



N° 5037

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 février 2022.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI  
*autorisant la **ratification** de la **convention** portant création de  
l'**Organisation internationale** pour les aides à la **navigation maritime***

PAR M. JEAN-PAUL LECOQ  
Député

---

ET

**ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION  
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

---

Voir le numéro :

*Assemblée nationale* : **4564**



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE SIGNALISATION MARITIME (AISM)</b> .....	7
<b>A. LES MISSIONS ET L'ORGANISATION DE L'AISM</b> .....	7
1. Les missions techniques consultatives de l'AISM.....	7
2. L'organisation de l'AISM.....	8
a. Les membres de l'Association.....	8
i. Les différentes catégories de membres .....	8
ii. Les membres les plus fortement impliqués dans les travaux de l'AISM.....	9
b. Les organes de l'Association.....	9
<b>B. LE FONCTIONNEMENT DE L'AISM</b> .....	10
1. Le financement de l'Association .....	10
2. Le lien de l'Association avec la France .....	11
<b>II. LA TRANSFORMATION DE L'AISM EN ORGANISATION INTERNATIONALE</b> .....	12
1. Un changement de statut qui va renforcer le rôle de l'AISM sur la scène internationale.....	12
2. Les stipulations de l'accord .....	13
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	21
<b>ANNEXE 1 : TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION</b> .....	31
<b>ANNEXE N°2 : LISTE DES PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR</b> .....	33



## INTRODUCTION

L'Assemblée nationale est saisie du projet de loi n° 4564, autorisant la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime signée à Paris le 27 janvier 2021.

Les règles de signalisation maritime – qui permettent aux marins de se situer en mer et de garder leurs distances de la côte et de ses dangers – sont longtemps demeurées essentiellement empiriques et non harmonisées, rendant d'autant plus complexe la tâche des navigateurs.

La gouvernance internationale de la sécurité maritime a commencé à prendre forme au début du siècle dernier avec l'adoption en 1914 de la première convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS <sup>(1)</sup>) mise en place à la suite du naufrage du *Titanic* en 1912, puis avec la création de l'Organisation maritime consultative internationale (OMCI) <sup>(2)</sup> en 1948. À ses prémices, le multilatéralisme se consacre prioritairement dans le domaine maritime à l'encadrement des normes de sécurité des navires (stabilité, flottabilité, structure, équipements) plutôt qu'à l'environnement de ces derniers. Mais dès 1926, au Congrès international de navigation du Caire, le besoin d'une coopération concernant la signalisation maritime (phares, balises...) avait été identifié à l'occasion de la première réunion officielle des chefs de service de l'éclairage et du balisage des côtes, organisée par le Français André Gervais de Rouville, chef du service des phares et balises français. Cette mobilisation a amené, en 1957, une vingtaine d'administrations maritimes nationales à s'organiser sous la forme d'une association de droit français dénommée initialement Association internationale des autorités des phares. Cet organisme a ensuite, en 1998, pris le nom d'Association internationale de signalisation maritime (AISM).

Depuis sa création, l'AISM anime à l'échelle mondiale les travaux d'experts sur les modalités et l'ingénierie des aides à la navigation. Son action se traduit par la publication de documents techniques à l'attention des administrations maritimes et des entreprises du secteur. Elle se formalise également par la rédaction de propositions à l'Organisation maritime internationale (OMI).

La présente convention qui est soumise à l'examen de notre commission vise principalement à modifier la nature de l'AISM en substituant au statut

---

(1) pour « *safety of life at sea* » en anglais soit « *sauvegarde de la vie humaine en mer* ».

(2) Cette organisation a changé de nom en 1982. Elle s'appelle désormais l'Organisation maritime internationale (OMI).

d'association loi 1901 celui d'organisation intergouvernementale afin de mettre en cohérence la nature juridique de cet organisme au regard de l'ampleur et de la dimension internationale de ses activités. Une telle évolution permettra à l'AIMS de ne plus apparaître comme un lobbyiste, mais d'être pleinement reconnue comme une organisation internationale légitime.

Le statut d'association de droit national de l'AIMS a, par ailleurs, suscité au fil des années des difficultés répétées pour l'organisme (refus d'adhésion, accès limité à certains financements, réticences de certains États à solliciter des démarches d'évaluation ou d'audit...). Ces désagréments en plus de porter préjudice au travail de l'Association nuisent *in fine* à la sécurité maritime mondiale.

Votre rapporteur tient par ailleurs à souligner que le domaine des aides à la navigation maritime, qui a longtemps été cantonné à ses aspects techniques, revêt désormais une véritable dimension stratégique. En effet, les enjeux dans ce secteur ne cessent de se renforcer avec une diversification et une densification des activités humaines en mer, le développement de nouvelles technologies et l'importance croissante accordée à la question de la protection environnementale des espaces marins et littoraux. Les aides à la navigation maritime apparaissent ainsi à la croisée de la sécurité maritime, de la planification des espaces marins et des transformations numériques et climatiques.

Le changement de statut de l'AIMS permettra de mieux répondre à ces nouveaux défis en renforçant significativement la gouvernance maritime mondiale ainsi que le multilatéralisme en constituant un cercle de coopération consolidé avec les deux autres grandes organisations maritimes que sont l'Organisation maritime internationale (OMI), plus axée sur les intérêts des États du pavillon, et l'Organisation hydrographique internationale (OHI) chargée de la cartographie marine des mers et océans du globe.

Votre rapporteur souhaite, en outre, insister sur l'intérêt que le rehaussement du statut de l'AIMS pourrait représenter pour la France qui continuera d'abriter à Saint-Germain-en-Laye le siège de la nouvelle organisation internationale. La France sera ainsi le pays hôte de l'une des trois organisations internationales à vocation maritime, ce qui aura indiscutablement des effets positifs en termes de rayonnement et d'attractivité pour notre pays.

## I. L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE SIGNALISATION MARITIME (AISM)

### A. LES MISSIONS ET L'ORGANISATION DE L'AISM

#### 1. Les missions techniques consultatives de l'AISM

L'AISM est une association internationale technique à but non lucratif de droit français ayant pour but de renforcer la sécurité et l'efficacité de la navigation maritime en contribuant à l'amélioration et à l'harmonisation des normes de balisage et de signalisation en mer.

Créée en 1957 pour institutionnaliser les relations informelles établies entre différentes administrations maritimes à travers le monde, elle rassemble des autorités nationales, des industriels, des consultants, des instituts scientifiques ainsi que des organismes de formation œuvrant dans le domaine de la signalisation maritime. Elle offre ainsi depuis 65 ans un cadre permettant à l'ensemble des grands acteurs du monde maritime d'échanger et de comparer leurs expériences sur les questions touchant au balisage et à la signalisation en mer. L'AISM n'est pas une agence normative, mais prodigue des conseils techniques afin de favoriser une harmonisation des aides à la navigation maritime à l'échelle de la planète. Par son action, l'AISM vise à développer et diffuser de bonnes pratiques à travers notamment la publication de recommandations, de lignes directrices, de manuels ou tout autre document pertinent. Le travail de l'AISM contribue ainsi à la réduction des accidents maritimes, à l'amélioration de la sécurité des personnes et des biens en mer, ainsi qu'à la protection de l'environnement marin.

L'AISM est, par exemple, parvenue à établir un système universellement reconnu de balisage comportant deux régions A et B <sup>(1)</sup> en lieu et place d'une trentaine de systèmes disparates. Cette contribution majeure de l'Association pour la sécurité de la vie en mer ainsi que la sécurité et l'efficacité de la navigation constitue indéniablement un accomplissement remarquable. L'émergence de nouveaux défis dans le domaine de la navigation maritime avec notamment le développement de technologies innovantes, mais aussi en raison d'une densification du trafic pousse à présent l'AISM à diversifier son activité. L'Association a, par exemple, récemment établi des rails de navigation pour fluidifier et sécuriser le trafic maritime, à la demande de l'OMI.

---

(1) Le système de balisage maritime de l'AISM est divisé en deux régions. La région A contient une partie de l'océan Atlantique, l'Afrique, l'Europe, l'Asie, le Moyen-Orient, l'Australie et une partie de l'océan Pacifique. La région B contient l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud.

## 2. L'organisation de l'AIMS

### a. *Les membres de l'Association*

#### i. Les différentes catégories de membres

Actuellement, l'AIMS compte trois catégories de membres : les membres nationaux qui sont issus de 89 pays, les membres associés qui sont au nombre de 74 et les membres industriels qui sont 154. Enfin, l'association compte également 40 membres honoraires, qui sont des personnes considérées comme ayant apporté une contribution importante aux travaux de l'Association.

- *Les membres nationaux*

Les membres nationaux de l'AIMS sont des autorités ou organisations nationales chargées des aides à la navigation de tout pays ou partie d'un pays qui sont légalement responsables de la fourniture, de l'entretien ou de l'exploitation des aides à la navigation maritime.

Les membres nationaux peuvent être élus au conseil d'administration. Ils influencent de manière significative le développement de la documentation de l'AIMS par leur participation au travers des différents comités techniques de l'Association.

- *Les membres associés*

Les membres associés de l'AIMS sont tout autre service, organisation ou agence scientifique qui s'intéresse aux aides à la navigation ou à des questions connexes, y compris les ports, les organisations scientifiques et de recherche.

Leur contribution au développement des orientations de l'Association sur les bonnes pratiques, via leur implication dans les travaux des comités techniques de l'AIMS, se révèle très utile pour la communauté maritime dans son ensemble.

- *Les membres industriels*

Les membres industriels de l'AIMS sont, de manière très majoritaire, des fournisseurs d'équipements électroniques (systèmes de navigation, de radio et de télécommunication), d'équipements optiques, électriques et énergétiques ou d'installations de balisage (pièces, flotteurs). Il ne s'agit pas, sauf rare exception, de compagnies maritimes ou de pêche.

L'Association représente pour ses membres industriels, une instance de travail, d'information mutuelle et de concertation pour la définition des spécifications techniques. Ils peuvent participer aux travaux des comités techniques de l'AIMS, mais n'ont pas voix délibérative en assemblée générale. Par ailleurs, les conférences quadriennales adossées à l'assemblée générale de l'AIMS, les conférences quadriennales adossées à l'assemblée générale de l'AIMS, les symposiums, les ateliers et autres séminaires de l'Association constituent autant



d'occasions permettant aux industriels d'exposer leurs technologies. Pour les personnalités auditionnées par votre rapporteur dans le cadre de ses travaux, cette proximité entre acteurs publics et industriels fait toute la force et la spécificité de l'AIMS.

La future organisation perpétuera ce mode de coopération qui est dans l'essence même d'une organisation technique. Le maintien du statut et des prérogatives des membres industriels dans le cadre de la future organisation a constitué un objectif constant et unanime au cours des négociations diplomatiques. Les entreprises pourront ainsi être « *membres affiliés* », comme cela existe dans d'autres organisations intergouvernementales comme l'Organisation mondiale du tourisme.

ii. Les membres les plus fortement impliqués dans les travaux de l'AIMS

Les États asiatiques qui sont d'importants États côtiers se trouvent de plus en plus impliqués dans les travaux de l'AIMS et plus particulièrement la Chine, la République de Corée, le Japon, la Malaisie et Singapour.

Par ailleurs, l'Allemagne, l'Australie, la France, la Norvège, les Pays-Bas et le Royaume-Uni sont d'autres membres particulièrement actifs au sein de l'Association.

#### ***b. Les organes de l'Association***

- *L'assemblée générale et le conseil de l'AIMS*

L'AIMS comprend une assemblée générale qui se réunit tous les quatre ans et qui assure la gouvernance de l'association.

Elle dispose également d'un conseil qui est son organe exécutif. Le conseil est composé de 24 membres, représentant des administrations maritimes nationales, dont 21 sont élus par l'assemblée générale et 3 qui y siègent de droit <sup>(1)</sup>. Le conseil qui se réunit deux fois par an détient d'importantes prérogatives : approbation des budgets annuels, des programmes de travail annuels et des publications.

- *Les comités techniques*

Le conseil de l'AIMS est appuyé dans sa tâche par quatre comités techniques qui constituent le cœur de l'Association et couvrent quatre grands domaines :

- L'ingénierie et la durabilité des aides à la navigation ;
- La spécification et la gestion des aides à la navigation ;

---

(1) *L'un des membres de droit, selon les statuts de l'Association, est le service légalement responsable des aides à la navigation maritime pour la France, c'est-à-dire la direction des affaires maritimes du ministère de la mer.*

- Les services de trafic maritime ;
- l'navigation <sup>(1)</sup>.

Les comités de l'AIMS réunissent un panel d'experts internationaux dans chacun des domaines concernés. Au sein des comités peuvent siéger tous les membres qui le souhaitent : administrations maritimes nationales, entreprises et organismes associés. Les comités de l'AIMS ont pour mission de préparer et de passer en revue toutes les normes, recommandations, lignes directrices, manuels et autres documents conformément au programme de travail de l'Association.

- *L'Académie mondiale*

Par ailleurs, depuis une dizaine d'années, l'AIMS a développé une action de soutien aux administrations maritimes en matière d'acquisition des capacités : audits, formations, ateliers régionaux. L'AIMS aide ainsi les pays qui en font la demande dans leurs programmes de formation et de renforcement des capacités, y compris pour le recrutement des personnels compétents dans les disciplines requises. Ce travail est assuré par une entité spécifique de l'AIMS – l'Académie mondiale – qui a significativement contribué à renforcer le rayonnement de l'Association à l'international.

## **B. LE FONCTIONNEMENT DE L'AIMS**

### **1. Le financement de l'Association**

Le budget de l'AIMS s'élève à 3,7 millions d'euros dont 2,7 millions d'euros pour les activités de l'AIMS en tant que telle et un million d'euros pour les activités de l'Académie mondiale. Les revenus de l'AIMS proviennent essentiellement des contributions de ses membres et lui permettent de financer intégralement le budget de dépenses de l'Association. Il existe trois types de cotisations selon la catégorie des membres :

- un membre national cotise à hauteur de 17 670 euros ;
- un membre industriel à hauteur de 6 350 euros ;
- un membre associé à hauteur de 3 070 euros.

Actuellement seule la contribution des membres nationaux augmente annuellement de 3 %, la contribution des membres associés et des membres industriels étant gelée depuis l'année 2017.

---

(1) qui correspond selon l'Organisation hydrographique internationale à « la collecte, à l'intégration, à l'échange, à la présentation et à l'analyse harmonisés des renseignements maritimes à bord et à terre par des moyens électroniques afin d'améliorer la navigation d'un poste d'amarrage à l'autre et les services connexes pour la sûreté et la sécurité en mer et la protection du milieu marin ». Source : <https://iho.int/fr/documents-relatifs-a-l-e-navigation> (page consultée le 11 février 2022).

L'Académie mondiale, qui est opérationnelle depuis 2012, est pour sa part, entièrement financée par des donateurs ou des contributeurs extérieurs.

La future Organisation restera financée sur le principe de cotisations obligatoires, fixées par catégorie de membres et de manière forfaitaire comme cela est actuellement le cas dans le cadre de l'Association. Les contributions volontaires qui constituent une part significative des ressources actuelles de l'AIMS resteront possibles, comme dans certaines autres organisations intergouvernementales.

## **2. Le lien de l'Association avec la France**

Au moment de la création de l'Association internationale des autorités des phares en 1957, l'organisme n'avait pour seules ressources que les cotisations de ses membres et n'avait pas encore les moyens de recruter du personnel. C'est donc le service français des phares et balises qui a initialement mis à disposition le personnel nécessaire au fonctionnement du secrétariat de l'association. Actuellement, les personnels de l'AIMS – qui sont majoritairement, à l'exclusion du personnel administratif, des ingénieurs et des personnes issues du secteur maritime – relèvent du droit français. À l'avenir, le statut d'organisation internationale implique que les personnels de la nouvelle entité relèveront principalement d'un statut de fonctionnaire international bénéficiant des dispositions d'un futur accord de siège qui devra être signé avec la France à la suite de la création effective de la nouvelle Organisation. Le projet de règlement du personnel est en cours de rédaction et s'appuiera nécessairement sur les dispositions de l'accord de siège. Il définira de manière précise les nouvelles conditions de travail des futurs fonctionnaires de l'Organisation internationale. Un cabinet d'avocats spécialisés a été désigné par le conseil de l'AIMS pour aider l'association à entreprendre toutes les démarches administratives nécessaires concernant notamment le transfert des droits des salariés actuels et le transfert de tous les contrats en cours.

Pour des raisons historiques, la France a toujours tenu une place particulière auprès de l'AIMS. Ainsi, la direction des affaires maritimes (DAM) bénéficie d'un siège de droit au conseil d'administration, donne tous les ans une subvention de 20 000 euros en faveur de l'action de l'Académie mondiale de l'AIMS auprès des pays francophones. Par ailleurs, le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères a pu à plusieurs reprises assister l'Association dans ses démarches administratives, concernant notamment des questions touchant ses salariés.

Une fois constituée en organisation intergouvernementale, la France, en tant que membre de la nouvelle Organisation, ne bénéficiera d'aucun privilège. Le ministère de la mer et le Quai d'Orsay s'entendront pour organiser sa représentation dans les instances statutaires et décisionnelles de l'Organisation. Le recul apparent que cette évolution représente pour la France paraît largement compensé par le renforcement de la capacité d'action de la future Organisation.

## II. LA TRANSFORMATION DE L'AISM EN ORGANISATION INTERNATIONALE

### 1. Un changement de statut qui va renforcer le rôle de l'AISM sur la scène internationale

La présente convention vise principalement à faire évoluer le statut actuellement en vigueur d'association loi 1901 de l'AISM vers celui d'organisation intergouvernementale. Une telle modification permettra pour votre rapporteur de résoudre l'incohérence entre l'actuel statut associatif de l'AISM et la dimension internationale de ses activités. Le présent accord n'impliquera pas, en revanche, de grandes évolutions s'agissant des missions et du travail de l'AISM.

En outre, le statut d'organisation intergouvernementale permettra à l'AISM de discuter sur un pied d'égalité avec les deux autres organisations internationales à vocation maritime que sont l'Organisation maritime internationale <sup>(1)</sup> (OMI) d'une part et l'Organisation hydrographique internationale <sup>(2)</sup> (OHI) d'autre part. Le statut d'organisation internationale placera ainsi l'AISM au même niveau que ses deux partenaires. En particulier, cela donnera plus de poids à ses propositions de textes qui pourront devenir, sous l'impulsion de l'OMI, des normes internationales. Ainsi, la transformation de l'AISM en organisation intergouvernementale, sans modifier ses missions, permettra de « fermer le cercle » des organisations internationales œuvrant dans le domaine maritime : l'OMI s'occupera des normes de sécurité des navires, l'OHI de la connaissance du milieu marin et l'AISM des aides à la navigation et des usages du littoral. Une telle évolution permettra de renforcer la gouvernance maritime mondiale, à un moment où s'ouvrent de nouvelles routes maritimes et où se multiplient les usages en mer.

Le statut d'organisation non gouvernementale de droit national a, par ailleurs, suscité de nombreuses difficultés qui ne se poseraient pas à une véritable organisation internationale. Ainsi l'AISM a pu être confrontée à des refus d'adhésion, à un accès limité à certains financements ou encore à des réticences de la part de certains États s'agissant des démarches d'évaluation ou d'audit. En outre, l'AISM a dû faire face à des difficultés administratives particulières en matière de droit d'entrée et de séjour sur le sol français pour ses salariés comme pour les délégations étrangères en visite sur son site. Le changement de statut de l'Association aura notamment pour effet de faciliter les déplacements des personnels de l'AISM et la venue des experts. Une telle évolution aura in fine pour conséquence bénéfique d'améliorer l'efficacité générale de l'AISM.

---

(1) L'OMI qui est une institution spécialisée de l'Organisation des Nations unies (ONU) concerne principalement les compagnies maritimes, les chantiers navals et les sociétés de classification.

(2) L'OHI est une organisation intergouvernementale consultative et technique dont les travaux ont pour but de s'assurer que toutes les mers, tous les océans et toutes les eaux navigables du monde sont hydrographiés et cartographiés.

## 2. Les stipulations de l'accord

La négociation du texte de la convention n'a pas été facile et les discussions ont nécessité plus d'une dizaine d'années d'échanges et quatre conférences diplomatiques réunissant entre 200 et 300 participants. La conférence diplomatique relative à la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime s'est tenue à Kuala Lumpur du 25 au 28 février 2020. L'Acte final de la conférence a été signé par 50 délégations. En tant qu'État dépositaire, la France a finalisé et déclaré la convention ouverte à la signature de tous les États membres des Nations unies le 27 janvier 2021, à Paris.

La convention était ouverte à signature jusqu'au 26 janvier 2022. 50 États ont signé la convention et sont considérés comme membres fondateurs de la future organisation internationale. Il s'agit, outre la France, de l'Allemagne, de l'Angola, d'Antigua-et-Barbuda, de l'Argentine, du Bangladesh, de la Belgique, du Brésil, du Cambodge, du Cameroun, du Canada, du Chili, de la République de Corée, de la République du Congo, de la Côte d'Ivoire, de Cuba, du Danemark, de Djibouti, de l'Égypte, de l'Équateur, de l'Espagne, de la Finlande, du Gabon, de la Géorgie, du Ghana, de la Grèce, de la Guinée-Bissau, de l'Inde, de l'Indonésie, de l'Iran, de l'Irlande, de l'Islande, de l'Italie, du Japon, de Malte, de la Malaisie, du Maroc, de la Norvège, de la Mauritanie, du Mexique, du Panama, des Pays-Bas, de la Roumanie, de la Russie, du Sénégal, de Singapour, du Togo, de la Tunisie, de la Turquie et du Vanuatu.

La prochaine étape à franchir est celle de la ratification : la création de l'Organisation sera effective le 90<sup>e</sup> jour après la date du dépôt du 30<sup>e</sup> instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. (article 20 de la présente convention). 5 États l'ont d'ores et déjà ratifié : le Japon, la Norvège, Singapour, l'Inde, et la Malaisie.

- *Dispositions relatives à la création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime*

**L'article 1<sup>er</sup>** de la convention crée la nouvelle Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime en tant qu'organisation intergouvernementale en vertu du droit international.

Il précise que l'Organisation a un caractère « *consultatif et technique* ». Cette mention conduit à écarter tout autre pouvoir qu'un pouvoir de recommandation reconnu à l'organisation vis-à-vis de ses membres. Elle n'a ainsi pas vocation à établir des normes internationales en matière d'aide à la signalisation maritime.

Enfin, cet article premier indique que l'Organisation a son siège en France et précise que son fonctionnement est énoncé de manière détaillée dans son Règlement général.

- *Définitions*

**L'article 2** est consacré à la définition des termes de la convention. Est notamment définie l'expression « *aides à la navigation maritime* » qui correspond aux « *dispositifs, systèmes ou services externes à un navire, conçus et utilisés pour accroître la sécurité et l'efficacité de la navigation des navires individuels ainsi que du trafic maritime* ».

Le présent article donne également la définition des expressions « *État membre* », « *membre associé* » et « *membre affilié* ». La première désigne les États ayant consenti à être liés par la présente convention et pour lesquels elle est en vigueur. L'expression « *membre associé* » renvoie aux territoires dépendant d'un État membre d'une part et aux actuels membres nationaux de l'AISM (agences gouvernementales ou autorités compétentes) dont les États ne sont pas membres de l'Organisation d'autre part. Enfin « *membre affilié* » désigne les fabricants, distributeurs d'équipement, fournisseurs de services ou de conseils techniques d'aide à la navigation maritime, membres de l'Organisation.

- *Dispositions relatives aux buts, objectifs et fonctions de l'Organisation*

**L'article 3** présente les buts et objectifs de l'Organisation qui sont au nombre de quatre :

- le premier objectif vise à améliorer et à harmoniser les aides à la navigation maritime à l'échelle de la planète afin de favoriser la sûreté et l'efficacité de la circulation des navires ;
- le deuxième objectif consiste à favoriser la coopération technique et le renforcement des capacités dans le domaine des aides à la navigation ;
- le troisième objectif vise à encourager et à faciliter l'adoption généralisée de normes aussi rigoureuses que possible dans le domaine des aides à la navigation ;
- Enfin, le dernier objectif consiste à permettre un échange d'informations sur les questions examinées par l'Organisation.

**L'article 4** détaille les fonctions de l'Organisation nécessaires pour atteindre les buts et objectifs énoncés à l'article 3. L'Organisation a ainsi notamment pour fonction d'élaborer et de diffuser des normes, recommandations, lignes directrices, manuels et autres documents pertinents à caractère non contraignant. Elle a également pour fonction d'examiner et de formuler des recommandations sur des éléments transmis par ses membres, ou par toute autre organisation intergouvernementale. Elle doit, en outre, mettre en place des mécanismes de consultation et d'échange d'informations sur les évolutions récentes et les activités de ses membres dans le domaine des aides à la navigation maritime. Elle doit également renforcer la coopération internationale en encourageant ses membres à entretenir d'étroites relations de travail et à se prêter mutuellement assistance.

- *Dispositions relatives à la composition de l'Organisation*

**L'article 5** précise la composition de l'organisation et les conditions d'accès aux statuts de membre associé et de membre affilié.

**L'article 6** décrit les différents organes de l'Organisation (Assemblée générale, Conseil, comités et organes subsidiaires, Secrétariat). Il précise que le Règlement général et le Règlement financier énoncent les règles de procédure applicables à chaque organe et régissent le fonctionnement quotidien de l'Organisation.

- *Dispositions relatives au fonctionnement de l'Organisation et à l'articulation de ses différents organes*

**L'article 7** précise les fonctions de l'Assemblée générale, « *principal organe décisionnel de l'Organisation* ». Elle est composée exclusivement des États membres et ses sessions régulières ont lieu tous les trois ans. Elle procède notamment à l'élection du président et vice-président de l'Organisation ainsi qu'à celle du Conseil. L'Assemblée générale décide de la politique générale et de la stratégie de l'Organisation.

**L'article 8** décrit le rôle du Conseil qui est « *l'organe exécutif de l'Organisation et est responsable de la direction de ses activités* ». Il est élu par l'Assemblée générale et est composé du président, du vice-président et des représentants de vingt-trois autres États membres. Le Conseil a notamment pour mission de coordonner « *les activités de l'Organisation dans le cadre de la politique générale, de la vision stratégique et de l'esquisse budgétaire décidées par l'Assemblée générale* ».

**L'article 9** précise les fonctions des comités et organes subsidiaires qui contribuent à la réalisation des buts et objectifs de l'Organisation en assurant une mission d'expertise. Ils ont notamment pour fonction de préparer et de passer en revue les normes, recommandations, lignes directrices, manuels et autres documents pertinents identifiés dans les programmes de travail de l'Organisation.

**L'article 10** décrit les fonctions du Secrétariat permanent de l'Organisation qui se compose du Secrétaire général et du personnel nécessaire aux travaux de l'Organisation, dans les limites du cadre budgétaire approuvé. Le Secrétariat organise notamment les réunions de l'Assemblée générale, du Conseil, des comités et des organes subsidiaires et y apporte son appui.

- *Dispositions relatives aux modalités de vote au sein de l'Organisation*

**L'article 11** décrit les modalités de vote au sein du Conseil et de l'Assemblée générale. Seuls les États membres possèdent un droit de vote. Chaque État membre dispose d'une voix, sauf dans les circonstances prévues à l'article 13 portant sur le financement de l'Organisation (*cf. infra*).

Le présent article précise que « *tous les efforts possibles sont entrepris pour que l'Assemblée générale et le Conseil adoptent les décisions par consensus entre les États membres* ». En l'absence de consensus, les décisions de ces deux organes doivent être adoptées à la majorité des deux tiers des États membres présents et votant lors d'un scrutin à bulletin secret.

Le président, le vice-président et le secrétaire général de l'Organisation sont pour leur part élus à la majorité simple des États membres présents et votant conformément au Règlement général.

Pour l'élection du Conseil, les sièges sont attribués aux candidats ayant obtenu le plus grand nombre de suffrages exprimés par les États membres présents et votants, conformément au Règlement général.

- *Dispositions relatives aux langues officielles de l'Organisation*

**L'article 12** précise quelles sont les langues officielles de l'Organisation, à savoir les six langues officielles des Nations unies : l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe.

Dès le début du processus, la question des langues officielles de la future Organisation a constitué un point d'achoppement majeur. Aux délégations exigeant l'anglais pour seule langue officielle et de travail – afin notamment de réduire les coûts de traduction – s'opposaient les délégations voulant maintenir le français et l'espagnol voire les six langues officielles des Nations unies dans le souci d'une meilleure diffusion des travaux de l'Organisation. Le compromis proposé par les Pays-Bas a permis d'inscrire dans la convention un article sur les langues officielles (article 12) correspondant aux six langues des Nations unies et de s'accorder sur une résolution de l'Acte final de Kuala Lumpur précisant que la langue de travail de l'Organisation est l'anglais ainsi que les différentes modalités d'utilisation des langues officielles lors des assemblées générales, par exemple.

- *Dispositions relatives aux modalités de financement de l'Organisation*

**L'article 13** prévoit que les dépenses de fonctionnement de l'Organisation sont couvertes par les contributions obligatoires des États membres, les cotisations des membres associés et des membres affiliés ainsi que par toute autre source (dons, legs, subventions, présents...) approuvés par le Conseil. Une fois que le Conseil a approuvé les états financiers vérifiés de l'Organisation, ceux-ci sont distribués à tous les États membres, membres associés et membres affiliés dans le cadre d'un rapport annuel.

Cet article précise, par ailleurs, que tout membre qui « *présente deux années d'arriérés de paiement de ses contributions se voit retirer ses droits de vote et son droit d'éligibilité au Conseil, après notification écrite par le Secrétaire général, et ce, jusqu'au règlement des contributions restant dues, conformément au Règlement financier, sauf si l'Assemblée générale renonce à la présente disposition* ».



- *Dispositions relatives à la personnalité juridique et aux privilèges et immunités*

**L'article 14** précise que l'Organisation est dotée de la personnalité juridique internationale et a la capacité :

- de passer des contrats et de conclure des accords avec des gouvernements, des organisations et d'autres entités ;
- d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ;
- d'ester en justice.

Le présent article indique, par ailleurs, que l'Organisation « *jouit, sur le territoire de chacun de ses États membres, des privilèges et immunités nécessaires à l'exercice de ses fonctions et à l'accomplissement de son but et de ses objectifs, dans les limites prévues par un accord conclu avec l'État membre concerné* ».

Enfin, il précise que la responsabilité des membres ne peut pas être engagée pour les actes, omissions ou obligations de l'Organisation.

- *Dispositions relatives aux amendements et réserves à la présente convention*

**L'article 15** précise les modalités de proposition et d'adoption d'un amendement à la présente convention. Il a constitué un point de négociation difficile lors de la conférence de Kuala Lumpur. Plusieurs États se sont, en effet, fermement opposés à ce que soit retenu le principe, pourtant fréquent dans les actes constitutifs des organisations internationales, selon lequel un amendement à la convention pourrait entrer en vigueur à l'égard de tous les membres dès lors qu'il aurait été ratifié par la majorité des deux tiers des États. Il a ainsi été décidé qu'un amendement entrera en vigueur à l'égard de tous les membres si l'Assemblée générale de l'Organisation le décidait par consensus après sa ratification par deux tiers des États membres.

**L'article 16** stipule que la présente convention n'admet aucune réserve.

- *Dispositions relatives à l'interprétation de la convention et au règlement des différends*

**L'article 17** appelle les États membres à régler tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente convention par des moyens pacifiques, par exemple par voie de consultations et de négociations entre eux ou par tout autre moyen convenu entre les parties au différend.

- *Dispositions relatives à la signature, la ratification, l'acceptation, l'approbation et l'adhésion à la convention et à son dépositaire*

**L'article 18** indique que la signature de la présente convention était ouverte à Paris à tous les États membres des Nations unies du 27 janvier 2021 au 26 janvier

2022 et qu'elle est soumise à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des États signataires.

Il précise ensuite que présente convention est ouverte à l'adhésion de tout État membre des Nations unies ne l'ayant pas signée à compter du 27 janvier 2022.

Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la convention sont déposés auprès du dépositaire – soit la République française conformément à l'**article 19** de la présente convention – qui en informe ensuite tous les États ayant eux-mêmes déposé ces instruments auprès du dépositaire ainsi que le Secrétaire général de l'Organisation.

- Dispositions relatives à l'entrée en vigueur

**L'article 20** prévoit que la présente convention « *entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date du dépôt du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion* ».

L'article précise, par ailleurs, que « *pour chaque État qui ratifie la convention après son entrée en vigueur, celle-ci entre en vigueur le trentième jour après le dépôt de l'instrument de ratification* ».

Enfin, pour les dispositions transitoires qui s'appliquent dès l'entrée en vigueur de la présente convention, le présent article renvoie à l'annexe à la convention (*cf. infra*).

- *Disposition relative au retrait d'un membre de l'Organisation*

**L'article 21** précise les modalités de retrait d'une Partie de la convention. Tout État peut ainsi se « *retirer de la présente convention moyennant un préavis écrit d'au moins douze mois adressé au dépositaire, lequel informe immédiatement tous les États membres et le Secrétaire général de cette notification* ».

Le présent article indique que « *la notification de retrait peut être déposée à tout moment après l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention* ». Enfin il précise que ce retrait « *prend effet le 31 décembre de l'année suivant celle au cours de laquelle la notification de retrait a été déposée* ».

- *Dispositions relatives aux modalités pour mettre fin à la convention*

**L'article 22** prévoit qu'il est possible de mettre fin à la présente convention par un vote de l'Assemblée générale ayant été annoncé au moins six mois à l'avance. La convention prend alors fin douze mois après la date de la décision susmentionnée, et dans l'intervalle le Conseil est chargé de dissoudre l'Organisation conformément au Règlement général.

- *Dispositions transitoires*

Étant donné que l' AISM existe déjà en tant qu' association, il était nécessaire d' établir des règles détaillées pour la période de transition. Les négociations sur ces différents points ont été longues et difficiles en raison de la complexité de la situation. Au final, l' annexe à la présente convention constitue une feuille de route claire pour un passage ordonné du statut d' organisation non gouvernementale à celui d' organisation intergouvernementale.

**L' annexe à la présente convention** établit huit dispositions transitoires ayant pour objet de faciliter la transition de l' AISM. Ces dispositions transitoires visent notamment à garantir la continuité des efforts internationaux pour élaborer, améliorer et harmoniser les aides à la navigation maritime.

Les dispositions transitoires prévoient ainsi dès l' entrée en vigueur de la présente convention le maintien du Président, du Vice-président et du Conseil de l' AISM et les invitent à occuper ces mêmes fonctions au sein de la nouvelle Organisation dans l' attente de la désignation de leurs successeurs par la première Assemblée générale de l' Organisation qui doit être convoquée dans un délai ne dépassant pas les six mois.

Il est également prévu, de manière transitoire, que les comités de l' AISM continuent de fonctionner jusqu' à la mise en place des comités de l' Organisation.

Les dispositions transitoires précisent que le Secrétariat de l' AISM joue le rôle du Secrétariat de l' Organisation jusqu' à sa mise en place officielle. En outre, le Secrétaire général de l' AISM fait office de Secrétaire général de l' Organisation jusqu' à l' élection de son successeur par l' Assemblée générale conformément à la présente convention.

Jusqu' à l' adoption du Règlement général par l' Organisation, celle-ci fonctionne, *mutatis mutandis*, conformément au Règlement général de l' AISM.

Il est précisé que tous les membres nationaux de l' AISM issus d' États qui ne sont pas États membres deviennent, s' ils en font la demande, des membres associés de l' Organisation « *pour une durée allant jusqu' à dix ans à compter de l' entrée en vigueur de la présente convention, à moins que l' Assemblée générale ne décide de prolonger cette période* ». Il est précisé que dans l' éventualité « *où un État, dont un ancien membre national possède le statut de membre associé (...)* acquiert le statut d' État membre, ledit membre associé cesse de l' être à la date à laquelle la présente convention entre en vigueur pour cet État ».

S' agissant des membres associés et industriels de l' AISM, ceux-ci – s' ils sont à jour de leur cotisation – deviennent, après en avoir fait la demande officielle, des membres affiliés de l' Organisation.

Enfin, le transfert des droits, des intérêts, de l' actif et du passif de l' AISM à l' Organisation est régi par le droit français.



## EXAMEN EN COMMISSION

*Le mercredi 16 février 2022, la commission examine le projet de loi autorisant la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime.*

**M. le président Jean-Louis Boulanges.** L'ordre du jour appelle l'examen, ouvert à la presse, du projet de loi autorisant la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime, sur le rapport de Jean-Paul Lecoq – nous examinerons ensuite le rapport d'information sur l'espace indopacifique.

Je me réjouis que notre collègue Lecoq ait accepté de se charger de ce rapport en cette fin de législature très chargée car la convention dont il nous est demandé d'autoriser la ratification se trouve à la conjonction de quatre dossiers sur lesquels il s'est toujours fortement impliqué : le soutien au transport maritime, l'adaptation de la réglementation et des aides aux besoins du fret maritime, le fonctionnement des organisations internationales et la défense de la place de la France dans le commerce maritime.

Cette convention vise à transformer l'Association internationale de signalisation maritime – association loi 1901 de droit français – en organisation internationale intergouvernementale, l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime.

Depuis un siècle, la France et son administration sont les moteurs de la gouvernance internationale de la sécurité de la navigation maritime. En tant qu'État dépositaire de la convention signée le 27 janvier 2021 à Paris, des responsabilités particulières nous incombent. Je m'interroge cependant sur un point : pourquoi ces grandes puissances du transport maritimes que sont la Chine, les États-Unis, le Royaume-Uni ou Chypre n'ont-elles pas signé la convention de Paris ?

**M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur.** Cette convention concerne un domaine technique dont nous parlons peu mais qui est essentiel pour la sécurité en mer : les règles concernant les aides à la navigation maritime permettant aux marins de se situer en mer et de garder leurs distances de la côte et de ses dangers – aides qui sont longtemps demeurées empiriques et non harmonisées, ce qui a compliqué la tâche des navigateurs.

La gouvernance internationale de la sécurité maritime a commencé à prendre forme au début du siècle dernier avec l'adoption, en 1914, de la première convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer dite SOLAS – *Safety of life at sea* – qui a été conclue après le naufrage du *Titanic* en 1912 – tout a commencé avec le *Titanic*... – puis, en 1948, avec la création de la future Organisation maritime internationale (OMI).

Dans le domaine maritime, le multilatéralisme s'est d'abord consacré à l'encadrement des normes de sécurité des navires – évacuation, stabilité, flottabilité, structure, équipements – plutôt qu'à l'environnement de ces derniers. Mais, dès 1926, au Congrès international de navigation du Caire, le besoin d'une coopération concernant la signalisation maritime avait été identifié, notamment grâce aux équipes françaises du service des phares et balises. En 1957, cette mobilisation a amené une vingtaine d'administrations maritimes nationales à s'organiser sous la forme d'une association de droit français dénommée initialement Association internationale des autorités des phares. En 1998, cet organisme a pris le nom d'Association internationale de signalisation maritime (AISM).

Depuis sa création, l'AISM anime à l'échelle mondiale les travaux d'experts sur les modalités et l'ingénierie des aides à la navigation. Elle publie des documents techniques à l'attention des administrations maritimes et des entreprises du secteur et elle rédige des propositions pour l'OMI, apparaissant ainsi souvent comme l'opérateur technique de cette dernière.

Par exemple, l'AISM est parvenue à établir un système universellement reconnu de balisage en lieu et place d'une trentaine de systèmes disparates. Cette contribution importante à la sécurité de la vie en mer, à la sécurité et à l'efficacité de la navigation constitue indéniablement un remarquable progrès.

La convention vise principalement à modifier la nature de l'AISM en substituant au statut d'association loi 1901 celui d'organisation intergouvernementale afin de mettre en cohérence la nature juridique de cet organisme au regard de l'ampleur et de la dimension internationale de ses activités. Une telle évolution permettra à l'AISM de ne plus apparaître comme un lobbyiste mais d'être pleinement reconnue comme une organisation internationale légitime.

Par ailleurs, le statut d'organisation non gouvernementale (ONG) de droit national a créé de nombreuses difficultés. Ainsi l'Association a pu être confrontée à des refus d'adhésion, à un accès limité à certains financements ou encore à des réticences de la part de certains États s'agissant des démarches d'évaluation ou d'audit. En outre, l'AISM a dû faire face à des difficultés administratives en matière de droit d'entrée et de séjour sur le sol français pour ses salariés, comme pour les délégations étrangères en visite au siège situé à Saint-Germain-en-Laye. Son changement de statut facilitera notamment les déplacements des personnels de l'AISM à l'étranger et la venue des experts en France. Une telle évolution permettra donc de renforcer l'efficacité ses actions.

Au cours des auditions, j'ai progressivement pris conscience de l'importance croissante des enjeux attachés à la question des aides à la navigation maritime car ce domaine, longtemps cantonné à des aspects très techniques, revêt désormais une véritable dimension stratégique.

Ainsi, de nouveaux défis apparaissent : diversification et densification des activités humaines en mer et sur les littoraux, développement de nouvelles

technologies – parcs éoliens, aquaculture –, importance désormais accordée à la question de la protection environnementale des espaces marins et littoraux. Le premier « sommet de l’océan » – *One Ocean Summit* –, la semaine dernière, a consacré l’augmentation de la surface des aires marines protégées, ce qui soulève de nombreuses questions sur le partage des usages de la mer – certains pays envisagent de créer des plateformes de lancement de fusées en mer. Le changement de statut de l’AISM permettra de mieux répondre à ces nouveaux enjeux en renforçant significativement la gouvernance maritime mondiale.

Par ailleurs, cette évolution placera l’AISM sur un pied d’égalité avec les deux autres organisations internationales à vocation maritime que sont l’OMI, liée aux Nations unies – compagnies maritimes, chantiers navals, sociétés de classification – et l’Organisation hydrographique internationale (OHI), organisation intergouvernementale consultative et technique dont les travaux portent sur la cartographie des eaux navigables et des mers du globe. La transformation de l’AISM en une organisation intergouvernementale, sans modifier ses missions, permettra de « fermer le cercle » des organisations internationales œuvrant dans le domaine maritime : l’OMI s’occupera des normes de sécurité des navires, l’OHI de la connaissance du milieu marin et l’Organisation internationale des services maritimes des aides à la navigation et des usages du littoral.

J’insiste sur l’intérêt que le rehaussement du statut de l’AISM pourrait représenter pour la France, qui continuera d’accueillir à Saint-Germain-en-Laye le siège de la future organisation internationale. La concurrence, de ce point de vue, a été rude mais notre pays a beaucoup travaillé pour mettre en valeur tout ce qui a été réalisé depuis des années pour améliorer la réglementation, notamment à la suite des naufrages du *Torrey Canyon* et de l’*Amoco Cadiz*. La France sera ainsi le pays hôte de l’une des trois organisations internationales à vocation maritime, ce qui aura des effets positifs en termes de rayonnement et d’attractivité. C’est d’une certaine manière légitime puisque nous disposons du deuxième domaine maritime mondial.

En tant que bon communiste, je précise que le personnel de l’actuelle AISM ne sera en rien perdant – statut, salaires, conditions de travail – et s’est montré satisfait de cette transformation, un accord de siège étant en cours d’élaboration.

Pour l’ensemble de ces raisons, je vous invite à voter sans réserve en faveur de l’approbation de cet accord.

Un certain nombre de grandes puissances maritimes, en effet, n’ont pas signé la convention entre janvier 2021 et janvier 2022, mais elles peuvent encore y adhérer. On compte notamment la Corée du Sud, les Pays-Bas et Singapour parmi les États fondateurs de l’AISM devenus fondateurs de la nouvelle organisation mais il faut maintenant que les pays qui ont signé la convention la ratifient. Nous devrions être en l’occurrence le sixième pays à le faire, même si le Sénat ne pourra vraisemblablement pas voter le texte avant le début de la prochaine législature. La reconnaissance de l’organisation internationale devrait ainsi faciliter la venue d’autres pays. L’harmonisation des normes nécessite certes parfois des

investissements et des pressions ne manquent pas de s'exercer, mais la conjonction finira par jouer en faveur de la navigation internationale.

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Le sort des personnels ne nous inquiète donc pas puisque vous avez fait preuve de vigilance !

Ce rapport montre à quel point l'internationalisation de l'Association est essentielle afin de renforcer son influence et la nôtre. En somme, il s'agit de moins contrôler pour rayonner plus, pari qui nous paraît justifié.

Enfin, eu égard à votre réponse à ma question, le mouvement se prouve en effet en marchant : ratifions et, espérons-le, nous serons rejoints.

**Mme Liliana Tanguy (LaREM).** L'excellent travail du rapporteur montre combien l'adoption de ce projet de loi est nécessaire, particulièrement pour la députée finistérienne que je suis, comme pour les autres collègues élus de territoires littoraux et maritimes.

La ratification de cette convention s'impose pour assurer la sécurité des gens de mer et des biens, comme le Président de la République l'a affirmé la semaine dernière lors du sommet mondial de l'océan qui s'est tenu à Brest.

L'adoption de cette convention emporterait de nombreuses conséquences pour l'AIMS et le rayonnement international de la France. La légitimité de l'Association serait ainsi confortée, notamment grâce au développement des relations avec les autres organisations internationales. Le maintien du siège à Saint-Germain-en-Laye, quant à lui, garantira l'attractivité de notre pays.

Cette adoption est également essentielle compte tenu de l'internationalisation des enjeux maritimes. En outre, le changement de statut de l'AIMS me paraît indispensable afin d'accroître la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin à travers l'harmonisation des aides à la navigation et la facilitation de l'adoption de normes et des échanges d'information.

En tant que puissance maritime ouverte sur le monde, la France ne peut qu'être attachée à l'adoption de ce texte. Pour toutes ces raisons, le groupe LaREM votera en faveur de ce projet de loi.

**M. Didier Quentin (LR).** Après le remarquable exposé de M. le député du Havre, à l'entrée de l'estuaire de la Seine, l'intervention du député de Royan, à l'entrée de l'estuaire de la Garonne !

Si « tout a commencé avec le *Titanic* », je ne dirais pas que tout se termine avec le rapport de M. Lecoq mais l'avancée est remarquable !

Les règles de signalisation maritime sont en effet en partie empiriques et non harmonisées, ce qui complique la navigation internationale. La date essentielle à retenir est l'année 1957, création de l'Association internationale de signalisation maritime, à laquelle les équipes françaises ont pris part d'une manière décisive.



Ce projet de loi présente trois avantages : une reconnaissance internationale – l'Association n'apparaîtra plus comme un lobby –, l'éligibilité à des fonds étatiques, l'accueil, par la France, du siège de cette nouvelle organisation intergouvernementale à Saint-Germain-en-Laye. La France sera ainsi le pays hôte de l'une des trois organisations maritimes mondiales : l'OMI, l'OHI et l'AIMS. Nous ne le dirons jamais assez : avec plus de 11 millions de kilomètres carrés, nous possédons le deuxième espace maritime mondial et, avec CMA CGM, du deuxième chargeur mondial. L'AIMS contribuera donc au rayonnement de notre pays.

**M. Bruno Joncour (Dem).** Nous avons eu souvent l'occasion de souligner l'importance de la dimension maritime de la France.

Par le développement de ses missions et de son action internationale, l'AIMS est indispensable à la navigation et à la sécurité maritime. Créée en 1957, alors que la gouvernance internationale en matière de sécurité maritime était en plein essor, l'AIMS répondait aux besoins grandissants d'harmoniser à l'échelle internationale les règles de signalisation maritime afin de permettre aux marins d'évoluer en toute sécurité, notamment en maintenant la distance nécessaire avec les côtes.

Dès son origine, cette Association initialement nommée Association internationale des autorités des phares, a permis à une vingtaine d'administrations maritimes de se réunir et de s'organiser sous la forme d'une association de droit français. Depuis lors, afin de simplifier la tâche des navigateurs, l'AIMS a mené des expertises sur les modalités et l'ingénierie des aides à la navigation dont les conclusions permettent de transmettre de précieuses informations techniques aux administrations maritimes et aux entreprises du secteur.

En raison de l'importance de sa mission, l'AIMS a considérablement évolué puisqu'à ce jour, elle regroupe 305 membres, dont 87 administrations maritimes du monde entier, 66 membres associés et 152 membres industriels.

Enfin, dès 1961, elle a été associée en tant que consultante à l'OMI, auprès de laquelle elle continue de travailler étroitement.

Malgré l'importance de ses activités, force est de constater que son statut actuel l'expose à différentes difficultés. Davantage perçue comme un lobbyiste que comme une organisation internationale à part entière, l'Association souhaite donc que ses statuts évoluent.

L'adoption de ce projet de loi permettra de ratifier la convention signée à Paris en janvier 2021 prévoyant la création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime. Considérant que cette évolution est nécessaire pour permettre à l'AIMS de poursuivre ses missions, notre groupe votera pour ce projet de loi.

**M. Alain David (SOC).** La transformation de l'AIMS en une véritable organisation internationale constitue indéniablement un progrès ; elle illustre une

nouvelle fois l'utilité du multilatéralisme afin de résoudre des problèmes concrets et de renforcer la coopération entre États mais aussi, en l'occurrence, avec les acteurs de la navigation.

L'AISM permet de faire cohabiter utilement ses membres associés, ports ou organisations scientifiques et de recherche, ainsi que ses membres industriels, fournisseurs d'équipements de navigation ou de balisage.

La France, qui pourra s'enorgueillir de compter une nouvelle organisation internationale sur son territoire, a vocation à emboîter le pas des premiers États qui ont ratifié la convention : Japon, Norvège, Singapour, Inde et Malaisie.

J'ai noté avec satisfaction qu'en dépit du rôle qu'ils continueront à jouer, les membres non étatiques ne feront pas partie de l'assemblée générale, organe décisionnel de l'Organisation.

Pour toutes ces raisons notre groupe votera en faveur de ce texte.

**M. M'Jid El Guerrab (Agir ens).** L'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime doit prendre la suite de l'AISM, association créée en 1957 et dont le siège se trouve à Saint-Germain-en-Laye. Sa transformation en organisation internationale reflète le développement de son action internationale.

L'objectif est de renforcer l'harmonisation des aides à la navigation, sans modifier l'ordonnement du droit international puisque les documents issus des travaux de la future organisation demeureront non contraignants.

La convention dont la ratification nous est soumise ne présente aucune incompatibilité ni contradiction avec les engagements internationaux de la France ; elle a été élaborée conformément aux règles de droit international public, ainsi qu'avec le droit de l'Union européenne. La signalisation maritime relève en effet de la compétence exclusive des États membres, qui sont souverains dans leurs eaux territoriales. Ils tiennent leurs droits de conventions internationales, en particulier la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

La France est le premier État signataire de cette nouvelle convention, laquelle a été ouverte à la signature de tous les États membres des Nations unies lors d'une cérémonie restreinte tenue à Paris le 27 janvier 2021. Le groupe Agir ensemble est favorable à cette ratification.

**Mme Frédérique Dumas (LT).** L'AISM permet, par son travail de production de documents techniques, d'améliorer la sécurité maritime sur l'ensemble du globe. Les besoins sont immenses, alors que les accidents sont encore trop nombreux. Un exemple parmi d'autres : les marées noires, déversant du pétrole en mer et causant des pollutions massives, sont toujours trop fréquentes.

La transformation de l'AISM en Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime lui permettra de disposer d'une capacité juridique d'action

renforcée pour atteindre ses objectifs : elle sera plus opérationnelle, même si tout n'est pas contraignant. Ainsi, nous pourrions espérer une meilleure protection de la navigation maritime, des personnes et de l'environnement.

L'association deviendra une des trois organisations internationales en matière de gouvernance internationale des mers et des océans. Notre pays, précurseur dans ce domaine, accueillera son siège, ce qui est une bonne chose. Nous nous interrogeons toutefois sur la pertinence de maintenir le siège d'une organisation maritime en région parisienne. Pourquoi ne pas le délocaliser dans une ville à forte identité maritime ? Notre groupe a exprimé à plusieurs reprises une demande de déconcentration des ministères : cela pourrait commencer par le ministère de la mer, que l'on pourrait installer au Havre ou encore à Brest, ville à la tradition maritime très forte et qui vient d'accueillir le *One Ocean Summit*.

L'espace maritime, soit 71 % de la planète, est en train de devenir un lieu de tensions géopolitiques majeures, de conflits territoriaux ou pour l'exploitation des ressources. Les ambitions expansionnistes de nombreux États dans l'espace maritime sont inquiétantes : la Chine construit en mer de Chine méridionale des îlots artificiels afin de revendiquer une zone économique exclusive (ZEE) et de prendre le contrôle d'une zone stratégique riche en ressources pétrolières et gazières, par laquelle transite un tiers du commerce mondial. Ces îlots artificiels lui servent également de bases militaires ; de ce fait, le contrôle de la navigation maritime dans cette zone et, plus au sud, via le détroit de Malacca, revêt un intérêt stratégique majeur.

Les grands fonds marins regorgeant de ressources risquent en outre d'être pillés de façon anarchique par les grandes puissances. Dans ce contexte de tensions croissantes, il est plus que nécessaire de promouvoir le multilatéralisme et une gouvernance maritime ordonnée. Ce texte y contribuera, bien que modestement. C'est pourquoi nous le soutiendrons.

**Mme Bérengère Poletti.** Je souhaite apporter un témoignage. Lors de la préparation d'un rapport sur l'environnement international des outre-mer, j'ai visité le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) situé à Fort-de-France et géré par la marine nationale, qui porte secours à tous les bâtiments en perte de vue. Ce dispositif existe dans tous les outre-mer. Je tenais à rendre un hommage appuyé aux militaires, dont le travail de sauvetage et pour la sécurité des océans est remarquable.

**Mme Natalia Pouzyreff.** Lorsque j'ai été élue, en 2017, je suis allée visiter l'AIMS à Saint-Germain-en-Laye. C'est une petite équipe mais son influence s'étend dans le monde entier grâce à ses actions de formation, participant ainsi au rayonnement de la France.

Le 27 janvier dernier, une convention a été signée à Saint-Germain-en-Laye par cinquante-et-un États. Le passage du statut d'ONG à celui d'une organisation intergouvernementale présente beaucoup d'avantages. La liaison avec l'OMI sera

plus équilibrée pour la France : aujourd'hui, ce sont les pays qui comptent beaucoup de chargeurs – par exemple un petit pays comme le Danemark –, ou bien ceux où les infrastructures portuaires sont les plus développées qui ont le plus de poids. La France, avec la deuxième plus grande ZEE dans le monde, verra ainsi son influence augmenter auprès de l'OMI et de l'OHI. Je remercie donc le rapporteur pour son travail et je me réjouis que ce texte puisse être voté par tous les groupes.

**M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur.** Je suis député du Havre, dont le port est désormais uni à celui de Paris dans le cadre d'une nouvelle structure, HAROPA. L'Île-de-France possède ainsi un port maritime, et le siège de l'organisation se trouvera donc bien dans un espace maritime.

S'agissant d'une organisation intergouvernementale, elle sera amenée à recevoir dans ses locaux des délégations étrangères – 2 500 experts fréquentent chaque année son académie, située au siège. S'il paraît logique que les structures opérationnelles comme le contrôle maritime douanier se trouvent à Brest ou au Havre, il est plus pratique que le siège soit installé à Saint-Germain-en-Laye. En se transformant en organisation, l'AIMS aura peut-être un problème de place pour accueillir ses adhérents, et la question d'un agrandissement se posera sans doute à terme, mais cela n'est pas le cas aujourd'hui.

Bien qu'étant très critique avec la politique gouvernementale actuelle, je tiens à saluer le travail accompli par le Quai d'Orsay en faveur de l'accueil d'organisations internationales. Ces efforts ont sans doute permis à la France, face à un concurrent important, de conserver le siège de la future organisation. Le ministère de la mer et le Quai d'Orsay ont consacré dix années à la transformation de cette association en organisation intergouvernementale.

L'AIMS, dans sa mutation, a dû régler la question des membres associés et des industriels. Le statut d'association loi 1901 permettait d'accueillir à égalité des industriels, des experts et des représentants du Gouvernement. Une organisation intergouvernementale, par définition, ne comporte que des représentants des gouvernements. Il a donc fallu trouver une solution pour ne pas perdre le lien avec les experts, gage de qualité, et pour continuer à les associer au travail de l'organisation future.

Mon groupe a demandé que ce texte ne soit pas discuté en séance publique en procédure d'examen simplifié, ce qui permettra d'avoir un débat demain matin au sujet de la mer, qui a toujours marqué l'histoire de notre pays. De plus, nous n'avons pas souvent l'occasion d'assister à la transformation d'une association en organisation intergouvernementale : il serait dommage que cela se fasse à la sauvette. Il faut en montrer tout l'intérêt et notamment rappeler les enjeux liés à la protection de l'environnement et à la prévention des accidents maritimes. Ainsi, la commission des affaires étrangères aura l'occasion de terminer cette législature avec un débat en séance.

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Vous avez évoqué l'unification portuaire entre Paris, Rouen et Le Havre : c'était l'un des derniers engagements concrets du si regretté Antoine Rufenacht, qui a énormément œuvré pour le littoral.

J'approuve le passage en séance publique : il est toujours nécessaire de rappeler la vocation maritime de la France que, spontanément, nous avons tendance à sacrifier à sa vocation continentale.

*La commission **adopte** l'article unique **non modifié**.*

*L'ensemble du projet de loi est **ainsi adopté**.*



## **ANNEXE 1 : TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION**

### **Article unique**

*(Non modifié)*

Est autorisée la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime (ensemble une annexe), signée à Paris le 27 janvier 2021 et dont le texte est annexé à la présente loi.





## **ANNEXE N°2 : LISTE DES PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR**

### **Auditions à Paris ou par visio-conférence**

#### **Ministère de l'Europe et des affaires étrangères**

Mme Caroline KRAJKA, sous-directrice – direction du droit de la mer, droit fluvial et des pôles

M. Nabil HAJJAMI, consultant juridique à la sous-direction du droit international (direction des affaires juridiques)

Mme Marion SEGARD, rédactrice à la sous-direction des affaires économiques et budgétaires (direction des Nations unies, des organisations internationales, des droits de l'homme et de la francophonie)

#### **Ministère de la mer**

M. Vincent DENAMUR, sous-directeur des services maritimes et du contrôle

#### **Association internationale de signalisation maritime (AISM)**

M. Francis ZACHARIAE, secrétaire général de l'AISM

M. Omar FRITS ERIKSSON, secrétaire général adjoint de l'AISM

M. Jacques MANCHARD, consultant auprès de l'AISM et ancien fonctionnaire de la Direction des affaires maritimes