

**La coopération entre Etats pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution par les hydrocarbures**

HAMEDI SIAD Nabila

Maître assistante A

Faculté de droit et des sciences politiques

Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou

**Introduction.**

La prise de conscience au niveau international en matière de pollution marine, a été très lente. L'opinion publique a découvert le problème par un événement spectaculaire, lorsque le 18 mars 1967, le catastrophique naufrage du Torrey-Canyon<sup>1</sup>, navire citerne battant pavillon libérien, s'est échoué sur les écueils des « seven stones » au large des îles Scilly avec la marée noire qui s'en est suivi. Les conséquences étaient graves et désastreuses sur la faune et la flore et sur l'activité humaine telle que le tourisme et la pêche.

C'est pourquoi au niveau universel, afin de lutter contre les pollutions qui atteignent, à des degrés divers, les espaces maritimes, il était nécessaire de développer une coopération. Les Etats ont alors pris peu à peu cette source de pollution comme objet de leur application, ce qui a suscité la conclusion de quelques conventions internationales.

Les nombreux accidents de pétroliers qui ont suivi celui du Torrey-Canyon, et notamment celui de l'Amoco-Cadiz en 1978 et l'Exxon Valdez en mars 1989, ont révélés les insuffisances et lacunes des conventions signées avant, et apparaissent les limites des solutions universelles. Le cadre international permet alors mal de trouver des solutions juridiquement applicables et suffisamment concrètes pour s'adapter aux situations des différentes mers, tel que la mer

---

<sup>1</sup> - Le 18 Mars 1967, le Torrey- Canyon Navire-citerne battant pavillon libérien s'est échoué sur les écueils des « seven stones » au large des îles Scilly et que 117.000 tonnes de pétrole brut ont commencé à se répandre sur la plage engluée par une épaisse couche de pétrole, dommages considérables pour la flore et la faune océanique, nécessite des efforts gigantesques pour limiter les dommages. Jean-Pierre Quéneudec, « les incidences de l'affaire Torrey-Canyon sur le droit de la mer ». Annuaire Français de droit international, volume 14 N° 14 France 1968 p 701.

méditerranée<sup>1</sup>, l'une des mers les plus exposées au risque de pollution accidentelle causée par le transport du pétrole brute du moyen orient et d'Afrique du Nord. Il ne peut y avoir de coordination effective que s'il y a coopération étroite, à un niveau où les responsabilités et les intérêts des riverains sont directs et plus facilement appréhendés.

La similarité des problèmes environnementaux marins en méditerranée impliquent qu'une action commune et solidaire, de tous les Etats riverains, à entreprendre pour qu'une protection efficace soit réalisée.

Il sera ici question des pollutions liées à l'activité de transport maritime, notre étude ne concernera pas la pollution due à l'exploitation des navires à passagers, mais se limitera à celle des navires marchands transportant des marchandises polluantes et dangereuses (hydrocarbures).

Comment maîtriser cette pollution et s'en prémunir ? Quels sont les règlements internationaux et régionaux qui régissent les rejets d'hydrocarbures ?

Pour répondre à ces questions, nous allons dans un premier temps de ce travail, étudier le rôle des conventions internationales touchants cette source de pollution (chapitre I), et voir comment la mer méditerranée est protégée contre la pollution par hydrocarbures sur le plan régional (chapitre II).

## **Chapitre I: Les conventions internationales pour la protection de la mer méditerranée de la pollution par les hydrocarbures.**

La coopération internationale est le moyen idéal de parvenir à lutter contre la pollution de la mer et de préserver un patrimoine commun tel que la mer méditerranée.

Plusieurs conventions internationales ont pris en considération la spécificité et la vulnérabilité de la Mer Méditerranée. La nécessité d'une prévention de la pollution de cette mer s'est traduite en deux manières : La première est la manière directe, par l'octroi à la mer méditerranée d'un statut particulier, celui de « zone spéciale » dans le cadre de la

---

<sup>1</sup> - Le lent renouvellement des eaux de la mer qui font de la mer méditerranée une mer fragile incapable de se régénérer de façon à favoriser la dispersion des polluants, de plus sa faune et sa flore sont naturellement peu prolifiques. In mer méditerranée geoconfluences.ens\_lyon.fr.

convention de Marpol 1973/78 sur la prévention de la pollution par les navires<sup>1</sup>. La deuxième est représentée par la convention de Montegobay de 1982<sup>2</sup>, qui mentionne de manière indirecte la mer méditerranée en reconnaissant le caractère particulier des mers dites fermées et semi-fermées (section 2).

Mais avant de présenter ces conventions qui mentionnent de manière directe ou indirecte l'importance de protéger la mer méditerranée, nous allons d'abord étudier les conventions internationales qui protègent le milieu marin en général (section1).

### **Section 1 : Les conventions internationales visant à protéger le milieu marin.**

#### **I) La déclaration de Stockholm et ses principes relatifs à l'écologie marine.**

En matière de pollution marine, la prise de conscience au niveau international a été très lente.

Dans les années 1970, un mouvement d'opinion va stimuler une action internationale importante. Le tournant est pris avec la déclaration de Stockholm de 1972 sur l'environnement : vingt-six principes généraux et un plan d'action pour l'environnement composé de cent neuf recommandations forment une charte fondamentale garantissant le développement futur du droit international en la matière. Jean Marc Laveille considère que « cette conférence marque le

---

<sup>1</sup> - La convention Marpol 73/78 est une combinaison de deux traités adoptés respectivement en 1973 et 1978. La convention pour la prévention de la pollution par les navires a été adoptée le 2 Novembre 1973 au sein de l'OMI, le protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1973 a été adopté lors d'une conférence sur la sécurité des pétroliers et sur la prévention de la pollution. MARPOL 73.78 est entrée en vigueur le 20 Octobre 1982. Disponible sur le site [www.gouv.ci/autresimages/convention\\_Marpol.pdf](http://www.gouv.ci/autresimages/convention_Marpol.pdf). L'Algérie a adhéré à la convention avec le décret n° 88-101 du 31 Mai 1988- JORA N° 022 du 01-06-1988 p 644.

<sup>2</sup> - Conclue le 10 décembre 1982 à Montegobay , entré en vigueur le 16 Novembre 1994 , et dont la ratification fut formellement confirmée le 1<sup>er</sup> Avril 1998 par la Communauté Européenne In [www.un.org/depts/los/conventionagreements/texts/unclos\\_f.pdf](http://www.un.org/depts/los/conventionagreements/texts/unclos_f.pdf). L'Algérie a adhéré à cette convention en 1996, ordonnance n° 96- 05 du 10 Janvier 1996 portant approbation de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer. N° JORA : 003 du 14-01-1996.

début d'une prise de conscience des enjeux planétaires liés à la protection de l'environnement »<sup>1</sup>.

Dans la déclaration de Stockholm, une place non négligeable a été réservée à la protection de l'environnement marin. Le principe n° 7 déclare que les Etats devront prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la pollution des mers<sup>2</sup>. De même les principes 21 et 22 se rapportent au milieu marin et présentent une formulation précise<sup>3</sup>.

Dans les cent neuf recommandations formant le plan d'action pour l'environnement, on relève celles qui visent la préservation du milieu marin. C'est-à-dire principalement les recommandations 86 à 94<sup>4</sup>.

la recommandation 86 enjoint aux Etats d'adhérer aux instruments de lutte contre la pollution des sources marines, de les mettre en œuvre et de développer la réglementation future tant nationale qu'internationale, permettant de prévenir plus efficacement la dégradation des mers. Ce développement de la réglementation internationale doit s'effectuer dans l'esprit du principe n° 9 qui incite les Etats à la collaboration pour des zones géographiques constituées en entité naturelle.

Ces zones sont terrestres mais aussi marines, comme le confirme la recommandation n° 102 sur la coopération régionale pour la protection du milieu marin.

Suite à cette déclaration qui a internationalisé les questions touchant à l'environnement, nous sommes arrivés à une globalisation du problème et l'on a assisté à une véritable

---

<sup>1</sup> - La veille, J.M, Droit international de l'environnement Ellipses, 1998, p 30.

<sup>2</sup> - Le principe 07 de la déclaration de Stockholm adopté lors de la conférence des Nations Unies sur l'environnement le 16 juin 1972. Disponible sur le site [www.unep.org](http://www.unep.org).

<sup>3</sup> - Principe 21 de la déclaration de Stockholm : « Conformément à la charte des Nations Unies et aux principes du droit international, les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs propres ressources, selon leur politique d'environnement, et ils ont le devoir de s'assurer que les activités exercées dans les limites de leurs juridictions, ou sur leur contrôle, ne causeraient pas de dommages à l'environnement dans les autres Etats ou dans les régions ne relevant d'aucune juridiction ».

-Principe 22 « Les Etats doivent coopérer pour développer le droit international en ce qui concerne la responsabilité de l'indemnisation des victimes de ces dommages ».

<sup>4</sup> - Recommandation 86 à 94 de la déclaration de Stockholm.

révolution du droit international de l'environnement marin qui a abouti à l'élaboration d'un dispositif pour la protection du milieu marin.

## **II) La convention de Londres de 1954 sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures « OILPOL ».**

Bien que la pollution résultant d'accidents de navire-citerne ait déjà commencé à l'époque, elle a tout de même suscité quelques inquiétudes. La convention de Londres du 12 Mai 1954 plus communément appelée convention OILPOL ou convention internationale pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures<sup>1</sup> est l'un des plus anciens textes internationaux qui visait essentiellement la pollution résultant de l'exploitation normale des navires citernes et du déversement à la mer de résidus d'hydrocarbures provenant de la tranche des machines, qui étaient et demeurent la principale cause de pollution par les hydrocarbures imputable aux navires.

La convention visait à attaquer le problème de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures sur deux fronts principaux :

- 1- Interdire, le rejet de l'huile et de mélanges huileux des pétroliers dans des zones spéciales<sup>2</sup> à 100 miles de distance de la plus proche ligne terrestre qui est comprise dans les eaux territoriales<sup>3</sup>.
- 2- L'obligation pour les parties contractantes de prendre toutes les mesures appropriées pour promouvoir la création d'installation de réception des eaux polluées par les hydrocarbures et des résidus d'hydrocarbures.

En 1962, LOMI<sup>4</sup> adopta des amendements<sup>1</sup> en vue d'étendre

---

<sup>1</sup> - La convention « Oil Pol » (Oil pollution) entrée en vigueur le 26 Juillet 1958, amendée le 13 Avril 1962 et le 21 Octobre 1969, puis remplacée finalement par la convention MARPOL du 20 Novembre 1973. Disponible sur : [www.admiraltylawguide.com/conwen/oilpol1954.html](http://www.admiraltylawguide.com/conwen/oilpol1954.html).

<sup>2</sup> - Ces régions englobent la mer baltique, la mer du nord, le nord du Canada, la Méditerranée, la mer noire, la mer d'Oman, le golfe du Bengale et le golfe Arabique.

<sup>3</sup> - Article 4 de la convention « Oil Pol ».

<sup>4</sup> - Institution spécialisée des Nations Unies, l'OMI (jusqu'en 1982 OMCI) a été créée par une convention de Genève du 6 mars 1948, entrée en vigueur le 17 mars 1958. Dans le cadre de sa mission l'OMI « élabore des projets de conventions, d'accords et d'autres instruments appropriés les recommandant

l'application de la convention aux navires de plus faible tonnage et aussi d'élargir les « zones d'interdiction ».

De nouveaux amendements furent adoptés en 1969 afin de limiter, grâce aux mesures adoptées, les rejets d'hydrocarbures liés à l'exploitation des navires.

L'Article 3 interdit le rejet de l'huile et de mélange huileux des navires dans n'importe quelle place sauf au cas de remplir les conditions suivantes :

- 1- La quantité totale d'hydrocarbures qu'un navire-citerne peut rejeter lorsqu'il fait route au cours d'un voyage sur l'est ne doit pas dépasser 1/15000 de la capacité totale des espaces à cargaison ;
- 2- La vitesse de rejet des hydrocarbures ne doit pas dépasser 60 litres par mille parcourue par le navire ;  
et
- 3- Aucun hydrocarbure provenant des espaces à cargaison d'un navire-citerne ne peut être rejeté à la mer à moins de 50 milles des terres les plus proches.

Dans son article 6 alinéa 1, la convention considère que n'importe quel déchargement contrevenant aux dispositions déjà mentionnées, est considéré comme une action illégitime et donc incriminée en vertu du droit de l'Etat endommagé ou l'Etat du pavillon arboré par le navire ou le pétrolier qui a effectué ce déchargement. Et selon l'alinéa 2 du même article, l'Etat doit imposer des sanctions unifiées pour les infractions commises en haute mer et dans sa mer territoriale.

L'augmentation considérable des dimensions des navires citernes, les quantités croissantes de produits chimiques transportées par mer et les inquiétudes grandissantes ressenties au sujet de l'environnement marin dans le monde, notamment suite à la catastrophe de l'échouement du Torrey-Canyon a permis de sensibiliser l'ensemble de la communauté internationale, qui a entrepris sous l'égide de l'OMI,

---

aux gouvernements et convoque les conférences qu'elle juge nécessaire » (article 2 de la convention de Genève).

<sup>1</sup> - La convention de Londres de 1954 a été amendée en 1962-1969-1971.

Archives des traités internationaux et autres conventions dans le domaine de l'environnement, le programme des Nations unies pour l'environnement (ci-après dénommer « PNUÉ ») Nairobi 1989, p 29.

l'élaboration de nouvelles conventions de protection du milieu marin contre les pollutions.

### **III) La convention de Solas de 1974 : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.**

La convention de 1954 devenue insuffisante malgré les divers amendements qui lui avaient été apportés, par les quantités croissantes de produits chimiques transportés par mer et l'augmentation considérable des dimensions des navires citernes.

De toutes les conventions internationales ayant trait à la sécurité maritime, la plus importante est la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine dite convention de SOLAS<sup>1</sup>. Elle comprend plusieurs chapitres ;

Le chapitre I a trait aux dispositions générales dont la plus importante concerne les visites prescrites pour les divers types de navires et la délivrance de documents attestant que le navire satisfait aux prescriptions de la convention. Le chapitre II-1 et II-2 comprennent un certain nombre de modifications importantes par rapport à la version de 1960, principalement dans le domaine de la prévention de l'incendie, les principaux éléments de ces deux chapitres sont les suivants : Chapitre II-1 traite de la construction-compartimentage et stabilité, machines et installations électriques.

Le chapitre II-2 vise la construction-prévention, détection et extinction de l'incendie, il comprend des mesures détaillées de prévention de l'incendie applicables aux navires à passagers, aux navires citernes et aux transporteurs mixtes, ont été incorporés dans ce chapitre, de même que des prescriptions relatives aux dispositifs à gaz inerte à bord des navires citernes.

---

<sup>1</sup> - La convention Solas (Safety of life at sea) est l'une des plus anciennes conventions, la première version ayant été adoptée lors d'une conférence tenue à Londres en 1914, depuis lors, quatre autres conventions Solas ont été élaborées ; la deuxième a été adoptée en 1929 et est entrée en vigueur en 1933 ; la troisième a été adoptée en 1948 et est entrée en vigueur en 1952. La quatrième a été adoptée (sous les auspices de l'OMI) en 1960 et est entrée en vigueur en 1965, quant à la présente version, elle a été adoptée en 1974 et est entrée en vigueur en 1980, à laquelle ont assisté 71 pays, s'est tenue à Londres du 21 Octobre au 1<sup>er</sup> Novembre. Disponible sur le site : [www.upem.org/imo/IMOSdas.pdf](http://www.upem.org/imo/IMOSdas.pdf). L'Algérie a ratifié cette convention, Décret n° 83-510 du 27 Août 1983 N° JORA : 036 du 30-08-1983 p 1143.

Le chapitre III comprend les engins de sauvetage, divisé en trois sections, la partie A qui s'appliquait à tous les navires, définissait les différents types d'engins de sauvetage, décrivait leur armement, donnait les spécifications de construction et les méthodes permettant de déterminer leur capacité et comprenait des dispositions relatives à leur entretien et leur disponibilité. Les consignes à suivre en cas d'urgence et les exercices à effectuer régulièrement y étaient également énoncés, les parties B et C contenaient des prescriptions supplémentaires applicables respectivement aux navires à passagers et aux navires de charge.

Le chapitre IV, il est divisé en quatre sections, la première prescrit les types d'installations radioélectriques qui doivent se trouver à bord des navires, la partie B comprend les prescriptions opérationnelles relatives aux services d'écoute radioélectrique tandis que les conditions techniques requises figurent en détail dans la partie C. Cette dernière partie comprend des dispositions techniques applicables aux radiogoniomètres et aux installations radiotélégraphiques des embarcations de sauvetage à moteur, ainsi qu'aux appareils radioélectriques portatifs pour les embarcations et radeaux de sauvetage, les tâches qui incombent à l'officier radioélectricien en ce qui concerne les indications à porter sur le registre de bord sont énoncées à la partie D.

Quant au chapitre V, il comprend la sécurité de la navigation, les dispositions de ce chapitre concernent essentiellement l'exploitation et s'appliquent à tous les navires. Indépendamment du type de voyage auxquels ils sont affectés, à la différence de l'ensemble de la convention qui vise uniquement les navires qui effectuent des voyages internationaux.

Le chapitre VI prévoit des dispositions relatives au transport de grain, le ripage est une caractéristique inhérente aux grains et peut avoir un effet désastreux sur la stabilité d'un navire, chaque navire doit être pourvu d'une autorisation appropriée, de données de stabilité en matière de chargement de grain et des plans de chargement connexes, quant au transport de marchandises dangereuses, les dispositions relatives aux énoncés dans le chapitre VII, ce dernier referme les prescriptions relatives à la classification, à l'emballage, au

marquage et à l'arrimage des matières dangereuses transportées en colis. Il ne s'applique pas aux matières transportées en vrac à bord de navires spécialement conçus à cet effet.

Une série d'accidents de pétroliers s'était produit au cours de l'hiver 1976/1977, un certain nombre de modifications était alors indispensable, mais comme la convention SOLAS de 1974 n'était pas encore entrée en vigueur, il était impossible de modifier la convention de Solas, les Etats ont donc décidé lors d'une conférence d'adopter un protocole qui entrerait en vigueur en six mois après avoir été ratifié par quinze Etats, le 1<sup>er</sup> mai 1981<sup>1</sup>. A noter aussi que la convention de Solas a été amendée à plusieurs reprises<sup>2</sup>.

#### **IV) La convention internationale de Bruxelles de 1969 sur le droit d'intervention en haute mer en cas d'accident pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures<sup>3</sup>.**

Conscients de la nécessité de protéger les intérêts de leurs population contre les graves conséquences d'un accident de mer entraînant un risque de pollution de la mer et du littoral par les hydrocarbures, les Etats vont adopter une convention qui prévoit que les Etats riverains peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présente pour les côtes une pollution ou une menace de pollution des eaux de mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer.

Pour la première fois selon la convention, l'Etat côtier peut « prendre des mesures appropriées » pour assurer sa protection à l'égard de tout navire navigant en haute mer lorsqu'il y'a « danger grave et imminent » de pollution susceptible d'avoir des « conséquences dommageables très importantes » même si ce navire relève d'un Etat non signataire de la convention<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> - Reflets de l'OMI, la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1998 p8. In [www.imo.org/blast/blastDataHelper](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper).

<sup>2</sup> - Les amendements de 1981, 1983, 1988, 1989, 1990, 1991, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009.

<sup>3</sup> - Conclue à Bruxelles le 29 Novembre 1969, entrée en vigueur le 19 Juin 1975. Disponible sur le site [www.ifrc.org/docs/idrl/1451FR.pdf](http://www.ifrc.org/docs/idrl/1451FR.pdf).

<sup>4</sup> - Art 5 de la convention de Bruxelles de 1969.

Aussi selon l'Article 2<sup>1</sup>, l'Etat côtier a le droit d'intervenir pour protéger ses intérêts comme la santé de l'homme, la faune et la flore maritime, la pêche, les plages etc...

L'Article 3 alinéa 1 établit des dispositions concernant le rétrécissement de la compétence de l'état du pavillon en haute mer, elle reconnaît le droit des Etats membres d'intervenir en haute mer et de prendre les mesures jugées nécessaires pour la prévention et rendre impossible les dommages de leurs côtes, contre la menace de leurs intérêts par la pollution pétrolière causée par les catastrophes qui touchent les navires et les pétroliers<sup>2</sup>. Dans ce cas les Etats membres doivent prévenir les autres Etats avant de prendre aucune mesure, sauf si le danger est immédiat.

Conformément à l'article 5<sup>3</sup>, les mesures prises par l'Etat riverain conformément aux dispositions de l'Article premier doivent être proportionnées aux dommages causés ou prévisibles, et ces mesures doivent prendre fin dès que ce but a été atteint, mais en cas de contravention, les Etats s'engagent à réparer les pertes et les dommages causés par cette transgression.

#### **V) La convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Appelée convention « CLC ».**

La première grande catastrophe qui mobilisa l'opinion publique fut la marée noire provoquée par le Torrey-Canyon au large des seven stones en 1967. Après cet accident une réelle prise de conscience a eu lieu au niveau international sur la nécessité d'indemniser les victimes de pollution par les hydrocarbures. Cela a conduit à l'adoption de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conclue à Bruxelles en 1969 sous les auspices de l'organisation maritime internationale (OMI)<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> - Art 2 Ibid.

<sup>2</sup> - Art 3 Idem.

<sup>3</sup> - Article 5 de la convention de Bruxelles de 1969.

<sup>4</sup> - Civil liability convention CLC, entrée en vigueur le 19 Juin 1975, la convention a été modifiée par les protocoles additionnels adoptés en 1976, 1984 et en 1992, la convention est en vigueur dans 75 Etats, le protocole de 1984 n'est pas entrée en vigueur, il nécessitait la ratification par six Etats

La convention de Bruxelles instaure un régime de responsabilité objectif canalisé sur les propriétaires de navires (article 3), elle a pour objet l'indemnisation des dommages de pollution par les hydrocarbures venant de navires.

La convention s'applique exclusivement aux « dommages par pollution » survenu sur le territoire, la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant, ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages<sup>1</sup>.

Pour ce qui est du fondement de la responsabilité, la question évidemment sous-jacente est : qui va payer la réparation ? La solution retenue par la convention est la responsabilité seul du propriétaire.

L'OMI avait porté son choix sur le propriétaire du navire, sans qu'il y ait besoin de prouver une faute de sa part. La CLC entend par propriétaire « toute (s) personne (s) au nom de laquelle ou desquels le navire est immatriculé ou dont le navire est la propriété ».

Une fois tenu pour responsable, le propriétaire du navire est tenu d'indemniser les victimes. En contrepartie de la suppression de l'exigence d'une faute, les montants des indemnités payables sont limités. En effet, le propriétaire ne répond des dommages de pollution que jusqu'à un certain seuil<sup>2</sup> pour bénéficier de cette limitation, il doit obligatoirement souscrire une assurance qui couvre les limites de sa responsabilité, mais ne sont visé, par la convention, uniquement les navires pétroliers transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison. On va très rapidement se rendre compte que ce nouveau régime de responsabilité de réparation des dommages de pollution par hydrocarbures était insuffisant, alors la convention de 1969 est complétée par la

---

possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navire-citerne ; le protocole de 1992, assorti de conditions moins strictes que celui de 1984 est entré en vigueur le 30 Mai 1996. (Informations tirées du site internet de l'OMI à l'adresse suivante : <http://www-imo.org>. L'Algérie a ratifié cette convention avec l'ordonnance n° 72-17 du 7 Juin 1972, N° JORA : 047 du 13-06-1972 p654.

<sup>1</sup> - Voir article 02 de la convention.

<sup>2</sup> - 133 DTS (Droit de tirage spéciaux), (181 Dollars US) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS si ce dernier montant est inférieur.

convention de Bruxelles de 1971 portant création du Fipol<sup>1</sup>, Ce système pris comme système supplémentaire vise à indemniser les victimes en cas d'insuffisance de l'indemnisation déterminée par la convention de 1969, ou dans l'hypothèse où le propriétaire est introuvable ou alors insolvable ou dans le cas échéant d'exonération.

Le montant fixé par le Fipol se limite à 81 millions de Dollars américains, il est alimenté par les contributions des industries pétrolières des Etats membres qui ont importé au cours de la dernière année plus de 1500 tonnes d'hydrocarbures.

Le naufrage de l'Amoco Cadiz, en 1978 a fait apparaitre les faiblesses du régime instauré par les conventions de 1969 et 1971 ; notamment le flou entourant la notion « de dommage par pollution » et les limites de responsabilité insuffisantes et trop basse.

Ce régime a été révisé en 1992 par deux protocoles modifiant respectivement chaque convention. Les protocoles de 1992 aux conventions CLC et Fipol<sup>2</sup> sont entrées en vigueur en 1996.

#### **VI) La convention de Londres du 30 Novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures .(convention OPRC).**

Les dommages causés par les marées noires gigantesques et les coûts qu'ils engendrent pour leur réparation le sont autant ! C'est pourquoi une coopération internationale est indispensable pour une plus grande efficacité dans la lutte contre la pollution , la convention OPRC est alors adoptée en 1990 sous l'égide de l'OMI est entré en vigueur le mois de Mai 1995 pour concrétiser cette coopération en définissant les modalités des opérations qui doivent être réalisées lorsqu'une intervention est nécessaire pour limiter les risques d'une grave pollution du milieu marin suite à

---

<sup>1</sup> - Adoptée à Bruxelles le 18 décembre 1971, le 16 Octobre 1978, la convention a fait l'objet de plusieurs amendements en 1976, 1984 et notamment en 1992 par le protocole de Londres adopté le 27 Novembre 1992 et est entré en vigueur le 29 Novembre 1996.

<sup>2</sup> - Protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile par les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conclue à Londres le 27 Novembre 1992 est disponible sur le site :

[www.iopcfunds.org/uploads/tx\\_iopcpublishations/text\\_of\\_conventions\\_f.pdf](http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublishations/text_of_conventions_f.pdf).

un accident impliquant un ou plusieurs navires<sup>1</sup>, les Etats membres doivent surveiller les navires et doivent s'assurer que les capitaines signalent sans retard à l'Etat côtier concerné tout accident survenu à bord qui risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures<sup>2</sup>.

L'autre mérite de la convention de Londres réside dans la reconnaissance du principe pollueur-payeur qui est un principe général du droit international de l'environnement qui va sans doute contribuer à renforcer le régime de responsabilité en cas de dommage à l'environnement.

**VII) Le protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.**

En 1992, est intervenue une modification du système existant en ce qui concerne la responsabilité civile en cas de pollution par hydrocarbures, assortie cette fois-ci de conditions d'entrée en vigueur moins stricte<sup>3</sup> et d'une augmentation des limites de responsabilité<sup>4</sup>.

En vertu de l'Article 1, alinéa 6 de la convention, dans la version du protocole de 1992, la définition du dommage par pollution a été étendue pour bien préciser que s'agissant des dommages à l'environnement, l'indemnisation se limite aux coûts et mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en état l'environnement contaminé.

Ensuite cette convention s'applique aux navires transportant effectivement des hydrocarbures en tant que cargaison, mais aussi aux déversements d'hydrocarbures de soutes provenant de navires citernes à l'état léger, sous réserve qu'il y ait à bord les résidus d'une cargaison d'hydrocarbures persistants.

La plus importante modification apportée par la convention réside dans le relèvement du montant de l'indemnisation de 18,9 millions de dollars américains pour un pétrolier de 140.000 tonnes à 80 millions de dollars américains.

---

<sup>1</sup> - Le texte de la convention disponible sur : [www.cedre.fr/fr/liens/convention\\_oprc.pdf](http://www.cedre.fr/fr/liens/convention_oprc.pdf).

<sup>2</sup> - Article 4 de la convention OPRC.

<sup>3</sup> - Le refus des Etats Unies d'adhérer au protocole de 1984, modifiant les deux conventions 1969 et 1971 a empêché son entrée en vigueur.

<sup>4</sup> - Cette convention prévoit un élargissement géographique et inclut les dommages par pollution survenus dans la zone des 200 milles marins.

La convention de 1971 portant création du Fipol<sup>1</sup> que nous avons déjà expliqué est une innovation par rapport à la CLC pour le mécanisme d'indemnisation relatif aux victimes des marées noires, ce régime a été modifié lui aussi par une convention de 1992.

### **VIII) La convention de 1992 portant, création du nouveau Fipol.**

En 1992 un autre Fipol a été adopté afin de se substituer graduellement au Fipol 1971<sup>2</sup>, et complété la convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'objectif de ce fond est l'indemnisation des victimes lorsque l'indemnisation prévue par la convention de 1992 sur la responsabilité civile n'est pas possible ou insuffisante<sup>3</sup>. Pour la question des dommages à l'environnement, le Fipol n'indemnise pas tout dommage de pollution.

Les dommages couverts par le fonds doivent alors être quantifiables<sup>4</sup>, il s'agit de frais de nettoyage, de réparation ou de remplacement des biens pollués tous le bien contaminés par les hydrocarbures comme les bateaux, appareils de pêche..., des mesures raisonnables de sauvegarde ainsi que les opérations de nettoyage à terre et en mer<sup>5</sup> et les pertes économiques<sup>6</sup>, pour ce qui est des dommages à l'environnement, le FIPOL accepte d'indemniser les mesures raisonnables de remise en état de l'environnement, les demandes ne sont pas admises que si le

---

<sup>1</sup> - Voir supra p 09.

<sup>2</sup> - Entrée en vigueur en 1996 disponible sur le site [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org) ratifié par l'Algérie avec le décret présidentiel n° 98-124 du 18 avril 1998 JORA : 025 du 26-04-1998.

<sup>3</sup> - Fonds international d'indemnisation pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, il est alimenté par les contributions des compagnies pétrolières .toute compagnie contribue si elle a reçu annuellement plus de 150.000 tonnes de pétrole brut ou de fuel lourd importé par voie maritime.

<sup>4</sup> - Lilia Khodjet El Khil, la pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime de marchandises. Presses universitaires d'Aix- Marseille, France 2003 p 450.

<sup>5</sup> - Il s'agit du coût des opérations en mer ayant pour seul but de prévenir le dommage de pollution (matériel, produits et personnel employé ...).

<sup>6</sup> - Le manque à gagner subi par les propriétaires ou les exploitants de biens comme les pêcheurs dont les filets ont été souillés , mais même lorsque les biens ne sont pas contaminés, comme les restaurateurs, hôteliers qui sont installés à proximité des plages.

demandeur a subi un préjudice économique qui peut être quantifié en termes monétaires, il est certain que c'est difficile d'évaluer des ressources naturelles non-commerçables<sup>1</sup>. Mais à notre sens, le Fipol doit prendre en considération certaines zones maritimes particulièrement sensibles pour indemniser les préjudices écologiques<sup>2</sup>.

Suite aux sinistres de l'Erika et du Prestige, un troisième instrument a été adopté en 2003<sup>3</sup>; le protocole à la convention de 1992 portant, création du Fonds (protocole portant création du Fonds complémentaire), il couvre les indemnités dépassant les montants prévus par la convention de 1992 portant, création du Fonds.

Le montant total d'indemnisation disponible par sinistre est de 750 millions de DTS, y compris les montants payables en vertu des conventions de 1992.

Depuis leur création, le Fonds de 1992 et le précédent Fonds de 1971 ont eu à connaître 147 sinistres dans le monde, dans la grande majorité des cas, toutes les demandes d'indemnisation ont fait l'objet d'accord de règlement à l'amiable. Le sinistre de l'Alfa I<sup>4</sup> est le premier survenu dans un Etat membre du Fonds complémentaire, mais aucune demande d'indemnisation n'a été présentée auprès du Fonds de 1992, néanmoins et eu égard au volume du déversement et des opérations de nettoyage mises en

<sup>1</sup> - Voir en ce sens REMOND-GOUILLOUD, M : « le prix de la nature », recueil Dalloz, 1982, chronique, P 35 ; Martin, G « la réparation du préjudice écologique » in « droit de l'environnement marin – Développements récents », paris, Ed. Economica 1988 pp 319-331.

<sup>2</sup> - A cet égard, la marée noire qui a menacé les îles Galapagos, classées patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, après le naufrage du pétrolier ravitailleur « Jessica » le Janvier 2001. In KEMPF, H « Après le naufrage du 'JESSICA' 570 Tonnes de pétrole menacent les Cralapagos le monde, le 23 Janvier 2001, p 38.

<sup>3</sup> - Entrée en vigueur en 2005.

<sup>4</sup> - Le 5 Mars 2012, le navire-citerne Alfa I immatriculé en Grèce a heurté un objet submergé, alors qu'il traversait la baie d'Elefsis, près du Pirée (Grèce) et a coulé par 18-20 mètres de fonds, une quantité non définie d'hydrocarbures s'est écoulée du pétrolier. Ces hydrocarbures ont souillé environ 13 Kilomètres de côtes dans la baie d'Elefsis, dont de nombreuses plages locales. In fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Sinistres dont les FIPOL ont à connaître-fonds de 1992. Annexe II. P 2 sur:  
file:///c:/users/hp/Downloads/Iopc\_oct13\_3\_14.pdf.

place, il est peu probable que le fonds complémentaire soit appelé à verser des indemnités<sup>1</sup>.

## **Section 2 : la prévention de la pollution spécifique à la mer méditerranée : une prise de conscience déjà ancienne.**

Après avoir exposé les conventions qui prévoient la protection du milieu marin en général par la pollution causée par les hydrocarbures, dont la mer méditerranée, nous allons dans cette section nous intéresser de la prise en compte par le droit international de la nécessité d'une prévention de la pollution spécifique à la mer méditerranée cette protection s'est traduite en deux manières :

- de manière directe, par l'octroi à la mer méditerranée d'un statut particulier celui de «zone spéciale» dans le cadre de la convention MARPOL 73/78 sur la prévention de la pollution par les navires.
- de manière indirecte par le droit de la mer, avec la reconnaissance du caractère particulier des mers dites fermées et semi-fermées par la convention des Nations Unies de Montebay sur le droit de la mer de 1982.

### **I) La convention MARPOL 73/78.**

Marpol est venue remplacer la convention oilpolde 1954 sur la pollution de la mer par le pétrole, devenue peu efficace<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - La Grèce est partie à la convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la convention de 1992, portant création du Fonds. Etant donné que la jauge de l'Alfa I (1648 t j b) ne dépasse pas 5000 unités, le montant de limitation applicable en vertu de la convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS. Le montant total des indemnités disponible aux termes de la convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la convention de 1992 portant, création du Fonds est de 203 millions de DTS. En conséquence, si le montant total des dommages causés par le déversement dépassait le montant de limitation applicable en vertu de la convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement.

Par ailleurs, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités si le propriétaire du navire n'était pas en mesure, sur le plan financier, de s'acquitter pleinement de ses obligations, et si toute assurance qui avait pu être souscrite ne couvrait pas les dommages en question ou ne suffisait pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages, une fois que les victimes auraient pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui leur sont ouverts [( article 41) 6 ] de la convention de 1992 portant création du Fonds

Les naufrages et les catastrophes successifs ont poussé la communauté internationale à réagir. Signée à Londres le 2 Novembre 1973, telle que complétée par le protocole du 17 Février 1978 à elle est considérée aujourd'hui comme l'un des plus grand piliers juridiques internationaux en matière de lutte contre la pollution marine liée à l'exploitation des navires de commerce.

Elle introduit tout déversement volontaire de substances nocives en mer, à savoir l'écoulement, l'évacuation, la fuite, le déchargement par vidange et le rejet de matière solide, elle met des conditions pour jeter les hydrocarbures afin de diminuer la pollution du milieu marin, par lesquels elle distingue entre les navires et les nouveaux pétroliers, ces derniers peuvent jeter les hydrocarbures à condition que le rejet ne dépasse pas 1/300 00 de la charge totale, et le drainage doit s'effectuer à 50 miles de distance des côtes au minimum pour les navires, l'Article 10 alinéa 2, 3, a permis de décharger sous réserve que ces navires doivent être équipés par des systèmes de surveillance et de contrôle pour contrôler le drainage et les arrangements, la distance doit être à 12 miles de la côte la plus proche.

Mais dans les deux cas, les rejets sont interdits dans les zones spéciales<sup>2</sup>.

Ces zones sont désignées par la convention de Marpol en fonction du type de rejet par les navires auxquelles elles sont particulièrement exposées<sup>3</sup>.

Concernant la mer méditerranée , elle a fait l'objet d'une attention toute particulière par la convention de Marpol 73/78 réglementant les rejets de substances et produits polluants en mer, qui l'a déclarée dès 1973 « zone spéciale » au titre de ses

---

<sup>1</sup> - Article 9 MARPOL 73/78 op.cit.

<sup>2</sup> - Selon l'annexe I régulation 15 et 34 de l'annexe II Régulation 13 voir aussi Séverine Hulbert «la dépollution de la mer méditerranée, un enjeu du droit des relations extérieures de l'union Européenne » in Rencontres Européennes « La politique méditerranéenne de l'union Européenne, Ed. Bruylant, Bruxelles 2012.p 95.96.

<sup>3</sup> - Les zones spéciales désignées par la convention de Marpol sont la Méditerranée, la Mer rouge, la Mer Barents, la Mer noire et le Golf Arabe. L'amendement de 1997 à l'annexe I fait des eaux de l'Europe du Nord-Ouest une zone spéciale (mer du Nord, mer d'Irlande, mer Celtique Manche, partie de l'Atlantique du Nord-est située à l'ouest de l'Irlande.

annexes I ( rejets d'hydrocarbures) et V (ordures de navires) la convention (annexe I) désigne par zone spéciale « une zone maritime qui pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures<sup>1</sup>.

Les critères retenus dans cet annexe pour la désignation de zones spéciales est d'abord la situation océanographique, comme les vents défavorables ou présence très importante de glace, ensuite les critères écologiques comme les espèces maritimes en régression, menacées ou en voie de disparition, ainsi que le trafic maritime qui est aussi pris en considération dans cet annexe. Ainsi les trois critères doivent être combinés pour désigner une zone spéciale.

Ainsi la mer méditerranée, zone spéciale aux fin de l'annexe I (en ce qui concerne le pétrole) et l'annexe (V) pour les déchets, mais elle ne l'est pas au regard de l'annexe II relative à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac, ni dans les annexes III et IV sur la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées en colis et prévention de la pollution par les eaux usées des navires. Il est donc urgent aujourd'hui d'admettre la mer méditerranée ' Zone spéciale' au titre des autres annexes.

## **II) La convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et l'admission du statut de mer semi-fermée.**

Lors de l'adoption de la CMB, peu de pays industrialisés étaient partie à la convention , ce n'est qu'après d'après négociations que certains de ces Etats ont accepté de la ratifier<sup>2</sup>, cette convention a pour vocation de donner une constitution aux mers, elle constitue une convention-cadre qui a pour but premier de définir dans les grandes lignes les obligations de chacun , et surtout d'inciter les Etats à coopérer entre eux afin de conclure

---

<sup>1</sup> - Règle 1-10.

<sup>2</sup> - Convention des Nations Unies sur le droit de la mer convention de Montegobay, op.cit.

d'autres conventions tendant à mettre en œuvre les grands principes posés par la CMB<sup>1</sup>.

Cette "convention pilier" dans la protection du milieu marin constitue donc une sorte de code international de l'utilisation des espaces maritimes, elle met en avant les obligations générales que les Etats doivent respecter<sup>2</sup> et tente d'harmoniser les réglementations nationales.

- Dans le contexte de la protection de la mer méditerranée, c'est de la notion de zones spéciales instituées par la convention Marpol 73/78 et surtout de la notion mer semi-fermée intégrée dans la convention dont il sera question ici.

Pour la zone spéciale, la convention Montegobay donne à l'état côtier la possibilité de demander que dans sa zone économique, soient applicables les règles prévalant pour les zones spéciales désignées par l'OMI.

« Lorsque les règles et normes internationales visées au paragraphe 1 (relatives à la pollution par les navires) ne permette pas de faire face d'une manière adéquate à des situations particulières et qu'un Etats côtier est raisonnablement fondé à considérer qu'une zone particulière est clairement définie de sa zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires, pour des raisons techniques reconnues tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic, cet Etat peut, après avoir tenu par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente les consultations appropriés avec tout Etat concerné, adresser à cette organisation une communication concernant la zone considérée en fournissant , à l'appui des justifications scientifiques et techniques ainsi que des renseignements sur les installations de réception nécessaires (...). » ou l'OMI décide que la zone considérée justifie que des mesures plus rigoureuses y soient appliquées, « l'Etat côtier peut adopter pour cette zone des lois et règlement visant à prévenir, réduire et maîtriser la

---

<sup>1</sup> - Préambule de la convention voir aussi pour plus d'analyse Helbert Séverine op. cit p 96.

<sup>2</sup> - Art 192 de la convention de Montegobay.

pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendues applicables aux zones spéciales »<sup>1</sup>.

Pour la notion de « mer fermée » ou « semi-fermée », selon l'Article 122 de la convention « on entend par mer fermée ou semi-fermée, un golfe, un bassin ou une mer entourée par plusieurs Etats et relié à une autre mer ou à l'océan par un passage étroit, ou constitué, entièrement ou principalement, par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de plusieurs Etats » la mer méditerranée correspond bien à cette définition, elle est entourée par vingt Etats reliés à l'océan atlantique par un passage étroit, le détroit de Gibraltar<sup>2</sup>. La largeur de ce dernier est de 14,5 Km et sa profondeur voisine de 160 m. Ce goulot d'étranglement rend les échanges difficiles avec l'océan. Malgré son immensité, à cause de ce débouché étroit, se caractérise ainsi comme mer semi-fermée qui enclot ses eaux dans une circonférence dont 99% est constitué par une masse continentale.

La convention prévoit que les Etats riverains d'une telle mer « devraient coopérer entre eux dans l'exercice des droits et l'exécution des obligations qui sont les leurs en vertu de la convention »<sup>3</sup>.

Enfin, malgré les avancées pour une meilleure reconnaissance des spécificités méditerranéennes au regard du trafic maritime et en raison de l'insuffisance des mesures internationales, une coopération régionale entre les pays riverains de la mer méditerranée est indispensable pour une meilleure protection.

## **Chapitre II : La coopération régionale contre la pollution de la mer méditerranée.**

La nécessité de protéger la mer méditerranée de la pollution ne s'est pas uniquement faite sur le plan international, mais une coopération régionale était indispensable, car il n'est plus possible d'ignorer les dangers que représente la pollution

---

<sup>1</sup> - Article 211 al 6 Ibid.

<sup>2</sup> - Partie IX intitulée « Mer fermées et semi-fermées » article 122 et 123, voir Madjid Benchikh : « la Mer méditerranée, mer semi-fermée » Revue générale de droit international public, 1980, 1, P284,297.

<sup>3</sup> - Partie IX. Article 122 et 123.

pour le milieu marin , du fait du transport maritime d'une part, et d'autre part du caractère spécial de la mer méditerranée, rendant parfois les solutions internationales faibles et inadaptables, d'autres part.

Six mois après la conférence des Nations Unies sur l'environnement humain, tenue à Stockholm en Juin 1972, naissait le PNUE (programme des Nations Unies pour l'Environnement) qui identifie la méditerranée parmi ses priorités, compte tenu de l'urgence des mesures à prendre dans cette région. Un plan d'action pour la Méditerranée (PAM) est élaboré, l'aspect juridique s'est traduit par l'élaboration d'une convention régionale ; la convention de Barcelone pour la protection de la Mer Méditerranée, à laquelle sont parties tous les Etats riverains, en 1995, le PAM sera révisé et en particulier sur le volet juridique, donnant ainsi naissance au PAM II<sup>1</sup>.

### **Section 1 : Le plan d'action pour la Méditerranée (PAM).**

Le 04 Février 1975, 16 pays méditerranéen et la communauté Européenne adoptaient le plan d'action pour la méditerranée PAM<sup>2</sup> premier plan adopté dans le cadre du programme des Nations Unies pour l'environnement. Un an plus tard, ces mêmes pays signaient la convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution, dite « convention de Barcelone »<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - Lilia Khodjet el khil, op.cit p 134-135.

<sup>2</sup> - Aujourd'hui , le PAM engage la coopération de vingt et un Etats, à savoir l'Albanie, l'Algérie, Bosnie, et Herzégovine, Croatie, Chypre, Egypte, France, Grèce, Israël , Italie, Liban, Lybie, Malte, Monaco, Maroc, Serbie et Monténégro, Slovénie, Espagne, Syrie, Tunisie, l'Union Européenne.

<sup>3</sup> - La convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution ( convention Barcelone) a été adoptée le 16 Février 1976 par la conférence de plénipotentiaire des Etats côtiers de la région méditerranéenne sur la protection de la mer méditerranée tenue à Barcelone, la convention est entrée en vigueur le 12 Février 1978, la convention a été modifiée par des amendements adoptés le 10 Juin 1995 par la conférence de plénipotentiaires sur la convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution et ses protocoles, tenue à Barcelone les 9 et 10 Juin 1995. La convention modifiée figurant désormais sous le titre de « convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la méditerranée » est entrée en vigueur le 19 Juillet 2004. Le texte de la convention est disponible sur le site : [planbleu.org/sites/default/Files/upload/Files/Barcelona\\_convention\\_and\\_protocols\\_2007\\_Fr\(\).Pdf](http://planbleu.org/sites/default/Files/upload/Files/Barcelona_convention_and_protocols_2007_Fr().Pdf) la convention de 1976 est ratifiée par l'Algérie par le Décret n° 80-14 du 26 Janvier 1980.N° JORA : 052du 25/12/1979. P 74 et la

Le PAM vise à mener une politique de lutte contre la pollution du milieu marin au niveau méditerranéen, les pays riverains ont chargé dans un premier temps le PAM à mettre en œuvre les activités de recherche et de contrôle scientifique, ainsi que d'effectuer des études socio-économiques, pour ce faire le PAM a surtout mis en place un cadre de consultation et de prise de décision régional qui a poussé les Etats à définir une approche commune et à agir en matière d'environnement au niveau local .

Le PAM est composée de quatre volets :juridique, scientifique, institutionnel et financier<sup>1</sup>.

**I) Le volet juridique :**

**a) La convention de Barcelone pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution de 1976.**

La convention de Barcelone s'intègre dans un vaste plan de sauvegarde de la Méditerranée.

La nécessité d'adopter une convention spécifique à la mer méditerranée trouve sa justification dans le préambule de la convention de Barcelone, et l'article premier délimite son champs d'application géographique à la zone de la mer méditerranée, s'étendant du détroit de Gibraltar au détroit des Dardanelles, les eaux intérieures des parties contractantes en étant expressément exclues ( art 1 alinéa 2 ).

Le préambule de la convention insiste sur l'objectif de cette convention qui est la nécessité d'une coopération à l'échelon régional pour protéger et améliorer le milieu marin de la mer méditerranée, l'expression de cette idée volontariste se retrouve tout au long du texte de l'accord. C'est ainsi qu'aux termes des différents articles de la convention, nous remarquons la répétition de l'obligation qui les lie :

- art 4 : les parties coopèrent (...) s'engagent à ... etc.
- Art 5 : les parties contractantes prennent toutes mesures ... etc.

---

convention de 1995 est ratifiée également par l'Algérie avec le Décret présidentiel n° 04-141 du 28 avril 2004 portant ratification des amendements à la convention de Barcelone adoptée le 10 Juin 1995.

<sup>1</sup> - Lilia Bouali, la protection de la mer méditerranée contre la pollution (le système de Barcelone) thèse pour le doctorat d'Etat en Droit, Université de paris I- panthéon- Sorbonne. Paris 1980 p 17.

- Art 10 : les parties contractantes s'efforcent d'instaurer... etc.

C'est donc tout autour de cette notion d'obligation que s'articule le texte de la convention, il établit simplement un principe selon lequel chaque partie contractante

« À l'obligation de prendre toute mesure appropriée pour prévenir, réduire et combattre la pollution »<sup>1</sup>.

Le système mis en place par la convention de Barcelone a pour ambition non seulement d'englober toute pollution de la mer, mais également d'adopter un régime de responsabilité : l'article 12 de la convention prévoit que : «Les parties contractantes s'engagent à coopérer aussitôt que possible pour élaborer et adopter des procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin en violation des dispositions de la présente convention et des protocoles applicables ».

**b) Les protocoles de la convention de Barcelone : celui relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures et d'autres substances nuisibles.**

Si la convention de Barcelone doit pouvoir servir de cadre juridique général à la protection du milieu marin méditerranéen, elle doit également pouvoir s'adapter aux différents problèmes de pollution que peuvent rencontrer chacun des Etats méditerranéen<sup>2</sup>. C'est pourquoi des protocoles d'application spécifiques à diverses sources de pollution sont mis en place. L'affaire des « boues rouges »<sup>3</sup> n'est pas étrangère à l'adoption

---

<sup>1</sup> - Art 4, 5, 6, 7, 8 et suivants de la convention voir aussi Lilia Bouali Op. Cit p 26.

<sup>2</sup> - RAFTOPOULOS, E.G « le plan d'action pour la méditerranée, perspectives fonctionnelles : une recherche juridique et politique » Athènes, Ed. PNUE, 1988, MAP technical Reports series, n° 25 rapport technique du PAM, p.17.

<sup>3</sup> - En 1972 la Montedison, premier groupe chimique d'Italie, installe une fabrique de bioxyde de titane à scarlino en toscane. La production de cette poudre laisse des résidus d'acide sulfurique et de sulfate de fer en grande quantités, résidus que l'entreprise vidange dans les eaux internationales de la Méditerranée à l'aide de deux bateaux poubelles. La zone de rejet choisie étant plus proche de la Corse d'Italie- in C.A.Kiss. un cas de pollution : Les boues rouges in JDI, Ed. Techniques, paris 1975, p 207.

des deux protocoles qui précisent la portée de la convention. Cette affaire située entre deux grandes catastrophes, celle de «Torrey Canyon» et celle de l'Amoco Cadiz que nous avons déjà citée, a probablement contribué à l'adoption de protocoles, montrant ainsi la détermination des parties contractantes<sup>1</sup>. Parmi ces protocoles un protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles, qui prévoit la coopération entre les Etats parties en cas d'accidents maritimes ou de situations critiques conduisant à polluer ou risquer de polluer par les hydrocarbures ou par les substances nuisibles le milieu marin, les côtes ou les intérêts des parties et oblige les parties à avoir une action rapide. L'Article 10 du protocole recommande de faire appel à la solidarité régionale en cas d'urgence.

Le protocole a obligé les parties à informer les autres parties des mesures prises, cette notification s'effectue soit directement aux parties, soit par l'intermédiaire de l'organisation compétente<sup>2</sup>.

L'Article 12 oblige les parties à coopérer avec les organisations internationales compétentes pour établir des

---

<sup>1</sup> - Il s'agit des protocoles suivants :

- Le protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs.
- Le protocole relatif à la pollution d'origine tellurique (Athènes, 17 mai 1980) entrée en vigueur le 17 juin 1983, modifié par des amendements adoptés le 07 mars 1996 à Syracuse, entrée en vigueur le 11 mai 2008 ratifié par l'Algérie avec le décret n° 82/441 du 11 décembre 1982, JORA N° 51 du 11/12/1992, p 1691.
- Le protocole relatif aux aires spécialement protégées de la mer méditerranée, adopté à Genève le 03 avril 1982, entrée en vigueur depuis le 23 mars 1986, révisé à Barcelone le 10 juin 1995, les trois annexes du protocole à aspects ont été adoptées à Monaco le 24/11/1999, l'Algérie a ratifié ce protocole avec le décret N° 85/01 du 05 janvier 1985, JORA N° 071 du 30/12/1984 p12,
- Le protocole relatif à l'exploitation du plateau continental du fond et du sous-sol de la mer signé à Madrid le 14 octobre 1994, dit « protocole Offshore » adopté en 1994, il n'est pas encore entré en vigueur.

<sup>2</sup> - Article 9 du protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles fait à Barcelone le 16 Février 1976 ratifié par l'Algérie avec Décret n° 81/03 du 17 Janvier 1981 N° JORA : 003 du 20-01-1981 p 30.

programmes complémentaires ou communs de surveillance continue de la pollution dans la zone de la mer méditerranée.

Pour la mise en œuvre de cette coopération une décision importante réside dans la création d'un centre régional de la lutte contre les hydrocarbures en Méditerranée (ROCC) en 1976 à Malte<sup>1</sup> chargé de réunir toutes les données et les ventiler le plus rapidement possible et de faciliter la coopération entre les Etats en cas de situation critique.

De nombreuses mesures énoncées dans le protocole font explicitement référence au centre qui est la garantie légale de l'action des partis contractants, qui porteront l'entière responsabilité du fonctionnement du centre.

Après ces deux premiers protocoles, trois autres ont été adoptés avant la révision du système de Barcelone que nous allons voir plus tard.

## **II) Le volet institutionnel, financier et scientifique du PAM.**

### **a) - Le Cadre institutionnel du PAM.**

Afin de mettre en œuvre et de coordonner l'application des engagements des Etats à travers les principes de la convention de Barcelone et ses protocoles pour la protection du milieu marin, l'institutionnalisation de cette coopération est indispensable.

Le PAM comporte deux organes : les réunions intergouvernementales et l'unité de coordination, qui prépare les réunions des parties contractantes et du bureau et elle est chargée du suivi des décisions prises, elle entretient des relations et coordonne ses activités avec les organisations internationales et non gouvernementales. Elle rend compte régulièrement de ses activités et de celles des centres d'activités régionales, six centres répartis sur l'ensemble du bassin Méditerranéen qui couvrent un certain nombre d'activités liées pour l'essentiel à la convention et aux protocoles<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - Centre régional est géré par l'OMI, ce centre s'attache à étendre et à parachever le système d'information régional (SIR), il poursuit aussi la mise en place d'une base de données axée sur les transports maritimes (TROCS) et le comportement de certains produits chimiques après déversement en mer.

<sup>2</sup> - CHABASON (L), « le système conventionnel relatif à la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution », in « vers l'application renforcée du droit international de l'environnement, actes de la conférence organisée par

- Centre régional Méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)
- Centre d'activités régionales du PB (CAR/PB) à Sophia Antipolis (France) ;
- Centre d'activités régionales pour le programme d'action prioritaires (CAR/PAP) à Split Yougoslavie ;
- Centre régional du REMPEC à Manoel Island (Malte) ;
- Centre régional d'activités pour les aires spécialement protégées de la Méditerranée (CAR/ASP) à Tunis(Tunisie) ;
- Centre d'activités régionales de l'environnement (CAR/TDE) de Palerme (Italie) ;
- Centre du programme MEDPOL à Athènes.

**b) Le cadre financier du PAM.**

Sur le plan financier, les parties contractantes examinent et adoptent le budget préparé par l'unité de coordination. Ce budget est constitué par un fonds d'affectation spécial, qui est alimenté aujourd'hui par les contributions des parties contractantes, des contributions volontaires des gouvernements, des organisations d'appui et des sources non gouvernementales sélectionnées ainsi que par des contributions de contre parties clairement identifiées.

Un fonds d'affectation spécial pour la Méditerranée est créé dans le cadre du programme des Nations Unies pour l'environnement afin d'assurer la coordination et le financement effectif du plan d'action pour la Méditerranée. Il est doté d'un fond de roulement.

Un programme important a été fondé<sup>1</sup> pour assister financièrement les Etats méditerranéen dans le cadre de la lutte contre la dégradation de l'environnement marin méditerranéen, le contrôle de la pollution marine chimique et par les hydrocarbures et la gestion des zones côtières, contribuer à résoudre les problèmes d'environnement en préparant des

---

le ministère de l'environnement en 1996 », paris Ed. Frison Roche, 1999, p.80.

<sup>1</sup> - METAP (Mediterranean environmental technical assistance program) Il a été fondé en 1990 par la commission Européenne, La Banque Mondiale, la Banque Européenne d'investissement (BEI) et le programme des Nations Unies pour le développement (PNUD).

projets, en réalisant des études de politique générale et en renforçant les capacités institutionnelles.

Depuis sa création, le METAP a fourni plus de 14 millions de dollars qui ont financé 61 projets dans 12 pays membres<sup>1</sup>, parmi ces projets financés par le METAP figure, la création d'un Fonds de prévention de la pollution industrielle en Tunisie, le parc national du Maroc à El Hoceima. Vient ensuite le METAP II<sup>2</sup> qui se concentrera sur quatre domaines prioritaires : il s'agit tout d'abord de la gestion intégrée de ressources en eau, l'adoption de stratégies qui permettent de réduire la pollution dans les zones côtières et les bassins versants, la seconde priorité est la gestion des déchets solides et dangereux, le METAP a donc pour but l'amélioration de cette gestion des déchets y compris leur ramassage, leur évacuation et leur recyclage en appliquant le principe pollueur-payeur.

Dans le cadre de la prévention et le contrôle de la pollution marine par les hydrocarbures et les substances chimiques, le METAP appuiera la préparation pour tous les pays, de dispositifs d'urgence- opérationnels en cas de marée noire, il contribuera également à la formation d'un personnel qualifié et à la mise à disposition d'équipements adéquats en cas d'urgence résultant du rejet de déchets dangereux.

Enfin le quatrième domaine, la gestion des zones côtières, le METAP soutiendra le renforcement de la capacité des administrations nationales et locales à planifier et à gérer le développement du littoral, la mise en place des mécanismes de financement.

Un autre programme pour la protection de l'environnement dans le bassin méditerranéen est également financé par l'Union Européenne MEDSPA ( Stratégie et Plan d'Action pour la méditerranée , avec un budget de 37 millions d'Euros, pour les années 1990-1992 et ce projet mis en place dans les pays en voie de développement, porte de plus en plus

---

<sup>1</sup> - Algérie, Albanie, Chypre, Croatie, Egypte, Grèce, Israël, Italie, Malte, Maroc, Tunisie et Turquie.

<sup>2</sup> - La seconde phase du programme d'assistance technique pour la protection de l'environnement méditerranéen (METAP II), l'enveloppe budgétaire accordée à ce programme s'élève à 30 millions de dollars.

souvent sur la surveillance de la qualité de l'eau et le contrôle des déchets industriels.

Le programme LIFE-pays tiers de la communauté Européenne, adopté en 1992, finance la mise en place dans les pays méditerranéens et de la mer Baltique<sup>1</sup> l'objectif de ce volet est de promouvoir le développement des politiques environnementales, promouvoir le développement durable et fournir des solutions majeures. Par exemple en matière de pollution par les navires le programme LIFE a aidé au financement des projets suivant :

- La coopération entre Chypre, Egypte et Israël pour la lutte contre la pollution marine accidentelle. (1992).
- le développement du système national pour la lutte contre les pollutions marines.
- Dans le cadre de la protection des espèces protégées, un programme a été financé en Croatie pour la conservation et la gestion des loups (protégé dans ce pays depuis 1995).

### **III) Le volet scientifique du PAM.**

Le volet scientifique « évaluation de l'environnement » du PAM s'est traduit par la mise en œuvre du programme MEDPOL de surveillance continue de recherche en matière de pollution et d'échanges de renseignements et d'évaluation de l'état de la pollution et des mesures de protection<sup>2</sup>, il aide les pays méditerranéens à formuler et à mettre en œuvre des programmes de surveillance continue de la pollution, y compris des mesures de maîtrise de la pollution, et à élaborer des plans d'action visant à éliminer la pollution d'origine tellurique.

Dans une première phase (1975-1981) le programme

---

<sup>1</sup> - Le programme LIFE a été ouvert aux Etats méditerranéens suivants : l'Algérie, Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Chypre, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Syrie, Tunisie, Turquie, Gaza.

<sup>2</sup> - Le programme MEDPOL (programme de surveillance continue et de recherche en matière de pollution en Méditerranée), est le premier effort régional visant à évaluer l'ampleur de la pollution en Méditerranée in SOUFLIAS (G) « Un bilan très positif », in notre planète le Magazine du PNUE, spécial conférence, 2007 Malte, P 3.

MEDPOL s'est attaché à réunir les données sur l'état de la pollution en mer.

La deuxième phase (1981/1995) est basée sur trois objectifs principaux, la surveillance continue de la pollution marine, l'établissement de projet de recherche sur l'état de la pollution et l'application progressive du protocole relatif à la pollution d'origine tellurique et la troisième phase 1996-2005 s'attachera à étudier toutes les sources de pollution et à mettre au point des actions antipollution le programme est actuellement en sa quatrième phase (2006-2013)<sup>1</sup>.

## **Section 2 : La révision de la convention de Barcelone et de ses protocoles.**

Vingt ans après l'adoption du PAM et la convention de Barcelone, beaucoup de changements ont eu lieu dans le domaine de la protection de l'environnement, surtout après la conférence de RIO, la révision du PAM et ses instruments juridiques est alors indispensable la révision a été faite, elle a donné naissance à un nouvel instrument juridique du « PAM »<sup>2</sup>.

### **I) L'amendement de la convention de Barcelone.**

La convention originale a été modifiée par des amendements adoptés le 15 Juin 1995 par la conférence de plénipotentiaires tenue à Barcelone les 9 et 10 Juin 1995, la convention amendée rebaptisée (la convention sur la protection du milieu marin et littoral de la Méditerranée).

Plusieurs modifications ont été apportées, elles se résument en trois axes :

#### **a) - Extension sur le plan géographique.**

L'accord de 1976 avait exclu les eaux intérieures des Etats partis dans la nouvelle convention les eaux intérieures y sont incluses, en effet le nouveau texte de l'alinéa 2 de l'article premier énonce que chaque partie si elle le désire pourra étendre le champ d'application de la convention au littoral : «l'application de la convention peut être étendue au littoral tel qu'il est défini par chaque partie contractante pour ce qui la concerne ».

---

<sup>1</sup> - Khodjet el Khil Layla. Op.cit p 144.

<sup>2</sup> - Le PAM compte 21 pays sur le pourtour méditerranéen et la communauté Européenne.

Un alinéa 3 est ajouté, par lequel un protocole peut étendre sa portée géographique : « tout protocole à la présente convention peut étendre le champ d'application géographique visé par le protocole en question »

**b) - Des obligations des règlements généraux au lieu des engagements généraux.**

Contrairement à la subvention de 1975 qui avait adopté des engagements généraux des parties contractantes, l'amendement de 1995 adopte des obligations générales plus ambitieuses doivent être mise en œuvre dans le cadre du développement durable, tout en respectant les principes de précaution et de pollueur payeur. On peut relever cette ambition au chapitre engagements généraux dans l'article 4 al.1 de la convention, par exemple qui stipule que « dans toute la mesure du possible éliminer la pollution dans la zone de la mer méditerranée. Et dans l'article 14, il est introduit l'obligation des parties d'adopter une législation nationale appliquant la convention et les protocoles. « Les parties contractantes adoptent les lois et règlements appliquant la convention et les protocoles ».

**c) L'engagement pour l'application des nouvelles exigences de la conférence de RIO et du droit international de l'environnement.**

Les parties contractantes s'engagent à prendre en compte les acquis de la conférence de RIO de 1992 sur le développement durable et la protection de l'environnement<sup>1</sup>, elles doivent « protéger et améliorer le milieu marin dans cette zone en vue de contribuer à son développement durable »<sup>2</sup> tout en appliquant les principes adoptés par le droit de l'environnement, le principe de précaution<sup>3</sup> et le principe du pollueur payeur<sup>4</sup>. La protection de l'environnement est désormais intégrée dans un contexte plus large du développement durable, le concept doit être pris en considération dans les projets et les exploitations qui ont des impacts dangereux sur l'environnement<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> - Article 14 alinéa 1.

<sup>2</sup> - Article 4 alinéa 1.

<sup>3</sup> - Article 4-3 a).

<sup>4</sup> - Article 4-3 b).

<sup>5</sup> - L'article 4 alinéa 3.C et aussi l'article 4 al.3.d.

## II) La révision des protocoles d'application.

De nombreuses modifications sont apportées en 1995 aux protocoles de la convention de 1995 tout en prenant en compte les nouveaux principes du droit international de l'environnement et de la déclaration de RIO. De nouveaux protocoles ont été adoptés<sup>1</sup>. Concernant la pollution de la mer méditerranée par hydrocarbures, Le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles, a été amendé. Le REMPEC<sup>2</sup> a exprimé en 1996 la nécessité de le réviser en vue de son extension au domaine de la prévention de la pollution par les navires, et ce au titre de l'article 6 de la convention sur la pollution des navires<sup>3</sup>. Finalement c'est un nouveau protocole qui sera adopté en 2002<sup>4</sup>, il s'agit du protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer méditerranée, dit

<sup>1</sup> - Il s'agit du protocole relatif aux aires spécialement protégées de la méditerranée qui remplace le protocole relatif aux aires spécialement protégées de la méditerranée par un nouveau plus opérationnel, adopté le 10 juin 1995, (annexes adoptées le 24 novembre 1996), il est entrée en vigueur en décembre 1999 est a été ratifié par l'Union européenne, l'Espagne, l'Italie, Malte, Monaco, la Tunisie.

- Le protocole relatif à la protection de la mer méditerrané contre la pollution d'origine tellurique, qui a été amendé le 07 mars 1996, il a été adopté à Syracuse en Italie et est entrée en vigueur le 11 mai 2008, figurant sous le titre « protocole relatif à la protection de la mer méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre ».

- Le nouveau protocole relatif aux mouvements transfrontières de déchets dangereux en méditerranée qui a été adopté le premier octobre 1996 à Izmir modifiant la convention de Barcelone de 1976, il intègre à cette dernière un dispositif de contrôle sur les mouvements transfrontières de déchets dangereux qui pourraient affecter la mer méditerranée.

<sup>2</sup> - REMPEC : regional Mediterranean sea (Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle). Il conduit actuellement un projet MEDA financé par l'UE baptisé coopération EUROMED sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution provenant des navires " SAFEMED" le projet concerne dix pays méditerranéens partenaires Euromed à savoir, l'Algérie, l'Autorité Palestinienne, l'Égypte, Israël, la Jordanie, Le Liban, Le Maroc, la Syrie, La Tunisie et la Turquie.

<sup>3</sup> - Lilia Khodjet el Khil.Op. Cit p 158.

<sup>4</sup> - Adoptée le 25 juillet 2002, il est entré en vigueur depuis le 17 mars 2004.

protocole « prévention et situation critique ». Il s'applique également à la prévention de la pollution par les navires, régie par l'article 6 de la convention.

Le nouveau protocole traite de la pollution accidentelle et opérationnelle, en matière de prévention de la pollution accidentelle, il traite l'aspect relatif à la sécurité de la navigation en Méditerranée, l'article 15 encourage les Etats à prendre soit individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale toutes les mesures relatives aux risques environnementaux du trafic maritime.

Enfin, l'article 16 a pris en considération la question des navires en détresse, puisqu'il enjoint les parties à définir des stratégies nationales, sous régionales ou régionales pour l'accueil des navires en détresse dans les ports et lieux de refuge.

Pour ce qui est de la pollution opérationnelle, l'article 14 exige l'engagement des Etats riverains à mettre en œuvre des dispositions de la convention MARPOL 73/78 concernant les installations de réception portuaires, les Etats riverains doivent alors renforcer leur coopération pour la détection des rejets illicites et la poursuite des contrevenants coupables de rejets opérationnels en mer.

Dans le cadre de la mise en œuvre de ce protocole, les Etats contractants ont adopté en 2005, la stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires, elle comporte vingt et un objectifs à remplir pour 2015 pour réaliser sa tâche<sup>1</sup>.

### **Conclusion.**

Si pour un certain nombre de pollution notamment la pollution tellurique, chaque Etat est responsable pour sa partie, il n'en va pas de même en matière de pollution du fait du transport maritime, car lorsqu'un accident surgit en mer, c'est les eaux territoriales de plusieurs Etats qui sont touchés par les nappes d'hydrocarbures. Ce qui fait que l'action d'un Etat est tributaire de facteurs qui dépassent le cadre nationale, C'est pourquoi nous nous sommes interrogé en introduction de ce travail sur le fait de savoir comment est appliquée en

---

<sup>1</sup> - Les rejets illicites des navires et la poursuite des contrevenants, séminaire régional, 27, 30 Novembre 2007, Marseille (France) P.4.

méditerranée le droit relatif à la prévention de la pollution par les hydrocarbures lié au trafic maritime.

Les Etats méditerranéens ont montré leurs objectifs de protection de leur mer méditerranéenne en s'engageant sur le plan international mais également dans le processus de Barcelone établi en 1976 et révisé en 1995, même si ce système ne contient aucune règle spécifique. Le droit international issu des conventions de l'OMI avait déjà fait le travail d'adoption de la réglementation aux zones maritimes particulièrement exposées à ce type de pollution en reconnaissant la mer méditerranée comme 'zone spéciale' au titre de la convention de MARPOL 73/78 visant la pollution des navires.

Pour la mise en œuvre de la réglementation pertinente par les Etats, il faut reconnaître qu'il existe une certaine fracture entre les pays méditerranéens. Ceux membres de l'Union Européenne où les structures institutionnelles sont récentes, le développement scientifique est avancé, les moyens matériels sont importants et performants. Les autres Etats non membres de l'Union plutôt motivés par les intérêts commerciaux pour développer leur économie, c'est pourquoi il est primordial pour que la protection de la mer méditerranée soit assurée et garantie. Les pays non membres de l'UE doivent être soutenus et aidés en mettant en œuvre tous les programmes de coopération, d'aide financière, technique et scientifique. Mais au préalable. Il est indispensable pour les Etats méditerranéens de ratifier les conventions pertinentes de l'OMI ainsi que la convention de Barcelone et ses protocoles d'application révisés.

Dans le cadre de l'élaboration des règles relatives à la responsabilité et l'indemnisation pour dommages de pollution en mer méditerranée, et compte tenue de la spécificité méditerranéenne sur le plan des risques de pollution du fait du transport maritime, et de la gravité des conséquences qu'une pollution massive pourrait entraîner dans cette zone, nous proposons de créer un fonds méditerranéen supplémentaire d'indemnisation pour dommages du fait de la pollution par les hydrocarbures.