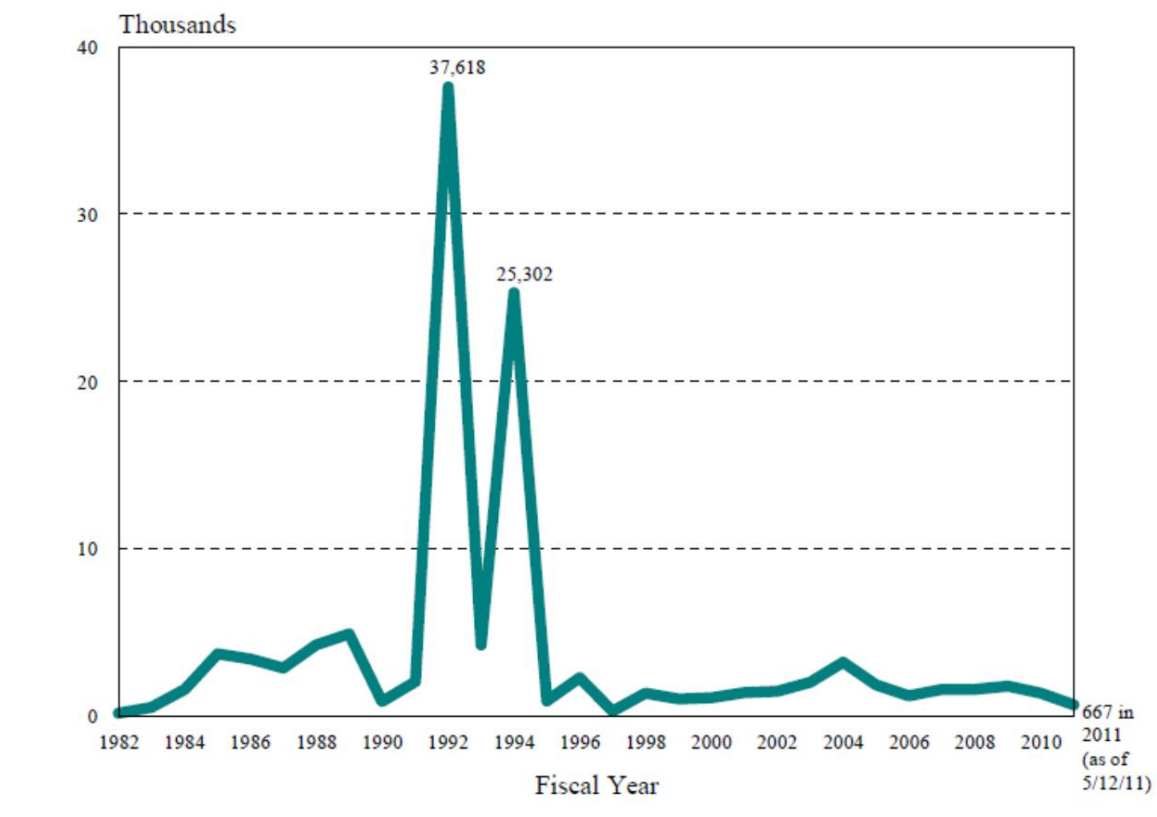


Planche 4.1 : Interdictions de migrants haïtiens par les garde-côtes américains (1982-2011) (Wasem, 2011)

Comme on l'a vu dans la section précédente, avec le peu d'effectifs de patrouilleurs au disposition des garde-côtes haïtiens, aucune patrouille migratoire régulière n'a lieu dans mer territoriale ou la zone contiguë, sans parler de l'interception de migrants illégaux et dangereux embarquements.

4.1.2.3.-Services de trafic maritime (VTS) et recherche et sauvetage (SAR)

Comme le montre la planche 3.2 (§3.1.2.1, p. 59), la direction de la sécurité maritime du SEMANAH est en charge de la surveillance du trafic maritime dans les eaux territoriales, ainsi que stipulé dans la CNUDM (art. 21). Cependant, aucun moyen technique et administratif n'existe lieu qui assurerait une surveillance efficace par radar, radiocommunications ou

patrouilleurs, de navires entrant, sortant ou transitant dans les eaux intérieures haïtiennes et mer territoriale. Dans l'exercice de ses missions d'Etat côtier, le SEMANAH est idéalement assisté par la garde-côte haïtienne, qui est souvent décrite comme sa main armée, même si le la garde côtière elle-même est une division de la police nationale haïtienne (Le SEMANAH, 2015). De plus, comme vu dans la section précédente, les moyens matériels précaires, dont la patrouille bateaux, à la disposition des garde-côtes haïtiens, ne permettent pas une surveillance efficace de la ligne de côte, sans parler du contrôle de routine efficace du trafic.

4.2.-L'administration maritime haïtienne en tant qu'État du pavillon

Comme étudié au chapitre 2, l'État du pavillon assume globalement des responsabilités dans :

- Immatriculation des navires, y compris leurs visites initiales et périodiques (UNCLOS, art.

94, III Code art. 22);

- Enquête sur les incidents maritimes (UNCLOS 94.7, III Code, art 23 & 24.3);

- Formation et certification de l'équipage, ainsi que conformité avec l'OMI et l'OIT

Conventions connexes (UNCLOS, art 94/ III Code art. 16) ;

- Promulgation d'une législation et d'orientations nationales, y compris l'attribution de

responsabilités et contrôle des politiques adoptées (III Code, art. 15);

Le SEMANAH, qui porte les responsabilités incombant à un Etat du pavillon, compte dans sa structure organisationnelle, les départements répondant à certaines des fonctions mentionnées.

Dans la structure organisationnelle du SEMANAH (planche 3.2, §3.1.2.1), alors que les fonctions d'immatriculation des navires, de réglementation du transport maritime et de certification des équipages tombent sous la responsabilité de la direction de la sécurité maritime, ceux de la formation des équipages ainsi que la coopération nationale, régionale et internationale s'inscrivent sous la bannière de la Coopération et Direction des affaires maritimes. Une comparaison croisée de la structure mentionnée avec obligations établies d'un État du pavillon soulèvent les observations suivantes.

4.2.1.-Visite initiale et périodique des navires

En 2012, il y aurait eu 802 navires enregistrés sous SEMANAH (SEMANAH, 2012). Cependant, aucune donnée n'est disponible sur les cargaisons conventionnelles ou navire à passagers battant pavillon haïtien. Rien n'indique si le registre ne représente que les récipients en bois sculptés à la main artisanaux qui sont couramment utilisés par Pêcheurs haïtiens. Aucune procédure n'a non plus été documentée pour qu'un navire s'immatricule sous pavillon haïtien.

L'existence d'un registre maritime est assortie de l'obligation de fournir géomètres qualifiés afin de réaliser les expertises nécessaires : expertises initiales sur construction, l'équipement et la navigabilité des navires avant que ceux-ci ne soient autorisés à battre pavillon haïtien et enquêtes ultérieures à des intervalles appropriés (UNCLOS, art. 94.4.3). Il n'y a pas indication, puisqu'aucun navire conventionnel battant pavillon haïtien n'est connu, des sondages effectués même si des mesures ont été prises pour initier un corps d'inspecteurs de navires (Haïti transports, 2015). Informations publiées sur la dernière formation de ce corps d'inspecteurs - qui traitait de la nomenclature de base des navires - suggère que des inspecteurs qualifiés, pleinement

connaissant les sujets de la construction et de l'équipement des navires, de la navigation, de l'ingénierie, la législation maritime et les conventions internationales ne sont pas disponibles à ce jour.

En outre, la formation de base dispensée en 2015 a été dirigée vers des candidats potentiels de l'État du port.

des inspecteurs de contrôle et non des inspecteurs de pavillon.

Parallèlement à l'absence suggérée d'inspecteurs de l'État du pavillon, on observe que considérant qu'un service de contrôle par l'État du port est inclus dans la coordination du SEMANAH unité, aucune inspection de l'État du pavillon ne figure dans la structure organisationnelle de l'institution.

4.2.2.-Enquête sur les accidents maritimes

L'analyse précédente sur les lacunes de l'administration haïtienne en questions d'inspections maritimes conduit à un autre aspect significatif des devoirs d'un pavillon État comme le sont les enquêtes sur les accidents maritimes. Cette obligation est explicite dans la CNUDM (art. 94.7) sur un incident de navigation en haute mer impliquant des navires battant le pavillon d'un État et causant la mort ou des blessures graves à des ressortissants d'un autre État, des dommages à leur navire installations ou à l'environnement.

Comme vu au chapitre 2 (§2.3.1) Le III Code soutient également le rôle prééminent du États du pavillon dans les enquêtes sur les accidents impliquant des navires battant leur pavillon, et l'application des normes de navigation à bord de ces navires (III Code, art 23). Parallèlement aux enquêtes sur navigabilité des navires battant leur pavillon et des équipages certifiés sous leur autorité, la Les fonctions d'enquête sur les incidents maritimes sont un rôle clé des administrations des États du pavillon.

L'examen de la structure du SEMANAH montre également l'absence d'un service chargé des enquêtes sur les accidents maritimes ou un service d'inspection des accidents maritimes.

Comme vu précédemment (§1.2.3.2), les accidents maritimes impliquant des bateaux de pêche et des voiles artisanales les bateaux sont courants dans les eaux haïtiennes, avec des péages de dizaines à des milliers de vies à chaque fois. Même si les récits des survivants donnent un aperçu des événements, aucune processus d'enquête a été connu pour avoir lieu, et SEMANAH ne compte pas non plus d'un corps de inspecteurs formés à cette tâche. Une déclaration du directeur des sièges SEMANAH donne un bon aperçu des lacunes connues de l'institution en matière de enquêtes sur les incidents maritimes, même dans les eaux territoriales :

L'institution n'est présente que dans 43 des 75 villes côtières du pays, avec un effectif de seulement deux ou trois agents par bureau. Avec le incapacité de contrôler la conformité des navires aux normes de la construction, le transport de passagers et de marchandises, ces navires souvent couler (...). Les gens de mer profitent de l'absence du SEMANAH dans certaines zones pour surcharger leurs bateaux, dont la plupart sont des voiliers.

(Le SEMANAH, 2015, § 2)

La conclusion tirée de ces considérations est que l'institution ne disposer d'un service d'enquête sur les accidents maritimes ou d'un groupe d'inspecteurs qualifiés pour exécuter cette fonction. Même si des efforts sont produits et que des bulletins de sécurité maritime diffusé si nécessaire, aucune capacité d'application n'est en place afin d'empêcher navires non conformes à quitter le port.

Le manque de ressources humaines qualifiées pour exercer les fonctions clés d'un État du pavillon mènent également au sujet suivant : la participation limitée d'Haïti aux programmes de l'OMI visant à

renforcement des capacités des administrations maritimes par la coopération internationale : à savoir les programmes IMSAS et ITCP.

4.2.3.-Participation IMSAS et PICT

Il n'y a, à ce jour, aucun profil maritime de pays enregistré pour la République de Haïti dans le programme GISIS. De plus, aucune participation au programme VIMSAS n'a été rapporté (GISIS, 2016). Cependant, depuis que le régime d'audit est devenu obligatoire avec l'IMSAS, on s'attend à ce que les autorités haïtiennes prennent des mesures efficaces pour permettre audit international de la structure d'autorité, et tirer parti des observations qui en résultent (non-conformités) comme outil d'amélioration.

Comme vu au chapitre 2 (§2.1.2), avant même l'IMSAS, il existait l'Integrated Programme de Coopération Technique (PICT), mis en place pour venir en aide aux nombreux pays en développement à renforcer leurs capacités humaines et institutionnelles conformité uniforme et totale avec les instruments prescrits par l'OMI (Integrated, 2016). Aussi, il a été indiqué que la coopération technique en question se déroulerait sur la base de trois priorités stratégiques, à savoir la ratification des règles maritimes, le renforcement des capacités institutionnelles ainsi que le développement des ressources humaines (Integrated, 2016).

Comme cela a été révélé dans l'analyse actuelle du statu quo maritime en Haïti, ce pays fait face à de nombreux besoins de développement de son secteur maritime, qui relèvent dans le cadre des priorités stratégiques du PICT. Par conséquent, une aide précieuse peut être disponible pour ce pays à travers le programme ITCP.

Dans son rapport annuel 2014 sur le PICT, le Comité de coopération technique indiqué que l'accent était mis sur le soutien aux transports maritimes nationaux et régionaux.

organismes de développement, notamment par le biais d'exercices d'évaluation des besoins et de réunions des chefs d'administrations maritimes (Rapport annuel, 2015).

En 2014, 213 activités ont été réalisées par le PICT sur un total de 289 prévues, 24 étant des missions de conseil et d'évaluation des besoins, et 107 étant des missions nationales et formations régionales (Rapport annuel, 2015). Autres activités, y compris le modèle législation maritime, modules de formation, réunions des chefs d'administration maritime, conférences et autres, représentaient les 82 activités restantes (rapport annuel, 2015).

En Amérique latine et dans les Caraïbes, onze formations régionales ont eu lieu axé sur la mise en œuvre de la coordination de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures (OPRC), ainsi que les annexes I et V de MARPOL et l'élaboration de plans d'urgence.

La participation de la République d'Haïti a été enregistrée dans deux des programmes et un programme régional (rapport annuel, 2015).

4.2.4.-Suivi et données statistiques

À l'instar d'un État côtier, l'administration d'un État du pavillon est tenue d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de contrôle et de surveillance afin de répondre aux sinistres enquête, fourniture de données statistiques, ainsi qu'une réponse rapide aux anomalies du navire et incidents de pollution (III Code, art. 23).

Au moment de la rédaction, aucun programme connu du SEMANAH ou des garde-côtes n'est en place afin de surveiller les performances et d'augmenter la réponse aux futurs victimes.

4.3.-Administration maritime haïtienne en tant qu'État du port

Comme mentionné au chapitre 1, Haïti n'est pas partie au protocole d'accord des Caraïbes, le accord sur les contrôles par l'État du port.

Une division du contrôle par l'État du port existe cependant dans la structure organisationnelle de SEMANAH (§ 3.1.2.1) relevant de la Cellule de Coordination, conjointement avec les affaires provinciales division. Cependant, aucun rapport n'a été consulté sur les inspections de la CSP effectuées sur navires étrangers faisant escale dans des ports haïtiens tels que Port-au-Prince ou Cap-Haïtien.

Parallèlement aux obligations de contrôle par l'État du port, il faut fournir un ensemble de enquêteurs formés. Comme indiqué au chapitre 1, le corps des 80 agents de la CSP de l'institution n'ont pas encore reçu la formation et l'expérience adéquates (Haïti-Transport maritime, 2015), plus surtout lorsqu'ils ont le devoir d'éviter des retards indus aux navires dans le transport leurs opérations.

Au moment d'écrire ces lignes, aucune initiative n'est connue des autorités haïtiennes pour adhérer à le Caribbean MoU (§1.2.3.2), même si les visites récentes de l'organisation régionale président, M. Dwight Gardiner visaient à sensibiliser à l'importance et avantages potentiels de l'organisation pour les autorités maritimes haïtiennes (Visite, 2016).

4.4.-Résumé du chapitre 4

Un parallèle entre le statu quo actuel des institutions jouant des rôles clés d'un l'administration maritime en Haïti, et les exigences pour les administrations maritimes agissant en tant qu'État côtier, État du pavillon ou État du port par le biais des instruments de l'OMI, révèle divergences de l'administration maritime haïtienne résumées comme suit :

En tant qu'Etat côtier :

- même s'il y a eu une première intention de définir les zones maritimes d'Haïti, certains des écarts subsistent entre les zones définies unilatéralement et les dispositions de CNUDM. Haïti revendique toujours des droits de surveillance de la sécurité dans sa zone contiguë, qui n'est pas contenue dans l'UNCLOS et a été contestée par les États-Unis ;
- aucune étude hydrographique n'a été utilisée pour déterminer la ligne de base normale d'Haïti. Le la mer territoriale revendiquée qui en résulte dépasse dans certaines parties les limites de 12 milles marins établies par la CNUDM ;
- des accords bilatéraux existent entre Haïti et Cuba ainsi que la Colombie sur leur frontières maritimes communes, mais pas avec la Jamaïque, avec laquelle Haïti partage la chaîne jamaïcaine ;
- la juridiction de l'Etat côtier d'Haïti incombe au SEMANAH, assisté du Garde côtière haïtienne. Cependant, la garde-côte haïtienne elle-même est une division de la police nationale d'Haïti ;
- le manque de budget, de personnel formé et d'équipement affecte gravement la performance de l'État côtier d'Haïti dans ses fonctions de surveillance, juridictions civiles et pénales à bord des navires faisant escale dans ses ports ou ses eaux intérieures, un manque de surveillance qui a permis le trafic de drogue d'Amérique du Sud vers les États-Unis ;
- aucun système de surveillance du trafic des navires n'est en place ;
- les tâches de recherche et de sauvetage sont gravement affectées par le manque de budget, de matériel et personnel entraîné. Les responsabilités sont partagées entre SEMANAH en tant que leader et les garde-côtes haïtiens en tant qu'institution d'assistance. Ces fonctions sont aidées par le

United States Coast Guard, qui surveille également le trafic de drogue
et l'immigration clandestine (boat people) d'Haïti vers la Floride ;

En tant qu'État du pavillon :

- les responsabilités d'un Etat du pavillon relèvent de la juridiction du SEMANAH ;
- l'institution tient un registre des navires haïtiens, qui se composent principalement de
bateaux de pêche et voiliers en bois sculptés à la main;
- SEMANAH est chargée de réaliser les inspections sur la sécurité des constructions,
l'équipement et l'équipage des navires haïtiens. Cependant, les performances ont été médiocres,
et de nombreux accidents maritimes ont lieu chaque année ;
- il n'y a pas d'enquête systématique ni d'enregistrement des accidents maritimes ;
SEMANAH ne dispose pas d'un corps d'inspecteurs formés à cet effet ;
- SEMANAH est en charge de la formation et de la certification des marins haïtiens. Il y a
aucune institution de formation maritime dans le pays, bien qu'un projet existe pour en ouvrir une
dans le futur proche;
- il n'y a à ce jour aucune loi maritime en Haïti. SEMANAH régule les activités marines
par décrets et avertissements en vertu de son décret présidentiel fondateur du
1985;
- il n'y a pas de tenue de registres et pas de système de surveillance des performances du drapeau
État des activités du SEMANAH ;

- SEMANAH est en charge de la maintenance des aides à la navigation (feux, portées et bouées), ainsi que les communications maritimes, activités qui incombent généralement au branche de l'administration maritime de l'État côtier;
- aucune organisation reconnue n'a été déléguée dans les tâches de l'État du pavillon d'Haïti
- Haïti n'a pas fait partie du programme d'audit volontaire des États membres de l'OMI. Non le rapport sur le pays apparaît dans le GISIS de l'OMI ;

En tant qu'État du port :

- le contrôle par l'Etat du port est une division du SEMANAH qui se vante d'un corps de près de 80 inspecteurs, qui n'ont reçu qu'une formation de base ;
- Haïti n'est pas partie au protocole d'accord des Caraïbes ni à aucune autre initiative régionale pour cibler les navires sous-normes ;
- au moment d'écrire ces lignes, aucune intention n'a été manifestée par l'État d'Haïti d'être partie de l'initiative régionale;
- comme pour les succursales des États côtiers et des États du pavillon, aucun système de tenue de registres et la surveillance des performances pour les améliorations futures existe pour les droits de l'État du port.

Chapitre 5.-Proposition de cadre conceptuel d'une administration maritime haïtienne

L'analyse comparative réalisée au chapitre 4 a permis d'éclairer la situation des Administration maritime haïtienne en matière de conformité aux normes sanctionnées par l'OMI conformément à la CNUDM, au Code de mise en œuvre (III) et à l'IMSAS. Il a exposé comment l'absence de législation maritime cadre dans le pays et l'incapacité de ratifier les conventions conditionnent des lacunes généralisées dans l'exécution des fonctions clés d'un maritime, soit en tant qu'État côtier, du port ou du pavillon. Une fois effectué ce analyse, il est possible de concevoir quelles mesures ou actions doivent être prises afin de rendre une administration maritime haïtienne plus conforme auxdites normes. Ces les mesures reflètent les manquements analysés au chapitre 4, et sont fondées sur l'idéal modèles conceptuels des administrations maritimes présentés au chapitre 2.

Étant donné que les mesures proposées couvrent les trois aspects essentiels du transport maritime l'administration, leur application ne serait possible que grâce à d'importants actions dans différentes sphères du gouvernement, qu'il s'agisse du parlement, des ministères ou de établissements. A ce titre, ils constituent une proposition de cadre conceptuel à travers lequel l'administration maritime haïtienne deviendrait plus conforme aux normes de l'OMI. La présentation de ces propositions est l'objet du présent chapitre.

5.1.-Propositions pour un État côtier

5.1.1.-Un plaidoyer pour l'autonomie des garde-côtes haïtiens

Au moment d'écrire ces lignes, la garde côtière haïtienne est une division de la police nationale.

Son prédécesseur -Marine Haïtienne-, la division marine des forces militaires d'alors (FAD'H)

a été dissoute avec son institution mère en 1994 par décret présidentiel, même si la

les forces armées d'Haïti se vantent toujours d'une existence constitutionnelle. Outre le fait que certains

les activités de formation et de soutien de la garde côtière sont assurées par une division des

Nations Unies MINUSTAH, la garde-côte d'aujourd'hui est souvent décrite comme la main armée de la

SEMANAH qui n'est pas une institution autonome mais une agence spécialisée coiffée par

un conseil d'administration de six ministres ou leurs adjoints.

Comme vu précédemment lors de l'analyse du statut des institutions au sein du gouvernement

(§2.5.1), une administration maritime faisant office de division au sein d'un ministère conduit souvent à

des processus administratifs lourds et une prise de décision lente (Hubbard et Hoppe,

2001). Dans le cas des garde-côtes haïtiens, la branche d'une police nationale au service

d'une agence gouvernementale tierce non autonome qui est à son tour placée sous

supervision d'une mission internationale, la prise de décision relève sans doute du domaine de

incertitude. L'accès à l'information interne étant rare, seule la

conditions servent de balise pour faire allusion à la performance de ce système. Malheureusement

le bilan n'est pas flatteur : seulement quelques bateaux donnés par des partenaires internationaux, incapacité

pour assurer l'entretien ou même le carburant pour les patrouilles adéquates, la quasi-absence dans le

surveillance du trafic de drogue et de l'immigration clandestine, absence d'effet dissuasif

navires de pêche et surpêche locale, intervention de recherche et de sauvetage quasi absente
accidents maritimes et accident maritime (§4.1).

L'évaluation précédente suggère que les garde-côtes d'Haïti sont au cœur d'un
problème de gouvernance, avec l'absence de cadres juridiques, institutionnels et opérationnels
ainsi qu'une mission et un processus décisionnel mal définis.

Il est à noter qu'au cours de leur évolution, les forces maritimes d'Haïti ont
tour à tour de marine militaire sous l'armée indigène, à garde-côtes après la
l'occupation américaine, puis de nouveau à une force navale (sous Duvalier), avant d'arriver à
leur statut effectif d'agence spécialisée de la police nationale (§3.1.3). En un rien de temps
au cours de son histoire, Haïti s'est dotée simultanément d'une force navale chargée de préserver
la souveraineté maritime du pays en temps de guerre, et une garde côtière chargée de
l'application des lois internes du pays et la sécurité de la navigation. Tant qu'un
institution était investie de la force maritime, elle était toujours vouée soit à une fonction
(marine ou garde-côtes), ou à l'exercice des deux à la fois, entraînant de fréquents
épisodes d'intervention militaire dans les affaires maritimes civiles.

Au moment où le pays a rouvert le débat sur la réanimation ou non
les forces armées haïtiennes (Retour, 2014), il est primordial de plaider pour la côte haïtienne
gardez-vous de ne pas être pris en charge par les nouvelles forces éventuelles, mais plutôt de conserver leur noyau
fonction de garde-côte, ou le mandat des lois du pays dans sa juridiction maritime.

Quant à sa place au sein du gouvernement, il est proposé que la Garde côtière soit
érigée en administration statutaire, au sens de Hubbard et Hoppe (§2.5.1). À

le plus, il devrait répondre à un ministère, et non à une division au sein du gouvernement répondant à un ou plusieurs ministères comme c'est le véritable SEMANAH. Dans ce cas, il est proposé que les garde-côtes haïtiens font partie du Ministère des Travaux Publics, Transports et communications (MTPTC).³⁸

Enfin, la garde côtière devrait être habilitée à fournir un soutien là où nécessaire aux différents ministères tout en préservant sa propre autonomie. Comme vu au chapitre 2, les fonctions d'une administration maritime sont souvent pluridisciplinaires (§2.5), appelant à capacités des différents ministères. Le ministère des Finances, par exemple, en appliquant les affaires douanières peuvent avoir recours à un garde-côte. Le ministère de l'environnement aussi pour assurer la préservation du milieu marin, ou le ministère de l'agriculture et ressources naturelles pour dissuader la pêche illégale et la surpêche. Bien sûr, la garde côtière devrait également être le premier intervenant en matière de recherche et de sauvetage.

Autonomie des garde-côtes vis-à-vis de la police nationale, non assimilation à tout force navale, l'autonomie par rapport au SEMANAH et la coopération avec les ministères clés sont les base d'un nouveau concept de garde-côtes haïtiens, en charge des fonctions de l'État côtier de la Administration maritime haïtienne. Les sections suivantes approfondiront les détails de la différentes fonctions à assumer par une nouvelle garde côtière haïtienne autonome.

³⁸ [Ministère des Travaux Publics, des Transports et des Communications]

5.1.2.-Fonctions proposées de la garde côtière haïtienne

5.1.2.1.-Sécurité de la navigation

Le bandeau de sécurité de la navigation comprend un éventail de fonctions allant de normes de construction, fonctionnement des équipements, gestion des navires et des routes ils naviguent vers les dispositifs d'intervention d'urgence disponibles à bord et à terre. SOLAS, sous son chapitre V, comprend sous ce thème la navigation avertissements, services et avertissements météorologiques, services de recherche et de sauvetage, services hydrographiques services, routage des navires, systèmes de compte rendu et services de trafic maritime, établissement et fonctionnement des aides à la navigation entre autres (SOLAS, 2004). Dans une nouvelle conception cadre de l'administration maritime, toutes les fonctions de sécurité de la navigation mentionnées incombant à l'État côtier sont affectés à une garde-côte haïtienne autonome organisé en conséquence. La section suivante présente des détails supplémentaires sur chaque fonction.

5.1.2.1.1.-VTS et rapports

L'établissement de services de trafic maritime est conforme au chapitre V/8 de SOLAS et figure également dans le Code III comme l'une des responsabilités d'un État côtier. Le VTS est défini comme un service mis en œuvre par une autorité compétente visant à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et la protection de l'environnement (Lignes directrices, 1997). Les services couverts par un système VTS comprennent (Lignes directrices, 1997):

- service d'information : diffusion d'informations sur l'identité et les intentions de la circulation, l'état des voies navigables, la météo, les dangers ou tout autre facteur pouvant influencer le transit d'un navire;
- service d'aide à la navigation : particulièrement important en cas de navigation difficile ou circonstances météorologiques, ou en cas de défauts et de déficiences, comme demandé par les navires en transit ;
- service organisation du trafic : gestion opérationnelle du trafic et de l'acheminement planification des mouvements des navires pour prévenir les embouteillages et les situations dangereuses.

De plus, le fonctionnement d'un VTS est basé sur la communication avec les navires sur la base des normes élaborées par l'OMI.³⁹

5.1.2.1.2.-Mise en place et entretien des aides à la navigation

Comme mentionné précédemment dans notre étude, Haïti au moment de la rédaction dispose d'un ensemble de 14 phares, dont la plupart ont été installés avant 1934 sous l'occupation américaine (SEMANAH, 2016). L'entretien de toutes les aides à la navigation est à ce jour confié à SEMANAH.

Dans une tentative d'attribuer des responsabilités institutionnelles bien définies à un État côtier, il est recommandé de transférer la responsabilité de l'entretien des aides à la navigation au Garde côtière haïtienne. Les aides à la navigation, qui se limitent pour l'instant au phares mentionnés, sont également appelés à inclure à un moment donné du développement : feux, bouées et balises, dont les deux dernières ne sont accessibles qu'à travers des bateaux de service

³⁹ En référence aux Phrases normalisées de communication maritime de l'OMI SMCP

en possession de la garde côtière -lorsqu'il est en service. Par conséquent, le transfert de la maintenance de
les aides à la navigation de la Garde côtière auraient l'avantage d'être unifiées sous un même
institution, différents aspects d'une même tâche hautement technique ; cette mesure permettrait également
libérer les ressources du SEMANAH pour d'autres questions maritimes plus proches d'un État du pavillon. Ce
proposition sera développée plus loin dans ce chapitre.

Lorsqu'il s'agit de construire de nouvelles aides à la navigation, il est proposé que la côte
partage d'expertise avec les ministères concernés (ministère des travaux publics, des transports
et communication), et jouer un rôle proactif dans la proposition de développements futurs basés sur
sur la navigation, le trafic et les données hydrographiques à sa disposition.

5.1.2.1.3.-Services météorologiques

La République d'Haïti est membre de l' Organisation météorologique mondiale depuis
1951 (WMO, 2016) et dispose à ce titre de services de prévisions météorologiques. A ce jour, marine
les prévisions météo sont publiées quotidiennement sur le site du Centre National de
Météorologie (CNM)⁴⁰ et relayé aux navigateurs par le SEMANAH via les radios publiques et
annonce sur son site Internet.

Il est souhaitable que la responsabilité de la surveillance et de la diffusion maritime
temps soit confiée aux garde-côtes haïtiens travaillant en étroite collaboration avec la
CNM. Cette proposition s'inscrit dans un positionnement des garde-côtes comme référence
institution pour toutes les questions de sécurité de la navigation dans les eaux haïtiennes.

⁴⁰ [Centre national de météorologie], une agence spécialisée du Ministère de l'agriculture, des ressources naturelles et du développement rural (MARNDR)

5.1.2.1.4.-SAR

A ce jour, les opérations de recherche et de sauvetage sont menées conjointement par le SEMANAH et la garde côtière, la première jouant le rôle de MRCC et donc de chef des opérations.

La garde côtière ne joue qu'un rôle secondaire dans la recherche et le sauvetage, agissant sous le commandement de la SEMANAH.

Il est recommandé que la pleine direction des opérations SAR soit confiée au garde-côtes, au moment où elle se dote progressivement de moyens matériels, financiers et humains capacités pour assumer cette responsabilité. Cette mesure s'accompagnerait de la transfert aux garde-côtes de tous les moyens matériels existants à la disposition du SEMANAH à des fins SAR, ainsi que les plans d'intervention d'urgence lorsqu'ils existent. Être déjà l'exploitant d'équipements nautiques, la garde côtière ne verrait que sa responsabilité et les capacités augmentent, tandis que SEMANAH resterait plus concentré sur l'État du pavillon questions, y compris les enquêtes sur les accidents. Cette proposition va de pair avec la propositions antérieures de déléguer aux garde-côtes à la fois les services de trafic maritime et diffusion de la météo marine. En tant qu'institution clé assurant la sécurité de la navigation, la garde côtière est appelée à surveiller, au moyen de radars et de moyens de communications maritimes, activités des navires dans les eaux nationales et leur fournir les services requis, y compris les prévisions météorologiques et les premiers secours en cas d'urgence. Une solution mono-établissement améliorerait en outre les capacités de prise de décision et de réponse d'Haïti en tant que État côtier, alors que la coopération – et non la subordination – à d'autres ministères

assurer une réponse plus approfondie aux différentes situations. Coopération institutionnelle de la garde-côtes avec d'autres ministères est développé plus loin dans ce chapitre (§5.1.2.3).

5.1.2.2.-Prévention de la pollution, lutte et adhésion imminente à MARPOL

Semblable à la proposition sur la recherche et le sauvetage, il y a celle de prévenir, surveiller et apporter une réponse à la pollution marine. À ce jour, la prévention et l'intervention en matière de pollution attribution du SEMANAH, qui en cas d'incident maritime travaille en collaboration avec la garde côtière pour l'utilisation de ses équipements nautiques. Il est conseillé que la pollution la prévention, la coordination de la réponse ainsi que tout plan de lutte contre la pollution marine existant être transféré à la garde côtière. Parallèlement à ses responsabilités de surveillance des navires trafic, la Garde côtière serait mieux placée pour fournir une réponse rapide et efficace à la situation d'urgence en bénéficiant d'une gestion centralisée et de capacités opérationnelles.

Il ne faut pas perdre de vue l'aspect multidimensionnel de la pollution marine prévention et réponse. Alors que la Garde côtière est l'institution la mieux placée pour fournir une réponse sur le terrain aux événements de pollution, la prévention de la pollution dans la mer territoriale et les eaux intérieures dépendent également de la conformité des navires aux réglementations internationales pertinentes, notamment le Code international de gestion de la sécurité (ISM) et MARPOL. Conformité avec ces instruments de l'OMI lui-même dépend de différents niveaux d'inspection des navires : les navires haïtiens par l'État du pavillon haïtien, les navires étrangers par leur État du pavillon respectif, leur société de classification respective et par l'État haïtien agissant en qualité d'État du port. Comme mentionné précédemment, des mesures ont été prises pour former des inspecteurs au SEMANAH pour agir en tant que port Agents de contrôle de l'État. À cet égard, même après avoir accordé l'autonomie aux garde-côtes,

une coopération devrait être nécessaire entre les deux institutions pour assurer une prévention de la pollution.

La création d'un corps de géomètres ne suffit pas en elle-même sans un cadre juridique cadre auquel se conformer. Haïti à ce jour n'est pas membre signataire de la MARPOL convention qui constitue une limite majeure pour assurer le bon respect des navires nationaux et étrangers aux normes de prévention de la pollution. La nécessité d'adhérer à MARPOL (et d'autres instruments internationaux) ainsi que la coopération avec d'autres institutions gouvernementales dans l'exercice des fonctions de l'État côtier seront étudiées dans le prochain section.

5.1.2.3.-Coopération avec les ministères concernés

Comme établi précédemment au chapitre 2 (§2.5), les responsabilités d'un Etat côtier touchent souvent une gamme de questions qui incombent également à d'autres institutions d'un gouvernement. Dans l'immigration, l'environnement, les questions sanitaires, fiscales et douanières par exemple, qui sont responsabilités d'un État côtier dans la zone contiguë, la coopération avec les ministères est indispensable. Le tableau 5.1 fait correspondre une liste des responsabilités de la garde côtière avec, dans le cas d'Haïti, les ministères avec lesquels il est appelé à coopérer :

Tableau 5.1.-Cadre de coopération institutionnelle des garde-côtes haïtiens

Sujet	Institution concurrente	Note
Douane	Administration générale des douanes (AGD) ⁴¹	Agence spécialisée du ministère de Économie et Finances (MEF), 42, web : http://www.douane.gouv.ht/
Lutte contre la drogue	Administration générale des douanes (Haïti), DEA (ETATS-UNIS)	
Immigration et « bateau phénomènes de personnes	Direction de l'immigration et de l'émigration de Haïti (DIEH) ⁴³	Agence spécialisée du ministère de l'intérieur et collectivités territoriales, 44 Web : https://www.facebook.com/Direction-de-Immigration-et-de-Emigration-dHaïti-172931019532576/
Questions fiscales	Ministère de l'Economie et des Finances	Web : http://www.mef.gouv.ht/
Questions sanitaires	Ministère de la Santé Publique et de la Population	Web : http://mspp.gouv.ht/newsite/

⁴¹ Administration Générale des Douanes⁴² Ministère de l'Economie et des Finances (MEF)⁴³ Direction de l'Immigration et de l'Emigration d'Haïti⁴⁴ Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales

	(MSPP) ⁴⁵	
Surveillance de la pêche	Ministère de l'Agriculture, des Ressources naturelles et Développement rural (MARNDR) ⁴⁶	Web : https://agriculture.gouv.ht/
Navire étranger illégal pêche	Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales	La toile: https://www.facebook.com/Minist%C3%A8re-de-lInt%C3%A9rieur-et-des-Collectivit%C3%A9s-Territoriales-117314498415720/
Construction et installation d'aides à la navigation	Ministère des travaux publics, des transports et Communication (MTPTC) ⁴⁷	Ministère de tutelle proposé pour la Garde côtière, Web : https://www.mtptc.gouv.ht/
Services de trafic maritime	Ministère des travaux publics, des transports et Communication Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Territoriales	

⁴⁵ Ministère de la Santé Publique et de la Population

⁴⁶ Ministère de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et du Développement Rural

⁴⁷ Ministère des Travaux Publics, Transports et Communications

Pollution marine prévention et contrôle	Ministère de l'Environnement ⁴⁸	https://unfccc.int/resource/ccsites/haiti/
Civile et pénale compétence à bord des navires	Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique ⁴⁹	Web : http://www.mjsp.gouv.ht/presentation.htm
Inspections des navires	SEMANAH	Web : http://semanah.com/
Bulletins météorologiques maritimes	Centre national de météorologie	Agence spécialisée du MARNDR, web : http://www.meteo-haiti.gouv.ht/

⁴⁸ Ministère de l'Environnement

⁴⁹ Ministère de la Justice et de la Sécurité Publique

5.1.2.4.-Proposition d'organigramme de la garde côtière haïtienne

L'organigramme suivant regroupe les propositions précitées dans une structuration complète. Les principales fonctions de la garde côtière sont attribuées à cinq départements coiffés par une administration générale.

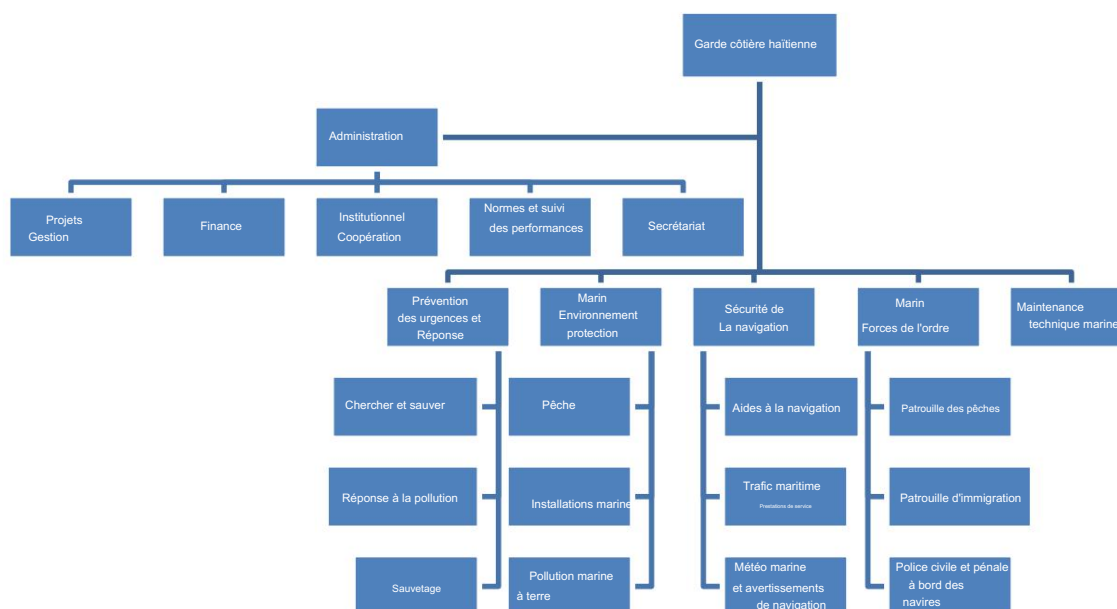


Planche 5.1.-Proposition d'organigramme de la garde côtière haïtienne

Un aperçu des fonctions de chaque département est détaillé ci-dessous.

Administration : En charge de la gestion générale de l'établissement, notamment :

- Gestion de projets : Coordination des projets de développement, y compris la fourniture d'expertise dans la construction de nouvelles aides à la navigation;
- Finances : en charge de toutes les questions financières liées à la gestion du littoral, garde, financement et allocation des ressources

- Coopération institutionnelle : telle que développée à la section 5.1.2.3 ;

- Normes et suivi des performances : collecte de données, statistiques et

suivi des performances selon les accords souscrits (§2.2.4) ;

- Secrétariat : Communication institutionnelle ;

Prévention et intervention d'urgence : l'unité des garde-côtes formée et

équipé pour fournir une réponse rapide et efficace aux situations d'urgence maritime,

y compris, mais sans s'y limiter:

- Search and Rescue : spécialisé dans les opérations SAR selon la Convention SAR pour

à qui Haïti fait partie ;

- Lutte contre la pollution marine : Unités formées en réponse aux déversements marins ou autres

les urgences connexes ;

- Récupération : en coopération avec l'unité VTS, assurer une récupération rapide et efficace

coordination avec les navires ayant besoin d'assistance ;

Protection du milieu marin : protection de la pêche, prévention des

la pollution, qu'elle soit basée sur des navires, comme le prévoient la convention et le protocole de Londres,

ou basé sur la source ;

Sécurité de la Navigation : Le service opérationnel de la Garde côtière chargé de

principales fonctions liées à la sécurité de la navigation dans les voies navigables haïtiennes. En charge de:

- Aides à la navigation : entretien des phares, racons, feux d'alignement, phares et

toute autre aide à la navigation (§ 5.1.2.1.1) ;

- Services de trafic maritime : un service tel que décrit au § 5.1.2.1.2 assurant le trafic

la surveillance et la coordination dans les eaux haïtiennes ainsi que la première assistance aux navires dans le besoin. En pro de cette fonction, la division VTS de la côte haïtienne le gardien travaillera en étroite collaboration avec la prévention des urgences et service d'intervention tel qu'indiqué sur le même graphique ;

- Météorologie maritime et avertissements de navigation : le service à transférer de

SEMANAH aux garde-côtes (§5.1.2.1.3), pour lesquels ces derniers travailleront en étroite coopération avec le Centre national de météorologie. D'autres partenariats à venir considérés comprennent l'Agence nationale océanique et atmosphérique des États-Unis NOAA, dont la perspicacité et l'expertise peuvent être un ajout précieux à la Garde côtière haïtienne.

Application de la loi maritime : comprend toutes les unités de patrouille chargées de couvrir les côtes haïtiennes pour prévenir les infractions à la législation nationale, que ce soit dans le domaine de la pêche (UNCLOS, art. 73), à des fins douanières, fiscales, sanitaires ou d'immigration (UNCLOS, art. 33). Cette branche de la garde côtière est appelée à travailler en étroite collaboration avec tous ministères qui le demandent, y compris l'administration des douanes, le ministère de la santé, Direction générale des migrations ou ministère des finances. De plus, cette succursale porterait notre toute poursuite devant la juridiction civile ou pénale, comme le prévoit la CNUDM [art. 27(2)/28(3)/111].

De plus, une unité de maintenance technique est essentielle pour maintenir la côte flotte de garde opérationnelle afin de permettre l'accomplissement efficace d'autres fonctions.

5.2.-Propositions pour un État du pavillon

5.2.1.-SEMANAH en tant qu'administration de l'État du pavillon

Cette section est consacrée aux propositions d'un cadre pour un drapeau plus efficace

L'administration d'Etat. Comme on le voit dans l'organigramme et la description de SEMANAH

(§3.1.2.1, § 3.1.2.2), les tâches de l'État du pavillon conventionnellement acceptées sont attribuées à ce

institution en vertu de son décret fondateur de 1985. Cependant, il en va de même pour les États côtiers et portuaires. devoirs.

Dans la section précédente, l'essentiel des propositions d'État côtier reposait sur

l'attribution de ses fonctions connexes à la garde côtière haïtienne, qui se vanterait également

autonomie vis-à-vis du SEMANAH, de la police nationale et des autres ministères. En conséquence,

bon nombre des fonctions actuellement assignées aux principales directions du SEMANAH ne seraient plus

figure dans les fonctions de cette institution. Ces missions comprennent par exemple : le trafic maritime

surveillance dans les eaux territoriales, communication radio, surveillance météorologique marine, ainsi que

ainsi que la recherche et le sauvetage, qui relèveraient par la suite de la garde côtière.

Étant donné que les principales tâches opérationnelles sont transférées à la Garde côtière, l'essentiel du

propositions qui seront développées dans ce chapitre visent à appréhender le SEMANAH comme un

organisme de réglementation d'une administration maritime. Ainsi, les devoirs d'un État du pavillon sont

incombe au SEMANAH, qui coopérera également avec d'autres institutions pour la

l'élaboration de politiques et de mesures réglementaires. Des détails sur ces mesures sont fournis

dessous.

5.2.2.-Institutionnalisation d'un registre haïtien des navires

Au moment de la rédaction du présent rapport, l'immatriculation des navires est l'une des nombreuses tâches de la sécurité maritime direction du SEMANAH. Comme mentionné précédemment, le site Web de l'institution mentionne des 802 navires immatriculés, aucune autre information n'étant disponible quant aux types, dimensions, ou tonnage. Les mentions du SEMANAH suggèrent que ces navires battant pavillon haïtien consistent en principalement de canots de pêche et de voiliers sculptés à la main, à l'exception de quelques-uns connus bateaux à moteur dédiés au cabotage. La plupart des navires, comme mentionné par Le directeur des sièges de SEMANAH, Eric Prevost Jr., capitalise sur la réglementation de SEMANAH et l'absence sur le terrain pour opérer dans des conditions inférieures aux normes et souvent périlleuses (§4.2.2). Le l'absence réglementaire est due au fait que SEMANAH est paralysé par l'absence de législation maritime (SEMANAH, 2012) dans le pays. L'administration dispose très peu de directives maritimes pour la sécurité de la navigation, qui ne se vantent pas à ce jour état des règlements. L'absence sur le terrain, quant à elle, est due au manque de marins formés géomètres pour faire appliquer les réglementations qui doivent encore être créées.

En tant que proposition, un registre haïtien des navires devrait être institutionnalisé, formalisé en tant que service spécialisé du SEMANAH, indépendant de la Sécurité Maritime Direction. En tant que registre des navires, ce service devrait disposer d'un cadre juridique, lui accordant le pouvoir de délivrer et de révoquer les certificats d'immatriculation des navires.

Quant à la nature du registre, s'il doit s'agir uniquement d'un registre national ou ouvert registre, il faut tenir compte à la fois de la précarité économique réelle du pays tout en garder les portes ouvertes aux développements futurs. Les bateaux en bois sculptés à la main sont à la base de

le gagne-pain de nombreuses familles de pêcheurs artisanaux du pays. Avec ces navires formant l'essentiel de l'inscription du registre haïtien actuel, les développements dans La SEMANAH doit accompagner cette filière, tout en se donnant les moyens d'améliorer leur sécurité normes. En outre, toute réforme ou évolution des institutions du pays devrait travailler en faveur du développement économique futur. A cet égard, un registre haïtien devrait envisager l'ouverture aux navires étrangers comme une opportunité de croissance. La croissance dans ce sens est interprétée non seulement comme la fenêtre d'opportunités économiques que représente l'immatriculation des navires, mais aussi la pression pour se conformer aux normes internationales instruments qu'implique l'ouverture aux marchés internationaux.

Sur la base des considérations précédentes, le cadre proposé d'un projet haïtien consiste en un registre maritime institutionnalisé relevant du SEMANAH.

Le registre maritime lui-même est dual, en ce sens qu'il réunit deux parenthèses différentes :

- un registre maritime national haïtien : chargé de réglementer et de faire respecter les normes

dans des navires appartenant à des Haïtiens, y compris, mais sans s'y limiter, des bateaux en bois fabriqués à la main ;

- un registre international haïtien : ouvert à l'immatriculation des navires étrangers -

qu'ils soient commerciaux ou de loisirs- sous pavillon haïtien et en leur accordant des privilèges dans les eaux haïtiennes comme incitation. Cette branche figurerait non seulement comme une opportunité de croissance économique mais aussi un moyen de pousser plus haut normes d'expédition dans l'industrie.

La création d'un registre haïtien des navires va de pair avec l'adoption et l'application des conventions internationales, comme cela sera préconisé plus loin dans ce chapitre.

5.2.3.-Partenariat public/privé pour la formation et la certification maritime

Un aspect étroitement lié à la création d'un registre maritime haïtien est la police de la formation et de la certification maritimes.

Haïti est membre signataire de la STCW 78, pourtant aucun système de certification avec des normes internationales sont en place. Le pays ne dispose d'aucune formation maritime institution. Ce projet au moment de la rédaction est examiné par SEMANAH sous⁵⁰ le nom Institut de Formation Maritime.

Il est important d'observer qu'en Haïti, tant les tâches de formation que de certification des marins sont affectés au SEMANAH. Cependant, depuis la création de cette institution, aucun efforts se sont révélés fructueux dans l'accomplissement de cette tâche. Récemment, des initiatives pour visiter le lycée institutions afin de susciter l'intérêt et la sensibilisation des jeunes aux carrières maritimes ont démontré l'engagement du SEMANAH dans cette fonction (Visite d'une délégation, 2016). Mais la réalité demeure qu'à ce jour, un jeune Haïtien désireux de poursuivre n'importe quel niveau de la formation maritime (formation de base IMO, carrière d'officier ou de manager de marine) ne disposer de tout moyen pour le faire dans son pays d'origine.

Une proposition sur cet aspect est basée sur la concentration des responsabilités du SEMANAH uniquement aux niveaux de la police et de l'application de la loi. Tout comme le système éducatif du pays là où les écoles publiques et privées coexistent déjà, l'ouverture d'écoles maritimes ne devrait pas être affecté à un organisme gouvernemental, mais devrait plutôt être ouvert au public et au privé initiative. Un exemple en Haïti comprend les écoles de médecine, dont certaines sont gérées par l'État

⁵⁰ [Institut de formation maritime]

tandis que d'autres sont privés. En conséquence, le SEMANAH ne conserverait que le pouvoir de dicter et faire respecter les normes ainsi que délivrer une certification une fois la formation terminée évalué à sa satisfaction.

Cette approche n'est pas nouvelle et a déjà fait ses preuves dans des pays maritimes. Au Canada, par exemple, la formation maritime est dispensée principalement par institutions financées par la province, tandis que le rôle de Transports Canada en tant qu'organisme de réglementation est limité à sanctionner la formation par la certification maritime (Transports Canada, 2014). Dans le Aux Philippines, la formation maritime est assurée par des collèges privés et publics, tandis que la marine la certification est délivrée par un organe directeur, la Maritime Industry Authority (MARINA) seulement après l'application des examens du conseil national (Maritime Industry, 2016). De nombreux exemples pourrait être soulevée de partenariats public/privé pour la formation maritime, tandis que la certification demeure sous la seule autorité de la régie maritime.

Les partenariats public/privé nécessitent également l'élaboration de normes et la vérification procédures pour les écoles maritimes et les formateurs maritimes. Cette autorité serait également détenue par SEMANAH en tant que principal organe directeur maritime du pays en coopération avec d'autres ministères tels que le ministère de l'éducation ou le ministère des affaires étrangères, étant donné que l'assistance de spécialistes étrangers pour ce processus sera probablement nécessaire.

5.2.4.-Enquête sur les accidents maritimes : la nécessité d'un corps d'inspecteurs formés

L'une des fonctions essentielles d'une administration maritime, qu'elle agisse en tant qu'administration côtière, l'État du pavillon ou de l'État du port relève de sa responsabilité dans la visite des navires. Les différents contextes de

lesquelles ces enquêtes ont lieu déterminent le type et la portée de l'enquête appliquée, et est sanctionné par les instruments appropriés de l'OMI.

Même si l'effort récent de formation des enquêteurs montre une prise de conscience des devoirs de l'administration, il ne fournit pas de cadre sur le rôle, les fonctions, les la formation et les missions de ces enquêteurs.

Le manque de ressources maritimes peut rendre la formation des professionnels longue et tâche coûteuse, en raison de l'absence d'institutions nationales de formation maritime. Comme un Par conséquent, il faut s'attendre à ce que la formation des inspecteurs maritimes nécessite soit coopération de spécialistes étrangers, ou création de programmes d'études à l'étranger pour les aspirants géomètres. Dans tous les cas, un corps de géomètres formés est nécessaire pour effectuer inspections pour le compte de l'État du pavillon, de l'État du port ou de l'État côtier, y compris en cas de enquêtes sur les accidents survenus dans les eaux nationales.

5.2.5.-Coopération internationale

D'après l'analyse effectuée au chapitre 4, bon nombre des lacunes de la l'administration maritime haïtienne proviennent d'un manque de participation aux programmes de coopération : conventions maritimes internationales, accords bilatéraux ou leur absence, l'abstention des initiatives régionales ou des programmes maritimes financés par l'OMI coopération.

L'amélioration des standards d'une administration maritime haïtienne nécessite au préalable un effort pour intégrer les principales conventions maritimes. Le code IMSAS et III établi, comme

vu au chapitre 2, une liste de (six) zones centrales sur la base desquelles les administrations maritimes sont à évaluer, à savoir (§2.1.2) :

- Sécurité de la vie humaine en mer (SOLAS 74/78, son protocole de 1988 et accord de 1996) ;
- Prévention de la pollution marine [MARPOL73/78 et son protocole de 1997, Londres Convention (LC 72) et son Protocole LP 96] ;
- Normes de formation, de certification et de veille (STCW78/95) ;
- Load Lines (LL 66 et son protocole de 1988) ;
- Jaugeage des navires (Jauge 69) ;
- Règlement pour prévenir les abordages en mer (COLREGS 72) ;

Parmi les instruments connexes, le statut d'Haïti si ce qui suit :

- adopté SOLAS 74, mais pas ses protocoles, de 78, 88, ou l'accord SOLAS de 1996 ;
- n'est signataire d'aucune des six annexes de MARPOL ;
- signataire de STCW 78, mais pas du protocole de 1995 ;
- signataire de la convention Load Lines de 1966, mais pas du protocole de 1988 ;
- signataire de la convention Tonnage ;
- non signataire de la Convention COLREGS 72 ;

Décider à quel protocole des conventions adoptées Haïti devrait s'efforcer de adhérer dépasse le cadre de ce travail. Cependant, des conventions essentielles telles que COLREG et MARPOL, en particulier ses principales annexes I et II, n'ont pas été adoptés par Haïti du tout. Même s'il est recommandé de s'efforcer d'adopter les dernières

protocoles, il est primordial que les législateurs haïtiens et son administration maritime prennent étapes pour adopter MARPOL (au moins les annexes I et II) ainsi que les COLREG.

Il est également recommandé que la coopération internationale soit l'une des principales divisions de SEMANAH, en tant qu'institution maritime chargée des obligations de l'État du pavillon. Cependant, l'adoption des conventions internationales dépasse le cadre de cette institution et exige participation des niveaux supérieurs de gouvernement, y compris les législateurs et le ministère de relations étrangères. SEMANAH, en tant que leader de la réglementation maritime dans le pays peut bien jouer un rôle proactif en proposant ces adoptions ainsi que des plans pour leur mise en vigueur.

Les relations internationales d'une administration maritime ne se limitent pas à l'adoption de ces conventions internationales. D'autres aspects de la coopération internationale tels que la coopération technique est cruciale pour le développement d'une administration maritime, et encore moins d'un pays en voie de développement. Des initiatives telles que l'élaboration de cadres maritimes pour les registres des navires, la formation et la certification des gens de mer et le droit maritime seront certainement nécessitent une coopération avec des spécialistes étrangers et/ou la formation de futurs spécialistes haïtiens à l'étranger. En tout état de cause, les deux aspects de la coopération internationale sont assurés par le programme ITCP, un programme auquel la participation d'Haïti à ce jour a été limitée à meilleur (§4.2.3). Il est conseillé à l'administration maritime de profiter pleinement de l'OMI programme de coopération technique. Pour ce faire, une bonne évaluation de la situation du pays besoins techniques doivent être réalisés, ce qui peut être accompli en participant à la programme de profil maritime du pays, et mis à la disposition de l'OMI et du public par

le système SIGIS. Aucune participation d'Haïti à aucune des initiatives n'a été enregistrée date. De plus, cette participation s'avérera essentielle lorsque l'autorité maritime d'Haïti doit se conformer au système d'audit des États membres de l'OMI (IMSAS) qui est devenu obligatoire depuis 2016. Collecte des informations maritimes pertinentes ainsi que la conformité à ces normes devraient être confiées au SEMANAH et prises en charge par son organisation internationale. département de coopération.

Une étude sur le besoin de coopération internationale d'Haïti dans l'industrie maritime ne serait pas complet sans aborder la nécessité de conclure des accords régionaux tels que le protocole d'accord des Caraïbes. Cet aspect sera traité plus en détail dans le cadre du contrôle par l'État du port les propositions.

5.2.6.-Tenue de registres et suivi des performances

Un aspect récurrent dans les instruments de l'OMI relatifs aux administrations maritimes traite des dispositions relatives à la tenue des dossiers et au suivi des performances. De telles exigences inclure des programmes de contrôle et de surveillance afin de répondre aux enquêtes sur les accidents, fournir des données statistiques et une réponse rapide aux défaillances des navires et à la pollution incidents (III Code, art. 23), la finalité des données statistiques étant la conduite de tendances analyse afin d'identifier les problèmes et d'obtenir une amélioration constante.

Le SEMANAH dispose d'un Secrétariat auquel sont confiées les tâches de données statistiques et une analyse des tendances peut être attribuée. Comme l'indique le Code III (art. 23), les données relatives à les incidents de pollution dans le port ou dans les zones maritimes du pays peuvent être communiqués audit Secrétariat par l'État du port ou l'État côtier - représenté principalement par la côte

Guard- qui, sur la base de cette proposition, serait chargé de surveiller et de fournir première réponse aux incidents maritimes (§5.1.2.2).

De plus, le SEMANAH peut à volonté se référer à la coopération institutionnelle avec le organisme gouvernemental existant dédié à la collecte et à l'analyse de données statistiques.

51

5.3.-Propositions pour un État du port

Comme on l'a vu au chapitre 4, même si des initiatives isolées de formation de base ont pris place pour un effectif de 80 inspecteurs de l'État du port, pas de structure formelle d'un État du port contrôle a été mis en place. Le pays n'est pas partie au protocole d'accord des Caraïbes et n'a pas non plus manifesté à ce jour son intention d'adhérer à l'accord régional malgré les visites récentes de son Secrétaire Général M. Dwight Gardiner (§4.3).

À ce stade, la proposition se concentre sur le renforcement de l'institution de l'État du port contrôle de l'administration haïtienne en prenant des mesures positives pour intégrer les Caraïbes Protocole d'accord. À l'heure actuelle, les fonctions de contrôle par l'État du port figurent déjà dans les organigramme sous l'Unité de coordination, ainsi que la supervision des des bureaux. A l'instar de la proposition présentée pour le registre maritime haïtien (§5.2.2), il est a recommandé que le contrôle par l'État du port soit transformé en un département à part entière, même maintenir son affiliation au SEMANAH. Comme le proposent les procédures de l'OMI pour les ports

⁵¹ L' Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique IHSI [Institut Haïtien de Statistique et d'Informatique] est le gouvernement agence dédiée à la collecte et à l'étude de données statistiques concernant l'économie, la démographie et le fonctionnement du gouvernement. Une coopération institutionnelle peut être envisagée afin de suivre et d'analyser les incidents maritimes, et d'indiquer les domaines d'amélioration (IHSI, 2016)

contrôle par l'État (Procédures, 2011), un service de contrôle par l'État du port serait en charge entre autres de la formation et de la certification des agents de contrôle par l'État du port ((PSO) conformément à articles 1.8, 1.9 des procédures de l'OMI, réalisation d'inspections de contrôle par l'État du port (Procédures, chapitre 2) ainsi que prendre d'autres mesures nécessaires, y compris la détention et libération des navires, communication avec les capitaines des navires et les États du pavillon des navires détenus (procédures, chapitre 3). Un service de contrôle par l'État du port devrait également mettre en œuvre toutes les directives supplémentaires de son protocole d'accord correspondant une fois que le pays aura intégré la convention régionale.

Un aspect crucial à ne pas négliger est la dépendance de l'État du port contrôler la mise en œuvre avec l'adoption des conventions maritimes pertinentes et la création d'un cadre législatif maritime. Les procédures de contrôle par l'État du port s'appliquent aux navires relevant des dispositions de conventions internationales spécifiques dont la plupart l'exception de l'AFS52 - coïncident avec les six aspects fondamentaux requis pour un l'administration par le Code III (§2.1.2). Malheureusement, en attendant l'adhésion d'Haïti à MARPOL constitue un obstacle important à la bonne mise en œuvre de l'État du port procédures de contrôle (§5.2.5). En conséquence, le développement effectif de l'État du port les contrôles comportent comme condition préalable l'accomplissement de tâches à des niveaux supérieurs de gouvernement, à travers les pouvoirs législatifs et le ministère des affaires étrangères. Le besoin primordial de la participation gouvernementale fait l'objet de la section 5.5.

⁵² Convention internationale sur le contrôle des systèmes antipolluants sur les navires (AFS). À l'inverse, le Code III exige le respect des COLREG, alors que ce code ne figure pas explicitement parmi les instruments essentiels des contrôles par l'État du port tels qu'énoncés à l'article 1.2 des Procédures pour les contrôles par l'État du port. Cependant, les « motifs évidents » d'inspections approfondies du contrôle par l'État du port incluent également « la réception d'un rapport ou d'une plainte contenant des informations selon lesquelles le navire semble être inférieur aux normes » (Procédure, 2.4.2.9), qui peut être déclenchée par un autre navire observant une navigation inappropriée un navire en relation avec le Règlement sur les abordages requis.

5.4.-Proposition d'organigramme du SEMANAH

Étant donné que les responsabilités de l'État du port et de l'État du pavillon incombent au SEMANAH, le tableau suivant rassemble les propositions des sections 5.2 et 5.3 et propose un modèle d'administration basé sur celui de Plaza (2008) (§2.5.2).

Ce modèle d'administration maritime rassemble les pouvoirs de réglementation et d'exécution fonctions d'un État du pavillon et du port relevant de trois départements, à savoir : politique et juridique affaires publiques, l'administration de l'État du pavillon et l'administration de l'État du port. Un secrétaire général en charge de la gestion globale de l'établissement coiffe les trois divisions.

Affaires politiques et juridiques : Ce département est chargé de la police et de la réglementation l'industrie maritime et, à ce titre, est responsable de la mise en œuvre des conventions de l'OMI et de l'OIT.

Administration de l'État du pavillon : organisme chargé des fonctions de l'État du pavillon d'un navire administration. Sous l'autorité de l'Etat du pavillon sont placées les divisions suivantes :

- Registre haïtien des navires : tel que proposé à la section 5.2.2, un registre haïtien des navires avec deux supports, un national et un registre ouvert international est placé sous l'administration de l'État du pavillon ;
- Inspection et application des navires : responsable de toutes les inspections de l'État du pavillon en tant que contenue dans l'article 94 de la CNUDM, que ce soit à titre initial, périodique ou occasionnel contrôles. Ce département est également responsable des relations avec des

organismes qui, conformément au Code III (art 18), peuvent remplir des fonctions d'inspection au nom de l'Etat du pavillon (§2.3.2) ;

- Formation et certification maritimes : comme proposé à la section 5.2.3, la fonction de

SEMANAH dans l'enseignement maritime consiste à dicter et à faire respecter

normes de formation conformément aux conventions internationales pertinentes.

La formation maritime doit être dispensée par des institutions maritimes qui peuvent être

public, privé ou une combinaison des deux. Dans le schéma proposé, la formation

la division de l'application des normes se charge d'octroyer les licences de formation aux

écoles et formateurs conformément aux normes proposées. Certificat d'équipage

la division délivre des permis maritimes au personnel qualifié, tandis que les inspecteurs maritimes

l'unité supervise la certification des inspecteurs de l'État du port et du pavillon.

Administration de l'État du port : La division du SEMANAH en charge de l'État du port

tâches connexes, y compris les inspections de contrôle par l'État du port, ainsi que l'entrée et la

autorisations de dédouanement après que l'administration s'est assurée que le navire respecte toutes les

normes et frais applicables.

Secrétaire général : Le secrétaire général est chargé de superviser le

opérations globales des établissements. Responsable de la gestion nationale, régionale, internationale ou

la coopération institutionnelle, le développement des affaires maritimes, ainsi que l'administration

finances. L'unité Documents, archives et bases de données est proposée pour prendre en charge l'ensemble

suivi des performances de l'administration maritime dans son ensemble. C'est l'unité aussi dans

chargé de l'information du système GISIS et de la mise à jour des profils maritimes des pays au fur et à mesure requis par l'OMI.

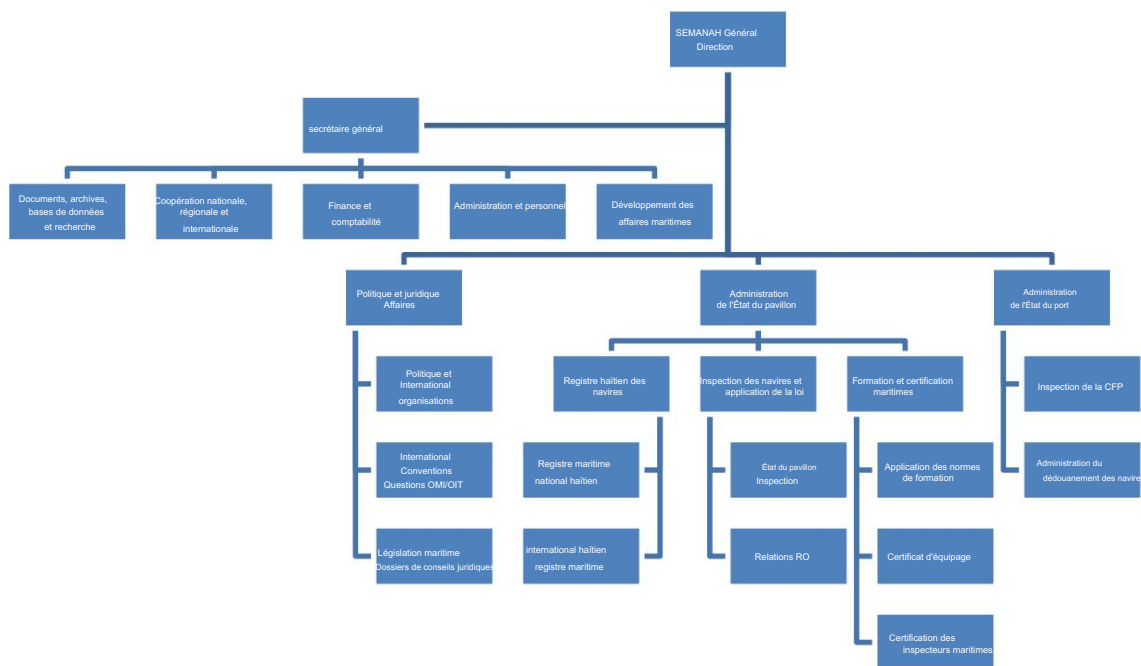


Planche 5.2 : Organigramme proposé du SEMANAH en tant qu'administration de l'État du pavillon et de l'État du port

5.5.-Le besoin critique d'action gouvernementale

Les sections précédentes ont présenté un ensemble de propositions à réaliser au niveau institutionnel afin de rendre l'administration maritime haïtienne plus conforme aux Instruments de l'OMI. Les changements institutionnels, cependant, sont impuissants sans le cadre juridique approprié. cadre pour les soutenir, et à cet égard, le pays est à la traîne. Gouvernemental une action est requise notamment pour remplir les obligations suivantes:

- Ratification des conventions internationales : comme le montre tout au long de notre analyse, la pays n'a pas adopté à ce jour certaines des conventions fondamentales de l'OMI ou leurs

protocoles. C'est le cas par exemple de MARPOL (non signataire d'aucune

annexe), SOLAS, STCW, le protocole de 1988 sur la convention sur les lignes de charge ou la convention de 1996

le protocole de la convention de Londres. De plus, les efforts d'intégration de la

Un protocole d'accord des Caraïbes sur les contrôles par l'État du port devrait être élaboré avec la collaboration

du SEMANAH en tant qu'institution titulaire (§5.2.5)

- La nécessité d'un cadre juridique maritime haïtien : indispensable pour cimenter l'adhésion à

conventions internationales est leur insertion dans les instruments juridiques du pays, un

tâche qui incombe aux législateurs. Ce travail n'est pas encore terminé. En 1982,

Le SEMANAH a été créé par décret présidentiel et la garde côtière a été

tour à tour aux forces armées, puis à la police nationale. Ce n'est pas

exagéré d'avancer qu'en raison des troubles politiques constants et continus depuis

milieu des années 1980, les législateurs n'ont jamais tourné leur attention vers

développement de l'industrie maritime. SEMANAH compte, basé sur ses propres

déclarations, un projet de droit maritime qui a mis des années à se préparer. Mais

la stabilité politique est primordiale pour que ce projet de loi soit achevé

et soumis au législateur

- Création d'une commission des frontières maritimes : une Garde côtière avec un

cadre institutionnel n'a pas d'effet sans définition de sa compétence. Il a

Il a été démontré (§4.1.1.1.1) qu'une bonne limitation des zones maritimes d'Haïti basée sur

les dispositions de la convention UNCLOS n'ont pas été appliquées. Le maritime

les limites déterminées par les décrets de 1972 et 1977 contenaient des

dispositions qui ne sont pas conformes aux normes établies par l'UNCLOS.

De plus, comme établi dans les Limites des mers et les
carte accompagnant la définition des zones maritimes de 1977, pas de carte hydrographique proprement dite
Une étude a été menée pour déterminer les niveaux de référence normaux du pays. Le bon
définition des limites de la mer territoriale d'Haïti, de la zone contiguë, de la ZEE et
plate-forme continentale dépendent tous d'une mesure adéquate de la normale
lignes de base ; pas l'inverse, comme cela a été fait (§4.1.1.1.1.). La recommandation
à ce stade est de nommer une commission hydrographique pour effectuer une étude appropriée de
Les étiages d'Haïti, une étude devant servir de point de départ à une nouvelle délimitation de
zones maritimes. De plus, la frontière maritime n'est pas encore définie entre
Haïti et la Jamaïque qui partagent le canal jamaïcain.

Malheureusement, Haïti ne dispose pas d'un personnel suffisant formé à
l'hydrographie afin de réaliser ces études avec les moyens locaux. C'est prévisible
qu'un tel projet peut nécessiter le soutien de la communauté internationale. Cependant,
le soutien en financement et en personnel entre dans le cadre du programme PICT,
ce qui allégerait au moins la charge financière associée à cette tâche. C'est
a suggéré qu'Haïti explore l'étendue du soutien disponible du PICT
programme d'aide à la réalisation de ce projet. De plus, la coopération internationale
ne doit pas nécessairement se limiter au PICT. Haïti possède une longue histoire de
bénéficier de la coopération des pays développés voisins, en particulier
Les états-unis d'Amérique. La coopération a inclus le soutien des garde-côtes américains
dans la recherche et le sauvetage, ainsi que le soutien de la DEA dans la prévention du trafic de drogue et
contrôle. Il est conseillé à Haïti d'explorer l'étendue de la coopération qui pourrait être

fourni par la communauté internationale afin de réaliser l'étude hydrographique de ses laines de basse mer. Le développement de cette coopération devrait être engagé dès niveaux supérieurs de gouvernement, en particulier les relations extérieures.

5.6.-La nécessité d'un service hydrographique haïtien

En lien étroit avec les points précédents, il y a la nécessité d'établir un Service hydrographique haïtien avec pour mission principale de fournir également des levés côtiers que la délivrance de cartes et de produits de navigation.

Des initiatives récentes vont dans ce sens. En 2011, un atelier hydrographique adressée au personnel du SEMANAH et de la garde-côte a été tenue par l'Internationale Service hydrographique (OHI) et autres organisations régionales (SHOM, nd). Ce l'atelier visait à constituer une première étape vers la création d'une communauté haïtienne Service hydrographique et océanographique, SHOH,⁵³ un projet qui n'a pas encore avancé plus loin.

Il existe différentes options pour le statut de cette institution au sein du gouvernement :

- Un service hydrographique en tant que division du SEMANAH : cette option aurait pour l'avantage de rattacher le service hydrographique aux principaux services maritimes du pays établissement policier. Aujourd'hui, les quelques contacts entre Haïti et l'OHI ont été établi par SEMANAH (visite technique, 2008). Cependant, suite à la modèle proposé d'administration maritime, un service hydrographique est appelé à travailler en collaboration avec la garde-côte dans ses attributions d'Etat côtier

⁵³ Service d'Hydrographie et d'Océanographie d'Haïti (Pas encore établi)

autorité. Par conséquent, placer un service hydrographique sous SEMANAH placerait charge supplémentaire pour la coopération institutionnelle.

- Service hydrographique en tant que division de la garde côtière : cette option aurait pour l'avantage de placer le service hydrographique dans le cadre de l'institution avec laquelle il est appelé à collaborer.
- Un service hydrographique rattaché à un ministère : c'est à ce point le lieu privilégié option, puisqu'un tel statut existe déjà pour le Centre national de La météorologie qui dépend du ministère de l'agriculture, des ressources naturelles et le développement rural (MARNDR).

Il existe une similitude supplémentaire entre le Centre national de météorologie et un éventuel service hydrographique en ce qui concerne leur statut au sein du gouvernement. Le Le CNM est l'institution principale en relation avec une organisation internationale dont Haïti est partie (c'est-à-dire l'Organisation météorologique mondiale). De même, un Haïtien le service hydrographique est appelé à être la principale institution en relation avec l'OHI. À partir de 2016, l'entrée d'Haïti à l'OHI a été approuvée et attend le dépôt des instruments (OHI, 2016). Il s'agit d'une tâche de plus où l'implication de niveaux supérieurs de gouvernement est nécessaire pour l'amélioration de la position maritime du pays.

Chapitre 6.-Conclusion et considérations finales

Il y a une réserve à faire sur l'évaluation offerte du maritime haïtien

l'administration, depuis les demandes d'informations des responsables du SEMANAH, des garde-côtes et APN sont restés sans réponse. En conséquence, l'évaluation a été effectuée sur la base des informations disponibles sur les sites institutionnels, des articles de journaux et d'autres sources fiables offrant des informations sur la réponse de l'administration maritime aux nombreux défis auxquels il a dû faire face.

A la lumière de cette étude, Haïti doit encore organiser une administration maritime conforme aux normes internationales énoncées dans l'UNCLOS et l'OMI instruments tels que le code III et l'IMSAS. Le PICT, un programme de coopération ciblant les administrations maritimes des pays en développement, offre un éventail de possibilités de renforcement des capacités institutionnelles et humaines afin de favoriser la conformité.

En tant qu'État du port, État côtier et État du pavillon, des propositions ont été élaborées pour faire un Administration maritime haïtienne plus conforme à ces instruments. Orientation dans proposant des structures organisationnelles fonctionnelles ont été fournies par des modèles de administrations tel que développé par Hubbard Hoppe (2001) ainsi que Plaza (2008).

6.1.-Le cadre conceptuel proposé

En tant qu'Etat côtier, le cadre conceptuel proposé est basé sur la garde-côtes une institution autonome séparée du SEMANAH et de la police nationale auquel il appartient aujourd'hui. Les garde-côtes haïtiens répondraient au ministère de

Travaux Publics, Transports et Communication, et coopérerait avec d'autres

ministères dans les matières connexes. Il serait le référent en matière d'obligations de l'Etat côtier de

le pays, y compris, mais sans s'y limiter :

- la sûreté et la sécurité maritimes, y compris les services de trafic maritime, la gestion des

- aides à la navigation, diffusion des avis météo et de navigation ainsi que recherche

- et sauvetage;

- prévention et lutte contre la pollution maritime ;

- Appui aux autres ministères en matière fiscale, douanière, sanitaire et d'immigration

- intérêts, ainsi que la protection de la pêche.

En tant qu'Etat du pavillon :

- SEMANAH doit détenir l'autorité dans toutes les questions d'administration de l'Etat du pavillon

- un double registre maritime haïtien est proposé, consistant à la fois en un registre national

- des navires battant pavillon appartenant à des armateurs haïtiens, et un registre international haïtien,

- qui serait ouvert à l'immatriculation des navires d'armateurs étrangers souhaitant voler sur

- drapeau haïtien

- SEMANAH est d'établir et d'appliquer la politique de formation maritime, tandis que

- l'initiative d'ouverture d'écoles maritimes sera ouverte au partenariat public/privé. Comme

- le décideur, SEMANAH assumera également la responsabilité de la délivrance de

- certification maritime aux écoles maritimes, aux formateurs maritimes et aux gens de mer une fois

- leur formation et leurs normes ont été évaluées à sa satisfaction.

- des inspecteurs maritimes doivent être formés et un corps d'inspecteurs maritimes créé, avec capacités d'effectuer des inspections de l'État du pavillon et de l'État du port, ainsi que des accidents maritimes enquêtes lorsque les cas surviennent
- En tant que principale institution de police maritime, le SEMANAH organise des coopération avec des institutions connexes, y compris l'International Maritime internationale, l'Organisation hydrographique internationale, l'Organisation mondiale Organisation météorologique, le protocole d'accord des Caraïbes et d'autres entités maritimes (administrations maritimes étrangères, institutions étrangères d'appui maritime telles que NOAA (États-Unis), SHOM (France) etc.). Dans le cadre de cet international coopération, la participation au PICT devrait être renforcée afin de soutenir renforcement des capacités humaines et institutionnelles de l'administration maritime
- SEMANAH jouera un rôle proactif dans la promotion de l'adoption des conventions par les législateurs haïtiens et leur insertion dans le droit haïtien. Adoption de conventions internationales primordiales, y compris MARPOL, COLREG, et amendements et protocoles importants (Load Lines 88, LP 96, STCW 95) est essentiel pour la conformité aux instruments liés à l'OMI et l'amélioration de l'administration maritime haïtienne debout tout à fait
- SEMANAH tiendra des registres et assurera un suivi périodique des performances dans afin d'évaluer les axes d'amélioration, mettre à jour le profil maritime du pays et participer au système IMO GISIS

En tant qu'État du port :

- SEMANAH est l'institution en charge de l'administration de l'Etat du port
- Haïti devrait s'efforcer d'intégrer le protocole d'accord des Caraïbes afin de se conformer à
normes régionales de contrôle par l'État du port
- Des efforts doivent être faits pour former les agents de contrôle par l'État du port avec l'aide du PICT
programme afin de faire respecter les normes convenues.

6.2.-Considérations finales

Un aspect essentiel mis en évidence lors de la mise en place du cadre ci-dessus est la l'implication nécessaire des niveaux supérieurs de gouvernement afin de mener à bien le projet mesures. La structuration d'une nouvelle administration maritime nécessite l'adoption conventions, reformulation des instruments juridiques nationaux connexes et intégration des conventions maritimes internationales au cadre législatif haïtien.

Une réforme de l'administration maritime telle que celle qui est proposée nécessite également des études supplémentaires sur les principaux aspects de sa mise en œuvre. Si ce travail proposait une cadre conceptuel, d'autres études sont nécessaires sur d'autres aspects substantiels, y compris les cadres institutionnels détaillés, les études de faisabilité et le financement du entités administratives maritimes ainsi que des plans précis de coopération internationale. De plus, les propositions développées ici n'incluent pas de mesures pour améliorer le port système, qui nécessitera probablement son propre ensemble de réformes, dont certaines sont déjà en cours (La réforme, 2017).

Outre les études supplémentaires nécessaires, un aspect fondamental est la politique climat nécessaire pour mener à bien des réformes d'une telle ampleur. L'étude de l'introduction

chapitres n'ont fait qu'effleurer l'histoire d'un pays en proie à plusieurs périodes de troubles politiques troubles que la paix intérieure. Depuis que le pays a renversé la dictature Duvalier en 1987, un tendance générale à la démocratie a dû lutter contre les coups d'État militaires, amendements et élections contestées. Dans un tel climat, aucune mesure législative ou le travail de fond de l'exécutif a été réalisé, non pas dans les administrations publiques, encore moins dans les administration maritime. Au moment d'écrire ces lignes, un nouveau président démocrate a pris serment dans les semaines précédentes, après un vide politique de plus d'un an dans l'attente du deuxième tour des élections qui ont eu lieu fin 2015. L'histoire politique contemporaine d'Haïti est lutte permanente de la volonté de stabilité et de démocratie contre un système politique, divisions sociales et économiques qui ont paralysé le développement du pays pour ses deux siècles d'existence. Remplacer une tradition d'anarchie et d'instabilité par le régime de la loi ne sera pas un exploit du jour au lendemain. Cependant, la clé d'une meilleure gouvernance est la création de des institutions solides fondées et fonctionnant sur des bases juridiques et institutionnelles bien définies cadres.

Nous espérons que ce travail apportera une contribution à la nécessaire conversation que doit avoir lieu pour une administration maritime plus conforme, une gouvernance plus stable, et un pays plus prospère.

Bibliographie et références

Accord sur la délimitation des frontières maritimes entre la République de Cuba et la République d'Haïti [Accord sur les frontières maritimes entre la République de Cuba et de la République d'Haïti]. Cuba - Haïti. (1977, 27 octobre). Récupéré du pays de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) base de données <http://faolex.fao.org/docs/pdf/bi-25341.pdf>

Acuerdo sobre la delimitación de las áreas marinas y submarinas entre la República de Colombia y la República de Haití [Accord sur la délimitation de la zone maritime frontière entre la République de Colombie et la République d'Haïti]. Colombie – Haïti. (1978, 17 février). Extrait de l'alimentation et de l'agriculture Base de données des pays de l'Organisation des Nations Unies (FAO) <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/bi-23917.pdf>

Acuerdo sobre la delimitación de las áreas marinas y submarinas entre la República de Colombia y la República de Haití [Accord sur la délimitation de la zone maritime frontière entre la République de Colombie et la République d'Haïti]. Colombie – Haïti [image]. (1978, 17 février). Extrait de <http://cancilleria.gov.co/sites/default/files/frontera-maritima-haiti.png>

Cartes de l'Amirauté. 2016. Récupéré le 22 novembre 2016 du Royaume-Uni

Service hydrographique UKHO :

http://www.ukho.gov.uk/onlinecatalogue/browse_SNCs_results.asp?FilterMethod=5&ChosenRegion=86&offset=20

Alverson, Franck H. (1920). L'ensemble du personnel enrôlé de la marine haïtienne ca. 1881.

Extrait de <https://digitalcollections.nypl.org/items/510d47dd-e29e-a3d9-e040-e00a18064a99>

Rapport Annuel 2014 : Programme Intégré de Coopération Technique (PICT). (2015, avril

20). Extrait de

[http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/ITCP/Documents/TC%2065-3\(a\)%20\(E\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/ITCP/Documents/TC%2065-3(a)%20(E).pdf)

Autorités haïtiano-dominicaines échantent sur des problèmes communs (Des)

[Les autorités d'Haïti et de la République dominicaine échantent sur des

questions]. (2009, 29 juillet). Extrait de [http://reliefweb.int/report/haiti/des](http://reliefweb.int/report/haiti/des-autorit%C3%A9s-haitiano-dominicaines-%C3%A9chantent-sur-des-probl%C3%A8mes-communs)

[autorit%C3%A9s-haitiano-dominicaines-%C3%A9chantent-sur-des](http://reliefweb.int/report/haiti/des-autorit%C3%A9s-haitiano-dominicaines-%C3%A9chantent-sur-des-probl%C3%A8mes-communs)

[probl%C3%A8mes-communs](http://reliefweb.int/report/haiti/des-autorit%C3%A9s-haitiano-dominicaines-%C3%A9chantent-sur-des-probl%C3%A8mes-communs)

Autorité Portuaire Nationale . (2016). Historique de l'APN

[Histoire de l'APN]. Extrait de http://apn.gouv.ht/news/?page_id=366

Autorité Portuaire Nationale . Structure organique de l'APN

[Structure organisationnelle de l'APN]. (2016). Extrait de

http://apn.gouv.ht/news/?page_id=368

Bakun, William H., Claudia H. Flores et Uri S. ten Brink. (2012). Important

tremblements de terre sur le système de failles d'Enriquillo, Hispaniola, 1500-2010 : implications

pour l'aléa sismique (Résumé). Bulletin de la Société sismologique d'Amérique.

102 (1),18-30. doi: 10.1785/0120110077

Barchue, LD (2005). Plaidoyer pour l'audit volontaire des États membres de l'OMI
schème. Extrait de

<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Documents/Voluntary.pdf>

Bellegarde, Dantès. (2004). Histoire du peuple haïtien [Histoire du peuple haïtien].

Port-au-Prince, Haïti : Éditions Fardin. (Oeuvre originale publiée en 1885)

Bureau international des stupéfiants et des affaires d'application de la loi. (2016). Internationale 2015

rapport sur la stratégie de lutte contre les stupéfiants : Haïti. Extrait de

<http://www.state.gov/j/inl/rls/nrcrpt/2015/vol1/238977.htm>

Agence centrale de renseignement (CIA). (2017, 12 janvier). Le factbook du monde. Récupéré

sur <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ha.html>

Constitution de la République d'Haïti [Constitution de la République d'Haïti]. (1987,

10 mars). Extrait de

<http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/fr/ht/ht009fr.pdf>

Convention de 1948 sur l'Organisation maritime internationale. (1948, 6 mars). Récupéré

depuis

<https://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1948%20Convention%20on%20the%20International%20Maritime%20Organisation-pdf.pdf>

Décret [Décret]. (1977, 8 avril). Extrait de

<http://faolex.fao.org/docs/pdf/hai1210.pdf>

Décret portant sur la création du SEMANAH

(1982, 15 mars). Extrait de <http://semanah.com/decret-15-mars-1982/>

Département des affaires économiques et sociales. (2016). Livre de poche des statistiques mondiales 2016

édition. Série V, n° 40. New York : Nations Unies. Extrait de

<https://unstats.un.org/unsd/publications/pocketbook/files/world-stats-pocketbook-2016.pdf>

Département des affaires économiques et sociales. (2015). Livre de poche des statistiques mondiales 2015

édition. Série V, n° 39. New York : Nations Unies. Extrait de

<http://unstats.un.org/unsd/publications/pocketbook/files/world-stats-pocketbook-2015.pdf>

Dobbs, Leo (éd.). (2011, 9 mars). Formation du HCR mise en pratique en tant que navire de migrants

arrive aux îles Turques et Caïques. Extrait de

<http://www.unhcr.org/news/makingdifference/2011/3/4d779f616/unhcr-training-pratique-navire-migrant-arrive-iles-turques-caïques.html>

Fiorillo, Victor et Liz Spikol. (2001, 18 janvier). Cendres à cendres, poussière à poussière.

Philadelphie hebdomadaire. Extrait de <http://archive.ban.org/library/ashes.html>

Cadre et procédures du programme d'audit des États membres de l'OMI. (2013). OMI

Résolution A.1067(28). Extrait de

<https://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=framework%20and%20procedures%20volontaire%20membre%20états%20audit%20régime>

Libéré, Kenneth. (1993, 19 février). Des centaines de morts dans le naufrage d'un ferry surchargé. Los Angeles Times. Extrait de http://articles.latimes.com/1993-02-19/news/mn-284_1_overloaded-haiti-ferry

Gaffield, Julia. (2014, 5 février). Déclaration d'indépendance d'Haïti : creuser pour les perdus documents des archives du monde atlantique. L'Appendice, 2(1). Récupéré de <http://theappendix.net/issues/2014/1/haitis-declaration-of-independence-rechercher-des-documents-perdus-dans-les-archives-du-monde-atlantique>

GISIS : audits des États membres. (2016). Extrait de <https://gisis.imo.org/Public/MSA/ReportsOverview.aspx>

Paix verte. (1988, 20 février). Cendres toxiques en Haïti. [Vidéo]. Extrait de <http://media.greenpeace.org/archive/Toxic-Ash-in-Haiti-27MZIFV6D4H0.html>

Lignes directrices et critères pour VTS. (1997, 27 novembre). Résolution OMI A.857(20). Extrait de <http://www.maritime-vts.co.uk/A857.pdf>

Marine haïtienne abandonnée. (1912, 4 septembre). Appel de San Francisco, 112(96). Récupéré de <https://cdnc.ucr.edu/cgi-bin/cdnc?a=d&d=SFC19120904.2.42&srpos=1&e=-----en--20--1--txt-txINhaïtien+marine+abandonné-----1>

Haïti-Sécurité : 16 morts et 20 disparus dans un accident maritime [Haïti-Safety : 16 morts et 20 disparus dans un accident maritime]. (2015, 9 avril). Réseau de presse d'Haïti.

Extrait de <http://www.hpnhaiti.com/site/index.php/politique/15584-haiti-securite-16-morts-et-20-disparus-dans-un-accident-maritime>

Haïti-Transport maritime : SEMANAH organise un atelier de formation pour les inspecteurs de navire [Transport Haïti-Maritime : SEMANAH organise une atelier de formation pour les experts maritimes]. (2015, 6 juin). Extrait de

<http://semanah.com/haiti-transport-maritime-semanah-organise-un-atelier-de-formation-pour-les-inspecteurs-de-navires/>

Heinl, Robert Debs, Nancy Gordon Heinl et Michael Heinl. (2005, 1er janvier). Écrit dans le sang: L'histoire du peuple haïtien, 1492-1995 (2e éd.). Oakland, Californie : Presse unie d'Amérique. ISBN-13 : 978-0761831778/ISBN-10 : 0761831770

Hubbard, Michael J. et Heike Hoppe. (2001). Cadre possible pour un modèle administration maritime. Extrait de

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D3935/modeladmini

Code de mise en œuvre des instruments de l'OMI (Code III). (2013, 4 décembre). Rés.

A.1070(28). Extrait de

<https://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=A%2028%2FRes.1070>

Système d'audit des États membres de l'OMI. (2016). Extrait de

<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/AuditScheme.aspx>

Institut Haitien de Statistique et d'Informatique

Sciences informatiques]. (2017). Extrait de <http://www.ihsi.ht/>

Programme intégré de coopération technique (PICT). (2016). Extrait de

<http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/ITCP/Pages/Default.aspx>

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973, telle que modifiée par

le protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), (édition consolidée,

2002) [version cédérom]

Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille pour

gens de mer, 1978, telle que modifiée en 1995 et 1997 (Convention STCW), (Electronic

édition, 2005). ISBN 92-801-5108-8.

Organisation hydrographique internationale (OHI). Statut d'approbation .

(Dernière mise à jour 2016, 5 août). Extrait de

https://www.iho.int/srv1/index.php?option=com_content&view=article&id=353:a

[pprobation-de-nouveaux-etats-membres&catid=94&Itemid=486&lang=fr](https://www.iho.int/srv1/index.php?option=com_content&view=article&id=353:a&Itemid=486&lang=fr)

Fonds monétaire international (FMI). (2015, avril). Perspectives économiques mondiales. Récupéré

depuis

<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/01/weodata/weorept.aspx?sy=2013>

[&ey=2020&scsm=1&ssd=1&sort=pays&ds=.&br=1&pr1.x=47&pr1.y=15&c=](http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/01/weodata/weorept.aspx?sy=2013&ey=2020&scsm=1&ssd=1&sort=pays&ds=.&br=1&pr1.x=47&pr1.y=15&c=)

[263&s=NGDPD%2CNGDPDPC%2CPPPGDP&grp=0&a](http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/01/weodata/weorept.aspx?sy=2013&ey=2020&scsm=1&ssd=1&sort=pays&ds=.&br=1&pr1.x=47&pr1.y=15&c=263&s=NGDPD%2CNGDPDPC%2CPPPGDP&grp=0&a)

Kekesi, Alex. (2002, 25 octobre). Déforestation haïtienne [Image]. Extrait de

<http://svs.gsfc.nasa.gov/vis/a000000/a002600/a002640/>

La réforme du secteur portuaire : les dernières avancées

développements]. (2017). Extrait de <http://apn.gouv.ht/wp>

[content/uploads/2014/11/R%C3%A9forme-Secteur-Portuaire.-Les](http://apn.gouv.ht/wp-content/uploads/2014/11/R%C3%A9forme-Secteur-Portuaire.-Les)

[Derni%C3%A8res-Avanc%C3%A9es.pdf](http://apn.gouv.ht/wp-content/uploads/2014/11/R%C3%A9forme-Secteur-Portuaire.-LesDerni%C3%A8res-Avanc%C3%A9es.pdf)

Le commerce international d'Haïti se fait à 85% par la mer

le commerce se fait par voie maritime]. (2015, 6 mars). Le Nouvelliste. Extrait de

<http://lenouvelliste.com/lenouvelliste/article/142188/Le-commerce-international>

[dHaïti-se-fait-a-85-par-la-mer](http://lenouvelliste.com/lenouvelliste/article/142188/Le-commerce-international)

Le SEMANAH a 33 ans et vogue sans gros moyens [SEMANAH fête ses 33 ans en

conditions précaires]. (2015, 4 mars). Le Nouvelliste. Extrait de

<http://lenouvelliste.com/lenouvelliste/article/142070/Le-SEMANAH-a-33-ans-et>

[vogue-sans-gros-moyens#.VPjRKSo6bOs.facebook](http://lenouvelliste.com/lenouvelliste/article/142070/Le-SEMANAH-a-33-ans-et)

Liste des services fournis par le SEMANAH .

(2016). Extrait de <http://semanah.com/services/>

Mansoorian, Mandana. (2010). Un cadre conceptuel pour un modèle maritime

administration maritime : son application à l'administration maritime de l'Iran (Maîtrise

mémoire de fin d'études). World Maritime University Dissertations, article 445. Récupéré

depuis

http://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1444&context=all_dissertations

Autorité de l'industrie maritime (MARINA). (2017). Statut de l'enseignement supérieur maritime

écoles en juillet 2015. Extrait de <http://stcw.marina.gov.ph/maritime-enseignement-et-formation/situation-des-ecoles-superieurs-maritimes-a-la-date-de-juillet-2015/>

Marshall, Donnie R. (2001, 15 mai). Témoignage du Congrès DEA. Extrait de

<https://www.dea.gov/pr/speeches-testimony/2001t/ct051501p.html>

Nouveau drame naval en Haïti, naufrage de La Gonâve : 49 morts, plus de 200 disparus

[Nouveau drame maritime en Haïti : naufrage de La Gonâve : 49 morts, plus de 200 manquant]. (1997, 9 septembre). Le Soir. Extrait de

<http://archives.lesoir.be/nouveau-drame-naval-en-haiti-nauffrage-de-la-gonave-49-m-t-19970909-Z0E67P.html>

Protocole d'accord de Paris. (2017). Histoire. Extrait de <https://www.parismou.org/about-us/history>

Pauyo, Nicolas-L. (2011). Rebâtir l'État Haïtien [Reconstruire l'État d'Haïti]. Paris,

France : L'Harmattan. ISBN : 978-2-296-54493-2

Place, Fernando. Modèles d'administration maritime : rapport final. (2008, janvier). Récupéré

de <http://www.euromedtransport.org/En/image.php?id=2483>

Pour mieux lutter contre les narcotrafiquants dans le Sud

trafiquants de drogue dans le Sud]. (2013, 7 août). Le Nouvelliste. Extrait de

<http://www.lenouvelliste.com/public/index.php/article/119828/pour-mieux-lutter-contre-les-narcotrafiquants-dans-le-sud>

Procédures de contrôle par l'État du port. (2011, 20 décembre). Résolution OMI A.1052(27).

Extrait de

[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/indexofimoresolutions/documents/a%20-%20assembly/1052\(27\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/indexofimoresolutions/documents/a%20-%20assembly/1052(27).pdf)

Retour de l'armée d'Haïti et ses implication économiques (Le)

l'armée et ses implications économiques]. (2014, 11 juin). Le Nouvelliste. Récupéré

de <http://lenouvelliste.com/lenouvelliste/article/132239/Le-retour-de-larmee-dHaïti-et-ses-implications-economiques>

Roach, Ashley et Robert Smith. (2012). Réclamations maritimes excessives (3e éd.). Martins Editeurs Nijhoff.

Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) (édition consolidée 2004). International Organisation maritime, OMI. ISBN 92-801-0091-2

Contacts Recherche et Sauvetage, MRCC Semanah: Service Maritime et de Navigation

d'Haïti. (sd). Extrait de <http://sarcontacts.info/contacts/service-maritime-et-du-navigation-dhaiti-semanah-812/>

SEMANAH. (2012, 13 mars). Extrait de

http://www.apn.gouv.ht/apn5/index.php?option=com_content&view=article&id=36&Itemid=52

SEMANAH a intensifié sa coopération internationale. (2015, 15 janvier). Le Nouvelliste.

Extrait de <http://lenouvelliste.com/lenouvelliste/article/140389/SEMANAH>

[intensifié-sa-coopération-internationale](#)

Service d'Hydrographie et d'Océanographie de la Marine (SHOM). (sd). Atelier sur

l'hydrographie et la cartographie marine a Haiti [Atelier sur l'hydrographie et la

cartographie marine en Haïti]. Extrait de <http://www.shom.fr/le>

[shom/actualites/les-communiques/actualite-detaillee/article/atelier-sur](#)

[lhydrographie-et-la-cartographie-marine-a-haiti/](#)

État des conventions par pays-OMI. (Dernière mise à jour 2017, 10 janvier). Extrait de

<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/status>

[x.xls](#)

Lignes de base droites Haïti. Étude des frontières internationales, Série A, Limites des mers, No.

51. (1973, 25 mai). Extrait de

<http://www.state.gov/documents/organization/61513.pdf>

Coopération technique. (2016). Extrait de

<http://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/Default.aspx>

Visite technique en République d'Haïti : 19-23 octobre 2008. (2008, 17 novembre).

Extrait de

https://www.iho.int/mtg_docs/CB/CBA/Technical%20visits/TV08/HAITI.pdf

Trafic de drogue : Un grave problème pour Haïti

Haïti]. (2000, 2 août). Extrait de

http://www.metropolehaiti.com/metropole/full_poli_fr.php?id=1116

Passage du système d'audit volontaire des États membres de l'OMI à l'État membre de l'OMI

régime d'audit. (2014, 15 janvier). Résolution OMI A.1068(28). Extrait de

[https://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=%22IMO+member+State+audit+sch
eme%22](https://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=%22IMO+member+State+audit+scheme%22)

Transports Canada. Les écoles de marine. (2014, 15 septembre). Extrait de

[https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/mpsp-formation-examen-certification
ecoles-1053.htm](https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/mpsp-formation-examen-certification/ecoles-1053.htm)

Service hydrographique du Royaume-Uni (UKHO). (2017, 2 février). Passage au vent

et les approches sud (2e éd.) [carte marine]. Carte 3935. (Œuvre originale
publié le 30 décembre 1999)

Service hydrographique du Royaume-Uni. (2015). Amirauté Folio 86 : Antilles

Salvador, Jamaïque, Antigua. Extrait de

[http://www.ukho.gov.uk/onlinecatalogue/browse_SNCs_results.asp?FilterMethod
=5&ChosenRegion=86&offset=0](http://www.ukho.gov.uk/onlinecatalogue/browse_SNCs_results.asp?FilterMethod=5&ChosenRegion=86&offset=0)

Service hydrographique du Royaume-Uni (UKHO). (1995, 17 mars). La Jamaïque et la

Pedro Bank (11e éd.) [carte marine]. Graphique 486. (Ouvrage original publié en 1866,
20 décembre)

Collection des traités des Nations Unies (UNTC). (2016). Chapitre XII-Navigation. Récupéré

depuis

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII
1&chapter=12&clang=fr](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII
1&chapter=12&clang=fr)

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS). (1982, 10 décembre).

UNTS 1833, 1834 et 1835. Extrait de

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO). (1992/2017).

Parc National Historique : Citadelle Sans-Souci, Ramiers. Extrait de

<http://whc.unesco.org/fr/list/180>

Programme des Nations Unies pour l'environnement, PNUE. (2013). Défis environnementaux dans

la zone frontalière : Haïti-République Dominicaine

enjeux : Haïti-République dominicaine]. Extrait de

[http://postconflict.unep.ch/publications/UNEP_Haiti
DomRep_border_zone_FR.pdf](http://postconflict.unep.ch/publications/UNEP_Haiti
DomRep_border_zone_FR.pdf)

Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). (1997). Aspects des ressources naturelles

développement durable en Haïti. Extrait de

<http://www.un.org/esa/agenda21/natlinfo/countr/haiti/natur.htm>

Fonds international des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF). (2013, 27 décembre). À

coup d'œil : Haïti. Extrait de

http://www.unicef.org/infobycountry/haiti_statistics.html

Agence des États-Unis pour le développement international (USAID). (2016, janvier). Haïti:

Fiche d'information sur l'environnement et le changement climatique. Extrait de

<https://www.usaid.gov/sites/default/files/documents/1862/Environment%20Fact%20Feuille%20FINALE%20Jan%202016-2%20page.pdf>

Vers la mise sur pied de l'institut de formation maritime en Haïti, le SEMANAH emboite

le pas [Vers la création de l'institut de formation maritime SEMANAH

fait ses premiers pas]. (2015, 25 septembre). Le Nouvelliste. Extrait de

<http://lenouvelliste.com/lenouvelliste/article/150282/Vers-la-mise-sur-pied-de-l-institut-de-formation-maritime-en-Haiti-le-SEMANAH-emboite-le-pas>

Visite au SEMANAH de Mr. Dwight CR Gardiner, ambassadeur extraordinaire de

Antigua et Barbuda après de l'OMI [Visite au SEMANAH de M. Dwight CR

Gardiner, ambassadeur d'Antigua-et-Barbuda auprès de l'OMI]. (2016, 27 janvier).

Extrait de [http://semanah.com/visite-au-semanah-de-monsieur-dwight-cr](http://semanah.com/visite-au-semanah-de-monsieur-dwight-cr-gardiner-ambassadeur-extraordinaire-de-antigua-et-barbuda-aupres-de-l-omi/)

[gardiner-ambassadeur-extraordinaire-de-antigua-et-barbuda-aupres-de-l-omi/](http://semanah.com/visite-au-semanah-de-monsieur-dwight-cr-gardiner-ambassadeur-extraordinaire-de-antigua-et-barbuda-aupres-de-l-omi/)

Visite d'une délégation du SEMANAH au Lycée Marie-Jeanne « 16 septembre 2016 »

[Visite d'une délégation du SEMANAH à l'école publique Marie-Jeanne « Septembre

16, 2016 "]. (2016, 21 septembre). Extrait de [http://semanah.com/visite](http://semanah.com/visite-dune-delegation-du-semanah-au-lycee-marie-jeanne-16-septembre-2016/)

[dune-délégation-du-semanah-au-lycee-marie-jeanne-16-septembre-2016/](http://semanah.com/visite-dune-delegation-du-semanah-au-lycee-marie-jeanne-16-septembre-2016/)

Wasem, Ruth E. (2011, 17 mai). Politique d'immigration américaine sur les migrants haïtiens. Récupéré de <https://fas.org/sgp/crs/row/RS21349.pdf>

Atlas mondial. (2016). Haïti [image]. Extrait de : <http://www.worldatlas.com/webimage/countrys/namerica/caribb/ht.htm>

Banque mondiale. (2017, 1er février). Revenu national brut par habitant 2015, méthode Atlas et PPP. Extrait de <http://databank.worldbank.org/data/download/GNIPC.pdf>

Organisation météorologique mondiale (OMM). (2016). Base de données des profils pays : Haïti. Extrait de <https://www.wmo.int/cpdb/haiti>

Annexe I

Accord entre la République de Cuba et la République d'Haïti sur la délimitation des
frontières maritimes entre les deux nations, 1977

[Accord entre la République de Cuba et la République d'Haïti sur la délimitation
des frontières maritimes entre les deux nations, 1977]

(Voir page suivante)

DECRET

JEAN-CLAUDE DUVALIER
Président à Vie de la République

Vu les articles 90 et 93 de la Constitution;

Vu l'Accord sur la délimitation des frontières maritimes entre la République de Cuba et la République d'Haïti signé à la Havane, capitale de Cuba le 27 octobre 1977;

Vu le Décret de la Chambre Législative en date du 21 août 1977 suspendant les garanties prévues aux articles 17, 18, 19, 20, 25, 31, 34, 48, 70, 71, 72, 93 (dernier alinéa), 95, 112, 113, 122 (2ème alinéa), 125 (2ème alinéa), 150, 151, 155, 193 et 198 de la Constitution et accordant pleins Pouvoirs au Chef du Pouvoir Exécutif, pour Lui permettre de prendre jusqu'au deuxième lundi d'Avril 1978 par Décrets ayant force de Lois, toutes les mesures qu'il jugera nécessaires à la sauvegarde de l'intégrité du Territoire National et de la Souveraineté de l'Etat, à la consolidation de l'Ordre et de la Paix, au maintien de la stabilité économique et financière de la Nation, à l'approfondissement du bien-être des populations rurales et urbaines, à la défense des intérêts généraux de la République;

Considérant qu'il convient de sanctionner l'Accord ci-dessus mentionné.

Sur le rapport des Secrétaires d'Etat des Affaires Etrangères et des Cultes, de l'Intérieur et de la Défense Nationale, de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et du Développement Rural;

Et après délibération en Conseil des Secrétaires d'Etat;

DECRETE :

Article 1er.— Est et demeure sanctionné pour sortir son plein et entier effet, l'Accord sur la Délimitation des frontières maritimes entre la République de Cuba et la République d'Haïti signé à la Havane, Capitale de Cuba, le 27 octobre 1977.

Article 2.— Le présent Décret abroge toutes Lois ou dispositions de Lois, tous Décrets ou dispositions de Décrets, tous Décrets-Lois ou dispositions de Décrets-Lois qui lui sont contraires et sera imprimé, publié et exécuté à la diligence des Secrétaires d'Etat des Affaires Etrangères et des Cultes, de l'Intérieur et de la Défense Nationale, de l'Agriculture, des Ressources Naturelles et du Développement Rural, chacun en ce qui le concerne.

Donné au Palais National, à Port-au-Prince, le 4 Novembre
1977, An 174ème de l'Indépendance.

Jean-Claude DUVALIER

Par le Président

Le Secrétaire d'Etat des Affaires Etrangères et des Cultes :

Edner BRUTUS

Le Secrétaire d'Etat de l'Intérieur et de la Défense Nationale :

Mé. Aurélien G. JEANTY

*Le Secrétaire d'Etat de l'Agriculture, des Ressources Naturelles :
et du Développement Rural :* Edouard BERROUET

Le Secrétaire d'Etat des Finances et des Affaires Economiques :
Emmanuel BROS

Le Secrétaire d'Etat de la Coopération et de l'Information :

Pierre GOUSSE

Le Secrétaire d'Etat de la Justice : Michel FIEVRE

Le Secrétaire d'Etat du Commerce et de l'Industrie :

Albert CHARLOT

*Le Secrétaire d'Etat des Travaux Publics, des Transports
et Communications :* Pierre SAINT-COME

Le Secrétaire d'Etat de l'Education Nationale :

Dr. Raoul PIERRE-LOUIS

Le Secrétaire d'Etat des Affaires Sociales : Achille SALVANT

Le Secrétaire d'Etat de la Santé Publique et de la Population :

Dr. Willu VERRIER

Le Secrétaire d'Etat sans Portefeuille : Henri F. BAYARD

A C C O R D

ENTRE LA REPUBLIQUE D'HAITI ET LA REPUBLIQUE DE CUBA SUR LA DELIMITATION DES FRONTIERES MARITIMES ENTRE LES DEUX ETATS

Le Gouvernement de la République d'Haiti et le Gouverne-
ment de la République de Cuba;

Réitérant leur attachement au principe de la négociation com-
me moyen de résoudre les problèmes internationaux;

Compte tenu des récents développements dans le domaine du
Droit de la Mer;

Considérant l'établissement de la Zone Maritime Economique
Exclusive d'Haiti et de la Zone Economique de Cuba;

Considérant également que leur devoir est d'assurer pour leur
peuple les ressources naturelles, renouvelables et non renouve-
lables, qui se trouvent dans les aires marines et sous-marines,
soumises à leurs droits, juridiction et souveraineté respectifs;

Reconnaissant que la coopération entre les Etats et tout parti-
culièrement entre les Etats d'une même région est nécessaire
pour parvenir à l'exploration, à l'exploitation, à la conservation
et à l'administration rationnelles et optimales des ressources de
la mer tant vivantes que non vivantes;

Animés du désir de fixer les limites entre les deux zones;

Ont désignées à cet effet leurs plénipotentiaires, à savoir :

Pour le Gouvernement de la République d'Haiti : Serge Elie
Charles : Ambassadeur, Représentant Permanent d'Haiti auprès
de l'Organisation des Nations-Unies.

Pour le Gouvernement de la République de Cuba : Carlos Amat Forés : Ambassadeur, Directeur de la Direction d'Amérique I du Ministère des Affaires Etrangères, qui après avoir présenté leurs Pleins Pouvoirs et les avoir estimés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article 1.— Le Gouvernement de la République d'Haiti et le Gouvernement de la République de Cuba décident, sur la base du principe de l'équidistance ou de l'équité, suivant le cas, de fixer la ligne de démarcation entre la Zone Maritime Economique Exclusive d'Haiti et la Zone Economique de Cuba.

Article 2.— La ligne de démarcation mentionnée au paragraphe antérieur qui constitue la frontière maritime entre les deux Etats est définie par les arcs de cercle maximal qui unissent les points dont les coordonnées géodésiques déterminées à partir des meilleurs renseignements disponibles à l'heure actuelle sont les suivants :

POINT NO.	LATITUDE			LONGITUDE		
	Deg	Min	Sec	Deg	Min	Sec
1	20 :	22 :	24.76	73 :	34 :	56.48
2	20 :	19 :	17.27	73 :	36 :	45.08
3	20 :	7 :	44.70	73 :	43 :	11.10
4	20 :	5 :	15.16	73 :	44 :	30.05
5	19 :	59 :	42.59	73 :	47 :	36.67
6	19 :	57 :	19.38	73 :	48 :	53.03
7	19 :	54 :	4.16	73 :	51 :	4.20
8	19 :	50 :	29.42	73 :	53 :	9.98
9	19 :	50 :	23.38	73 :	53 :	13.07
10	19 :	49 :	41.40	73 :	53 :	35.78
11	19 :	44 :	35.27	73 :	55 :	50.22
12	19 :	43 :	33.70	73 :	56 :	29.65
13	19 :	40 :	32.76	73 :	58 :	3.17
14	19 :	35 :	46.24	74 :	0 :	38.81
15	19 :	32 :	20.09	74 :	2 :	26.66
16	19 :	27 :	56.12	74 :	4 :	40.55
17	19 :	27 :	35.78	74 :	4 :	53.44
18	19 :	24 :	48.19	74 :	6 :	47.94
19	19 :	24 :	30.02	74 :	7 :	20.56
20	19 :	24 :	20.88	74 :	8 :	46.62
21	19 :	23 :	58.75	74 :	10 :	44.25
22	19 :	23 :	50.15	74 :	11 :	18.96
23	19 :	23 :	21.42	74 :	13 :	31.72
24	19 :	23 :	18.14	74 :	13 :	44.77
25	19 :	22 :	50.07	74 :	15 :	44.21
26	19 :	22 :	28.04	74 :	17 :	18.04
27	19 :	22 :	3.13	74 :	19 :	0.26
28	19 :	21 :	58.75	74 :	19 :	45.63
29	19 :	21 :	17.47	74 :	22 :	26.58
30	19 :	21 :	15.17	74 :	22 :	29.45
31	19 :	20 :	48.06	74 :	24 :	32.89
32	19 :	20 :	31.98	74 :	25 :	37.76
33	19 :	20 :	9.20	74 :	27 :	17.17
34	19 :	19 :	53.14	74 :	28 :	38.57
35	19 :	19 :	38.21	74 :	29 :	42.39
36	19 :	19 :	26.08	74 :	30 :	49.44
37	19 :	19 :	.82	74 :	32 :	20.71
38	19 :	18 :	43.03	74 :	33 :	51.74
39	19 :	18 :	7.53	74 :	36 :	28.03
40	19 :	17 :	21.00	74 :	39 :	8.84
41	19 :	16 :	24.49	74 :	42 :	14.29
42	19 :	15 :	19.07	74 :	45 :	28.20
43	19 :	15 :	4.57	74 :	46 :	7.65
44	19 :	15 :	30.58	74 :	51 :	30.08
45	19 :	14 :	33.93	74 :	56 :	21.64
46	19 :	8 :	0.63	75 :	1 :	41.02
47	19 :	3 :	35.70	75 :	10 :	8.80
48	18 :	59 :	43.75	75 :	16 :	12.20
49	18 :	59 :	25.42	75 :	24 :	50.26
50	18 :	51 :	41.81	75 :	28 :	1.70
51	18 :	49 :	55.74	75 :	30 :	23.50

Article 3.— Pour tracer la ligne de démarcation ci-dessus mentionnée les parties ont pris comme points de référence les points de base qui figurent dans l'annexe de cet Accord.

Article 4.— La ligne de démarcation figure à titre d'illustration sur la carte nautique : Echelle 1:926,560, Defense Map Agency, Nos. 26010, année 1970, révisée le 19/4/1975, 1^{re} édition, se trouvant en annexe.

Article 5.— La ligne de démarcation fixée selon les termes du présent Accord constitue, à son tour, la ligne de démarcation du plateau continental d'Haiti et de celui de Cuba.

Article 6.— Le présent Accord lie bilatéralement les deux parties, sans préjudice des positions qu'elles pourraient éventuellement adopter librement à toute conférence sur le Droit de la Mer ou tout autre forum ou négociation international y relatifs.

Articles 7.— Les deux parties conviennent qu'aucune d'elles ne réclamera ni n'exercera dans aucun but des droits de souveraineté ou de juridiction sur les eaux, le fond et le sous-sol marins se trouvant dans la zone économique de l'autre partie telle qu'elle a été délimitée dans le présent accord.

Article 8.— Les deux parties conviennent de coopérer à l'exploration et la mise en œuvre de programmes de conservation des ressources naturelles et de préservation du milieu marin dans les zones qui sont l'objet de cet Accord.

Article 9.— Les deux parties conviennent de régler tout différend qui pourrait surgir dans l'application ou l'exécution du présent accord conformément à la procédure de règlement spécifique des différends telle que prévue à l'article 33 de la Charte des Nations-Unies.

Article 10.— Le présent Accord sera signé et ratifié par les deux parties conformément aux règles constitutionnelles en usage dans leur pays respectif et entrera en vigueur dès l'échange des instruments de ratification.

Fait à la Ville de La Havane, le 27 octobre 1977 en deux exemplaires en français et en espagnol, les deux langues faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République d'Haiti :

Serge S. Charles

Pour le Gouvernement de la République de Cuba :

Signé : Illisible

Annexe II

Acuerdo sobre la delimitación de las áreas marinas y submarinas entre la República
de Colombia et la République d'Haïti, 1978 (Traité Liévano-Brutus)

[Accord sur la délimitation des zones marines et sous-marines entre la République
de Colombia et de la République d'Haïti, 1978] (Traité Liévano-Brutus)

(Voir page suivante.-Titre illisible dans la version électronique disponible)

A R T I C U L O I

El Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Haití, deseosos de fortalecer la amistad que existe felizmente entre los dos países y considerando:

Que es su deber asegurar para sus pueblos los recursos naturales renovables y no renovables que se encuentren en las Areas Marinas y Submarinas de Colombia o en la Zona Marítima Económica Exclusiva y la Plataforma Continental de Haití ;

Que su interés común en la Región del Caribe requiere el establecimiento de una estrecha colaboración entre ambos para preservar, conservar y utilizar los recursos existentes en sus respectivas jurisdicciones marítimas ;

Que es conveniente fijar los límites de su jurisdicción respectiva.

A tal efecto, han designado como Plenipotenciarios, a saber:

Por el Gobierno de la República de Colombia :

Su Excelencia Doctor Indalecio LIEVANO AGUIRRE, Ministro de Relaciones Exteriores;

Por el Gobierno de la República de Haití :

Su Excelencia Señor Edner BRUTUS, Secretario de Estado de Asuntos Extranjeros y de Cultos;

Quienes, después de haber canjeado sus Plenos Poderes y se encontrarlos en buena y debida forma, han acordado lo siguiente:

A R T I C U L O I I

La delimitación de las Areas Marinas y Submarinas de la República de Colombia, y la Zona Marítima Económica Exclusiva y la Plataforma Continental de la República de Haití, está determinada por una línea media cuyos puntos son equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada Estado.

ARTICULO II

De conformidad con el método establecido en el artículo 1, la delimitación está constituida por una línea recta trazada entre los siguientes puntos:

<u>PUNTO No.</u>	<u>LATITUD</u>			<u>LONGITUD</u>		
	Gr.	Min.	Seg.	Gr.	Min.	Seg.
1	14°	44'	10"	74°	30'	50"
2	15°	02'	00"	73°	27'	30"

PARAGRAFO I : Las líneas y los puntos referentes a este Acuerdo están señalados en la Carta Náutica N.º 25.000 Edición 1.975, Escala 1:1'800.000.

Dicha Carta está firmada por los Plenipotenciarios y aparece en el anexo al presente Acuerdo, lo mismo que el trazado de las líneas de base de cada Parte y el de la línea divisoria.

ARTICULO III

Ambas Partes se comprometen a cooperar para promover los objetivos comunes enunciados en el presente Acuerdo, dentro del marco de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como en otras Conferencias Internacionales relativas a dicha materia.

ARTICULO IV

Ambas Partes convienen en cooperar en la elaboración y puesta en marcha de las medidas apropiadas con el objeto de evitar, reducir y controlar la contaminación del medio marino que afecte al Estado vecino. Las dos Partes se comprometen igualmente a tomar medidas eficaces para proteger las especies migratorias según las recomendaciones de los Organismos Internacionales competentes en la materia.

Esta cooperación no restringe el derecho soberano que tiene cada Estado para adoptar dentro de su jurisdicción respectiva las normas que sobre el particular juzgue pertinentes.

ARTICULO V

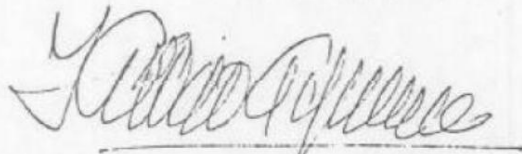
Ambas Partes convienen solucionar toda controversia que pudiere surgir en la aplicación o ejecución del presente Acuerdo, de conformidad con los procedimientos de arreglo pacífico de controversias previstos en el Artículo 33 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO VI

El presente Acuerdo será ratificado por las dos Partes, conforme a las normas constitucionales vigentes en sus respectivos países y comenzará a regir inmediatamente después del canje de los instrumentos de ratificación el cual se realizará en la ciudad de Bogotá.

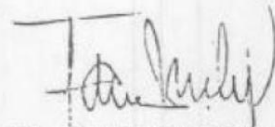
En doble original, francés y español, ambos dando fe.

Dado en Port-au-Prince, a 17 de Febrero de 1978.



OR EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA
DE COLOMBIA

CIRO LIEVANO AGUIRRE



POR EL GOBIERNO DE LA RE-
PUBLICA DE HAITI

EDNER BRUTUS

Annexe III

Analyse étape par étape de la mer territoriale haïtienne et des lignes de base normales selon les États-Unis

Rapport du département d'État sur les limites des mers , 1973

(Lignes de base droites, 1973, pp.3-5)

Analyse relative à la figure 1.5 (§1.2.3.1). Cette figure est reproduite ci-dessous pour le confort du lecteur.

Segment	Département d'État américain Observations
UN B	La position A trace sur la carte océanographique américaine (NO) environ 1,25 miles nautiques au nord-ouest du terminus de la République dominicaine – Frontière d'Haïti. La ligne A -B passe à environ 0,5 mille nautique de la Dominicaïne Manzanillo Point et à 0,9 miles nautiques d'Arenas Cay dans le Groupe des sept frères. À ce stade, la ligne A - B est d'environ 2,8 et 8,25 milles marins, respectivement, des points les plus proches de la basse mer ligne d'Haïti. Les points, par définition, seraient situés à 12 milles marins de la ligne de base droite haïtienne implicite. La ligne de base implicite, à partir de laquelle A – B pourrait être mesurée, s'étendrait à environ 6,6 milles marins de Caracol Point vers le nord-ouest vers un point imaginaire et apparemment arbitraire dans le mer, à 4,15 milles marins de la laisse de basse mer d'Haïti.
avant JC	La ligne de base implicite pour ce segment s'étend sur environ 43,6 nautiques miles du point décrit précédemment à un sommet sur le centre-ouest de l'île de

	la Tortue (île de la Tortue). Le segment illustre les problèmes de positionnement. Selon la description, la pointe nord de Tortuga est probablement destiné à être le point de base terminal du segment de ligne de base droit. Cependant, à cause des imprécisions de la carte à petite échelle, la position a déplacé d'environ 2,4 milles marins vers le sud. Comme décrit, Le point C du polygone se trouve à moins de 10 milles marins de la basse mer ligne de Tortuga. La largeur de la mer territoriale n'atteint pas les 12 requis milles nautiques dans cette zone, alors qu'elle est beaucoup plus importante ailleurs. (Remarque : si la mer territoriale étaient en effet mesurées à partir de lignes de base droites, la ligne près des points d'intersection, par exemple, B, C, D, etc., seraient des arcs et non angles des droites. Le produit angulaire est, peut-être, ce que l'on entend par droites parallèles.) La plus grande largeur de la mer territoriale, si droite les lignes de base n'ont pas été utilisées, serait de 17 milles marins.
CD	La longueur des lignes de base droites implicites serait d'environ 10,5 milles marins s'étendant du point précédemment défini vers le sud-ouest. Point D, qui devrait très probablement être la Pointe Ouest sur Tortuga, parcelles dans le Canal de la Tortue à 3,3 milles marins au sud et à l'ouest de la pointe. La largeur minimale de la mer territoriale (représentée) serait de 9,5 milles marins.
DE	La ligne de base implicite s'étend à 26,25 milles marins de la valeur précédemment définie pointe vers un point près du Cap San Nicolas, au sud du Cap du Mole. Depuis ce dernier cap s'étend au large du point tracé, il est prudent de supposer que Cap du Mole est le point terminal, c'est-à-dire que, bien que les coordonnées le contestent, l'intention était probablement de

	commune Pointe Ouest avec Cap du Mole. La mer territoriale minimale (telle qu'elle est tracée) mesure 10,1 milles nautiques ; le maximum, 13,5.
EF	Ce segment ferme le Golfe de la Gonâve, échancrure majeure de la côte ouest (environ 95 milles marins sur 85 milles marins). Les mesures de référence implicites environ 89 milles marins. Le point terminal (F) se situe sur la rive nord de la presqu'île sud à l'est du Cap Dame-Marie. Ce dernier est probablement le point de fermeture choisi. La longueur de la ligne implicite fermant Gonave et la quantité d'eau contenue dans la ligne serait excessive, par état normal pratiques pour les lignes de base droites. La longueur dépasse également la fermeture autorisée pour un baie, soit 24 milles nautiques. Le point médian de la ligne E - F se trouve à environ 40 milles marins de la laisse de basse mer de la côte haïtienne.
GF	À partir du point décrit précédemment, la ligne de base implicite étend 12.1 nautique milles au sud-sud-ouest jusqu'à un point de la mer situé à environ 2 milles marins au nord de Cap Fanchon. Le tournant prévu pourrait être ce cap ou Cap Irois immédiatement au sud. La mer territoriale (représentée) mesure, au minimum, 10,6 milles marins de la ligne de base implicite ; le maximum, 12 milles nautiques.
GH	S'étendant vers le sud-est, ce tronçon relie vraisemblablement le Cap Fanchon (ou Irois) avec le Sdt. Aigrette, le cap sud-ouest d'Haïti. La position relevée, cependant, se trouve à 2,70 milles marins à l'est-sud-est de ce point. Le (tracé) la mer territoriale minimale devient alors environ 9,5 milles marins. Point H, cependant, est situé à environ 14,25 milles marins de la dépression haïtienne ligne de base de l'eau.
SALUT	La ligne de base droite implicite joint le point précédemment décrit à Pt. Gravois. Cependant, la position relevée se trouve à environ 9,75 milles marins à l'est de

	ce point. La ligne de base droite implicite mesure 38,3 milles marins de longueur. La largeur maximale de la revendication de mer territoriale devient 16,5 milles marins ; le minimale, 10,0.
JE	La ligne de base implicite s'étend plein est à la même latitude que la précédente position décrite jusqu'à un point en pleine mer (17°59"N; 72°05'O.) environ 14,2 milles marins de la ligne de base des basses eaux. La largeur maximale de la mer territoriale résultante mesure environ 26 milles marins avec une largeur moyenne de 20 milles nautiques.
JK	La position tracée du point « K » se trouve à terre à environ 0,9 mille marin de la terminus côtier de la frontière (sur les cartes à grande échelle). La droite implicite la ligne de base rejoint le point précédemment décrit avec un cap insignifiant sur le continentale. Comme indiqué ci-dessus, la zone « contiguë » s'étendrait au-delà de la mer territoriale d'Haïti recouvre, en partie, la mer revendiquée de la République dominicaine. La "limite de la mer territoriale", que représente en fait la ligne J - K, est une limite fixée unilatéralement.

