Hassan S. Khalilieh,
Islamic law of the sea: freedom of navigation and passage rights in Islamic thought

Cambridge, Cambridge University Press, 2019, 283 p. ISBN : 9781108481458

Mots-clés : droit maritime, piraterie, commerce maritime

Keywords: Maritime law, piracy, maritime trade

Quelle est la contribution de l'Islam à la loi de la mer ? Telle est la question que pose Hassan S. Khalilieh dans cet ouvrage qui vise à montrer que l'Islam a toujours promu une liberté des mers, bien avant que Hugo Grotius ne théorise cette notion au XVIIe siècle. Spécialiste reconnu du droit musulman de la mer (*Islamic maritime law: an introduction*, Leyde, 1998 ; *Admiralty and maritime laws in the Mediterranean Sea [Ca. 800-1500]: the* Kitāb Akriyat al-Sufun *vis-à-vis the* Nomos Rhodion Nautikos, Leyde, 2006), Khalilieh mobilise pour sa démonstration des sources d'une grande diversité : textes juridiques bien sûr, mais aussi œuvres de géographes, de chroniqueurs, documents de la Geniza ou traités bilatéraux avec les puissances chrétiennes, textes dont il donne parfois des traductions substantielles. Il s'appuie en outre sur une bibliographie impressionnante de près de 50 p., qui alimente des notes copieuses (bien que parfois un peu envahissantes) et qui constitue un des premiers intérêts du livre, avec notamment des thèses inédites et des ouvrages en arabe ou (moins souvent) en hébreu, rarement cités dans les études sur la Méditerranée. Son champ d'étude couvre tous les pays d'Islam et leurs relations avec les mondes extérieurs, aussi bien dans l'océan Indien qu'en Méditerranée, des origines (avec une insistance particulière sur le Coran et les précédents prophétiques) jusqu'à la fin du Moyen Âge, voire au-delà.

La démonstration par Khalilieh de la primauté de l'Islam dans la théorisation et la mise en place d'une liberté de navigation sur mer se déploie en trois parties. La première réfléchit au concept de liberté des mers et montre, après un bref rappel des doctrines préislamiques en Méditerranée (droit romain et byzantin) et dans l'océan Indien, que le Coran a garanti qu'aucun pouvoir ne peut s'approprier la souveraineté sur la mer, qui n'appartient à aucune nation. Cela relève de la Loi naturelle, suivie, selon lui, dans le livre saint, et qui s'inscrit dans la continuité des lois byzantines et persanes. Le Coran n'évoque cependant pas directement les questions maritimes, qui sont traitées par les juristes selon un raisonnement par analogie avec les transports terrestres. Le précédent prophétique est enfin analysé à travers l'accord signé avec Mar Yūḥannā ibn Ru'ba, gouverneur et évêque du port de Aylah sur la mer Rouge en 630, qui garantit une protection sur terre et sur mer, contre le paiement d'un tribut annuel. Ce traité, qui repose sur un principe de réciprocité, serait le reflet de la position du Prophète concernant la liberté de navigation, la juridiction sur les navires en mer ou le statut légal des sujets sur les navires étrangers. Il aurait servi de cadre normatif pour les juristes postérieurs, et pour les traités bilatéraux signés avec des puissances chrétiennes – par exemple celui de 1290 entre Qalāwūn et Gênes, par lequel le sultan accorde un statut d'extraterritorialité aux navires sous pavillon génois. Il règle d'une part la question du partage de juridiction, le gouverneur d'Aylah continuant à l'exercer sur ses sujets en mer, sur ses navires et dans les ports étrangers, et d'autre part celle de la sauvegarde (*amān*) garantie par les deux parties sur terre et sur mer. Khalilieh consacre un long développement à cette dernière notion, centrale pour les relations diplomatiques et commerciales, puisqu'un *ḥarbī* ne peut naviguer vers les pays d'Islam que muni d'un *amān* ou sous couvert d'un traité de paix qui garantit une sauvegarde collective. La question se pose cependant de l'extension spatiale de cette protection sur mer, au-delà des zones proches des côtes. Khalilieh montre, à partir d'un texte de Saḥnūn, qu'elle reste valable tant que le navire n'a pas atteint un lieu où il est en sûreté, notamment proche de son propre pays.

La deuxième partie est consacrée à la notion d'eaux territoriales, sur lesquelles continue à s'exercer la souveraineté d'un État. Si elle s'affirme en Europe à la fin du Moyen Âge, Khalilieh considère qu'elle préexiste en Islam, ainsi que l'attestent des formes possessives comme *baḥrihā*, désignant une zone que Muqaddasī délimite comme l'espace d'où l'on peut apercevoir depuis la côte le sommet du mât d'un navire. Là encore, Khalilieh s'appuie sur l'exemple des premiers temps de l'Islam et sur le statut sacré de la mer du Hedjaz. À l'intérieur de cette zone s'exerce une souveraineté, qui s'exprime par la revendication de droits exclusifs, notamment pour la pêche, mais aussi par la surveillance des côtes, mais sans que la libre navigation ne soit entravée ni le droit d'aubaine autorisé.

Malgré la richesse des matériaux mobilisés et un souci louable de ne pas se limiter à une vision européo-centrée du droit maritime et international, le raisonnement de Khalilieh est cependant souvent affaibli par une absence de contextualisation, par une vision quelque peu irénique qui tend trop souvent vers l'apologie et par sa volonté de démontrer à

BCAI 36 (2022) Hassan S. Khalilieh: Islamic law of the sea: freedom of navigation and passage rights in Islamic thought, recensé par Dominique Valérian
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

tout prix la modernité du droit musulman de la mer. Le Coran, ou le précédent prophétique, sont systématiquement considérés comme les seules matrices d'élaboration du droit de la mer – alors même que Khalilieh avait bien montré dans ses précédents ouvrages le poids de l'héritage romano-byzantin en Méditerranée. Le livre navigue en permanence entre océan Indien et Méditerranée, ou entre cette époque des origines et le Moyen Âge tardif, l'époque moderne voire contemporaine avec le droit maritime élaboré dans le cadre des Nations Unies, comme lorsqu'il affirme que la liberté des mers, telle que stipulée dans l'article 87 de la convention des Nations Unies sur la loi de la mer « s'aligne sur les principes coraniques et sur la Loi musulmane des nations » (p. 93). Dès lors, il considère que l'Islam a, de tout temps, protégé la liberté de circulation et de commerce, garantie par le Coran, la coutume (*costumary laws*) et les traités de paix, permettant une unité de la Méditerranée par les échanges. Selon lui cette liberté n'admettait pas d'exception, même pour les *ḥarbī*s en temps de guerre, sauf en cas d'intention hostile, les musulmans, avant d'user de violence, ayant l'obligation de demander les intentions de l'autre partie et, dans le doute, devant faire preuve de patience pour éviter des décisions trop rapides.

Ces limites méthodologiques apparaissent particulièrement dans la troisième partie consacrée à la piraterie. Khalilieh part de sa définition par l'ONU et l'International Maritime Bureau, se demandant laquelle des deux définitions est la plus compatible avec la loi musulmane. La piraterie étant une entrave à la liberté des mers garantie par le droit musulman, elle ne peut donc pas avoir selon lui un caractère légal, comme dans le cas de la course. Si l'on trouve en effet dans les traités de paix avec les puissances chrétiennes des mots comme *qarṣana* pirates dérivés de l'italien ou du latin, ils côtoient d'autres expressions comme *ḥarāmiyyat al-baḥr* ou *luṣūṣ al-baḥr* (littéralement : « voleurs de mer », pirates, qui renvoient à des activités de brigandage (*ḥirāba*) en marge de la loi. Cela conduit Khalilieh à réfuter l'identification du jihad maritime à de la piraterie, que l'on trouve chez les auteurs chrétiens médiévaux, et aussi chez les chercheurs contemporains, un contresens selon lui, dû à une méconnaissance du droit musulman et des textes arabes ou à des préjugés hostiles à l'islam. Les combattants du jihad ne sont en effet jamais qualifiés dans les textes arabes de *muḥārib*s, et les dénonciations de piraterie à leur encontre dans les textes chrétiens ne peuvent alors être que de fausses accusations. Tout au plus peut-il y avoir des pirates dans des contextes d'affaiblissement du pouvoir, comme en Cyrénaïque au XIe siècle, alors que, globalement, la piraterie chrétienne en Méditerranée est beaucoup plus menaçante (ce qui n'est pas faux à certaines époques). Au contraire, la lutte contre le brigandage sur mer est, selon lui, la plus haute forme du jihad (p. 213). Ce dernier étant un acte légal, il ne peut donc pas être assimilé à de la piraterie qui sort de la légalité : le raisonnement, qui se tient peut-être dans une logique purement juridique, est quelque peu spécieux et ne résiste pas à l'étude de la réalité de la pratique des razzias, phénomène complexe qui tient à la fois de la guerre contre le *Dār al-ḥarb*, de la légitimation des pouvoirs musulmans et d'une activité de rapine en lien notamment avec la recherche de captifs. Les menaces des pirates musulmans sont bien réelles, limitant de fait la liberté de circulation sur mer, et la Méditerranée a été, comme l'a bien montré Christophe Picard, un lieu de projection de l'universalité des califes qui faisaient des razzias, sous le signe du jihad, un instrument de la revendication de leur souveraineté sur la mer. Que ces expéditions soient placées dans les textes arabes sous le signe d'une action légale de jihad relève à cet égard d'un discours de légitimation à usage interne que ne pouvaient partager ceux qui en étaient les victimes. L'analyse des traités de paix avec les puissances chrétiennes aurait pu à cet égard permettre une approche plus contextualisée montrant les efforts partagés pour réduire les menaces pirates de part et d'autre ou, au moins, leurs conséquences humaines, politiques et économiques, et pour construire des normes qui résultaient moins d'une base coranique que de négociations diplomatiques dans lesquelles la différenciation religieuse entre les acteurs était absente.

Cette tonalité générale partisane affaiblit la portée de l'ouvrage de Hassan Khalilieh, ce qui est dommage car son étude est documentée et savante, et elle apporte des éléments importants susceptibles de nourrir une réflexion sur le droit maritime en Islam.

Dominique Valérian
Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne,
UMR 8167 Orient & Méditerranée

BCAI 36 (2022) Hassan S. Khalilieh: Islamic law of the sea: freedom of navigation and passage rights in Islamic thought, recensé par Dominique Valérian
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net