

Le droit international conventionnel relatif à la prévention et la lutte contre la pollution due au transport maritime des hydrocarbures et autres substances nuisibles

TIGHILT-FERHAT Kamal

Doctorant, Faculté de Droit et des Sciences Politiques, Université Mouloud MAMMARI/Tizi-Ouzou, 15000 , Algérie.

Email : kamal.tighilt_ferhat@ummto.dz

Résumé :

Le transport maritime est d'une importance vitale pour l'économie mondiale, car plus de 90 % du commerce international s'effectuant par voie maritime ; en outre, il représente, de loin, le moyen le plus rentable d'expédier des quantités considérables de marchandises et de matières premières dans le monde entier.

Le transport maritime des hydrocarbures et autres substances nuisibles a connu une forte croissance ces trois dernières décennies. La croissance de cette activité n'est pas sans conséquence sur l'environnement marin, particulièrement vulnérable aux différentes pollutions. En réalité chaque catastrophe maritime a contribué au développement du droit international en la matière. A titre d'exemple, l'accident désastreux du pétrolier libérien « Torrey-Canyon » en 1967, allait amener à établir deux Conventions internationales en 1969 : l'une de droit public consacre le droit de l'Etat côtier d'intervenir en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'autre de droit privé retient la responsabilité civile des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Mots clés :

Navires, Transport maritime, Environnement marin, Conventions de l'Organisation maritime internationale, Convention sur le droit de la mer de 1982, Prévention et lutte contre la pollution.

Date de soumission: 29/06/2021, Date de révision : 27/04/2022, Date de publication:14/05/2022.

*Pour citer l'article:*TIGHILT-FERHAT Kamal, « Le droit international conventionnel relatif à la prévention et la lutte contre la pollution due au transport maritime des hydrocarbures et autres substances nuisibles », *RARJ*, vol. 13, n°1, 2022, pp. 705-729.

Disponible sur: <https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72>

L'auteur correspondant : TIGHILT-FERHAT Kamal kamaltighilt@gmail.com

القانون الدولي الإتفاقي المتعلق بالوقاية و التصدي للتلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات و المواد الضارة الأخرى

الملخص:

يتسم النقل البحري بأهمية بالغة بالنسبة للاقتصاد العالمي، بدليل أن ما يزيد عن 90% من المبادلات التجارية الدولية يتم نقلها بطريق البحر، حيث تتكفل السفن، باعتبارها الوسائط الرئيسية للمواصلات البحرية، بنقل كميات ضخمة من البضائع و المواد الأولية في كافة أرجاء المعمورة، و بتكلفة أقل بالمقارنة مع وسائط النقل الأخرى البرية أو الجوية.

عرف نشاط النقل البحري للمحروقات و المواد الضارة الأخرى نموا كبيرا في العقود الزمنية الثلاثة الأخيرة، و هذا النمو أثر بصورة سلبية على البيئة البحرية المعروفة بهشاشتها و تأثرها بمختلف أشكال التلوث. و في الحقيقة، لقد كان لكل كارثة بحرية نصيب من المساهمة في تطوير القانون الدولي في هذا المجال. فعلى سبيل المثال تمخضت كارثة ناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon » سنة 1967، عن إقرار الجماعة الدولية لاتفاقيتين دوليتين سنة 1969: الأولى تخص القانون العام، تكرر حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات. أما الثانية فتخصص القانون الخاص، جاءت لتنظيم المسؤولية المدنية لملاك السفن عن أضرار التلوث بالمحروقات.

الكلمات المفتاحية:

السفن، النقل البحري، البيئة البحرية، اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، الوقاية و التصدي للتلوث.

International treaty law relating to the prevention and fight against pollution caused by maritime transport of oil and other harmful substances

Summary:

Maritime transport is of vital importance to the world economy, as more than 90% of international trade is carried out by sea; in addition, it is by far the most cost effective way to ship massive amounts of goods and raw materials around the world.

Maritime transport of oil and other harmful substances has experienced strong growth over the past three decades. The growth of this activity is not without consequences for the marine environment, which is particularly vulnerable to various types of pollution. In reality, each maritime disaster has contributed to the development of international law in this area. For example, the disastrous accident of the Liberian oil tanker « Torrey-Canyon » in 1967 led to the establishment of two international Conventions in 1969: one of public law enshrines the right of the coastal State to intervene at the sea in the event of an accident causing or likely to result in oil pollution, the other under private law retains the civil liability of ship owners for damage due to oil pollution.

Keywords:

Ships, Maritime transport, Marine environment, International maritime organization conventions, Convention on the law of the sea of 1982, Prevention and fight against pollution.

Introduction :

Le développement des activités humaines, et en particulier du commerce maritime, représente une menace pour l'environnement marin qui subit depuis plusieurs décennies des agressions majeures¹.

La pollution des eaux marines constitue une question d'une brillante actualité. En effet, depuis quelques années, la société internationale essaie de résoudre prioritairement semble-t-il par rapport aux autres domaines de pollution².

L'augmentation du trafic maritime a conduit à la multiplication des accidents provoquant des déversements d'hydrocarbures et autres substances nuisibles. Ces événements constituent souvent des désastres tant au plan écologique que socio-économique. Ce que l'on appelle communément une marée noire provoque des dommages sur la biodiversité marine et donc également pour des activités dépendantes du bon état du milieu marin comme la pêche ou la conchyliculture. Le tourisme est aussi une activité gravement touchée par les marées noires. Les grandes étendues de mer noircie, de côtes et d'oiseaux englués de mazout sont les événements de pollution marine plus visibles. Ils marquent les esprits mais également le droit.

Il est en effet notable de voir que c'est à la suite d'accidents majeurs que le droit international a connu ses plus grandes avancées en matière de lutte contre la pollution marine. Ce fut le cas par exemple avec les naufrages du « Torrey-Canyon » en 1967³, de l'« Amoco-Cadiz » en 1978⁴, de l'« Exxon-Valdez »⁵, de

¹- Micaël LAOTBOZZI, Répression et prévention de la pollution des navires de commerce en méditerranée, Mémoire technique de fin d'études présenté pour l'obtention du diplôme d'études supérieures de la marine marchande, École Nationale de la Marine Marchande de Marseille, 2008-2009, p. 7.

²- Francis RIGALDIES, « Le Canada et la pollution de la mer par les navires », McGill Law Journal, Volume 23, 1977, p. 334.

³- « Le 18 mars 1967, le Torrey-Canyon, pétrolier libérien de 121 143 tonnes de port en lourd, transportant 119 328 tonnes de pétrole brut en provenance du Golfe Persique et se dirigeant vers Milford-Haven (Pays de Galles), s'éventrait sur un récif des Seven Stones, à sept milles à l'Est des îles Scilly, au large de la Cornouaille anglaise. Devant la menace d'invasion des côtes méridionales de l'Angleterre par ce qu'on allait appeler bientôt la « marée noire », le Gouvernement britannique décida de bombarder l'épave et de mettre le feu à ce qui restait de la cargaison », Jean-Pierre QUENEUDEC, « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », Annuaire Français de Droit International, Volume 14, 1968, p. 701. http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1968_num_14_1_1515

⁴- « Dans la nuit du 16 au 17 mars 1978, le pétrolier libérien « Amoco-Cadiz », s'échoue sur les hauts fonds rocheux de Portsall (Nord-Finistère), à 1,5 milles de la côte. Les 223.000 tonnes de pétrole brut qu'il transporte, vont s'écouler sans interruption, du 17 au 30 mars, et occasionner la plus importante marée noire jamais enregistrée », Michel MARCHAND, « Amoco-Cadiz : Bilan du colloque sur les conséquences d'une pollution accidentelle par hydrocarbures, Brest - Novembre 1979 », Rapports Scientifiques et Techniques N°= 44,

l'« Erika » en 1999⁶, ou du « Prestige » en 2002⁷. Moins médiatisée, la pollution marine est également constituée de rejets dits opérationnels, c'est à dire volontaires, d'hydrocarbures, de substances nocives et potentiellement dangereuses, y compris radioactives, des ordures des navires, de leurs eaux de ballast⁸ ou de leurs peintures anti-salissures⁹.

La problématique posée en matière de pollution due au transport maritime des hydrocarbures et autres substances nuisibles, est de savoir s'il existe aujourd'hui un arsenal juridique international efficace, permettant à la communauté internationale de prévenir et lutter contre ce phénomène désastreux?

La protection du milieu marin contre la pollution du fait du trafic maritime a d'abord donné lieu au développement de conventions internationales spécialisées pour différents types de pollution répondant aux préoccupations à

Publications du Centre National pour l'Exploitation des Océans (C.N.E.X.O), Brest, 1981, p. 5. http://www.abernet.fr/wakka_file=Amoco_Cadiz_Bilan_du_colloque_1981.pdf

⁵- « Le 24 mars 1989, le pétrolier américain « Exxon-Valdez » s'échouait à « Bligh Reef » en Alaska, et répandait 38.800 tonnes de pétrole sur 1300 km de côte. La région d'impact, le « Prince William Sound », présente une grande richesse biologique. Les coûts de nettoyage et de dédommagement suite à la marée noire provoquée par l'Exxon-Valdez ont dépassé les 2,1 milliards de dollars », Sandra KLOFF, Clive WICKS, « Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier », Rapport réalisé dans le cadre du Programme régional de conservation de la zone côtière et marine en Afrique de l'ouest, Fonds Mondial pour la Nature (World Wide Fund for Nature), Sénégal, 2004, p. 41. http://www.cmsdata.iucn.org/downloads/offshore_oil_fr.pdf

⁶- « Le 12 décembre 1999, le pétrolier « Erika », battant pavillon maltais, s'échoue au large de la Bretagne, déversant environ 20 000 tonnes de pétrole brut sur 400 km de côtes françaises », Rémi MOREAU, « Cinquante ans de marées noires : Radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures », Revue Assurances et Gestion des Risques, Volume 76/1, Avril 2008, p. 101.

⁷- « Le 13 novembre 2002, le navire-citerne Prestige, immatriculé aux Bahamas, qui transportait 76 972 tonnes de fuel-oil lourd, a commencé à donner de la gîte et à perdre des hydrocarbures à environ 30 kilomètres au large du Cap Finistère (Galice, Espagne). Le 19 novembre, pendant qu'on le remorquait vers le large, il s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 kilomètres à l'ouest de Vigo (Espagne). Environ 63 000 tonnes de cargaison se sont échappées à la suite de la rupture et du naufrage du navire », Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport annuel de 2008, Londres, 2009, p. 95. https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2008_French_ANNUAL_REPORT.pdf

⁸- « Lors des débuts du transport maritime pétrolier, les résidus de pétrole dans les citernes vides étaient nettoyés à l'eau et le mélange d'eau et de pétrole était directement rejeté en mer », Sandra KLOFF, Clive WICKS, op-cit., p. 24.

⁹- Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, Droit de l'environnement marin et côtier au Sénégal, Institut de recherche pour le développement, Programme régional de conservation de la zone côtière et marine en Afrique de l'ouest, Sénégal, 2016, p. 322.

mesure qu'elles se développent. Ces traités sont adoptés sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (Chapitre I). En 1982, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est adoptée. Cette convention marque une nouvelle étape dans le domaine de la pollution des mers, car, c'est pour la première fois, une convention impose aux Etats une obligation générale de protéger et de préserver le milieu marin (Chapitre II).

Chapitre I - Le rôle de l'Organisation Maritime Internationale, un arsenal juridique de plus en plus complet :

L'Organisation Maritime Internationale (OMI), institution spécialisée des Nations Unies dans le domaine maritime a été créée en 1948 par une convention et regroupe, aujourd'hui, 171 Etats membres. Son siège est à Londres. Elle est à l'origine d'une trentaine de conventions et protocoles et de plus de sept cents recueils de règles et de recommandations. Les travaux de cette organisation ont été originellement axés sur la conception des navires pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. L'OMI a fait, également, porter son œuvre normative sur la qualification des gens de mer, la prévention des abordages, le transport des produits dangereux et la prévention de la pollution par les navires¹⁰.

Le domaine de la pollution marine est marqué par un grand nombre de conventions internationales, adoptées et très régulièrement amendées sous l'égide de l'OMI. Si des règles régionales existent, spécialement dans le cadre des Conventions sur les mers régionales¹¹, la recherche d'une réglementation internationale au niveau mondial est une constante en la matière.

Dans cette partie nous donnerons un aperçu des principaux instruments juridiques adoptés dans ce cadre. Ils concernent d'une part les instruments relatifs à la prévention et la lutte opérationnelle contre la pollution par les navires (Section I), et d'autre part les instruments relatifs à la sécurité de la navigation en mer (Section II).

Section I - Les instruments juridiques de l'OMI relatifs à la prévention et la lutte opérationnelle contre la pollution par les navires :

La protection du milieu marin contre la pollution par les navires comportera deux modalités : d'une part, les mesures relatives à la prévention des risques provoqués par les rejets ou les déversements accidentels de substances polluantes ; et d'autre part, les mesures destinées à la lutte opérationnelle en cas de déversement ou de situations critiques.

¹⁰ - Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, op-cit., pp. 65 et s.

¹¹ - Alexandre-Charles KISS, « Récents traités régionaux concernant la pollution de la mer », Annuaire Français de Droit International, Volume 22, 1976, pp. 720-742. http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1976_num_22_1_2009

A- Les mesures relatives à la prévention des risques provoqués par les rejets ou les déversements accidentels de substances polluantes :

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, l'augmentation du trafic a eu pour corollaire une augmentation des déversements volontaires. De nombreuses plaintes pour des pollutions de nappes de pétrole ont eu lieu en Grande-Bretagne, ce qui a incité cet Etat à provoquer une conférence internationale pour adopter une réglementation à ce sujet. Trente-deux Etats se sont réunis à Londres en 1954 pour débattre du sujet¹².

La première convention internationale adoptée pour protéger le milieu marin fut celle de 1954, intitulée la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures¹³ (Convention OILPOL)¹⁴, entrée en vigueur en 1958¹⁵. Deux commentaires s'imposent à l'endroit de cette convention : premièrement, seul l'Etat du pavillon a compétence pour décider de poursuites en cas d'infraction, et aucune indemnisation n'est prévue pour les dommages causés; en second lieu, cette convention ne couvre que les cas de pollution intentionnelle et n'atteint en rien les situations de pollution accidentelle¹⁶.

Prenant acte de ces insuffisances spécialement à la suite de l'accident du « Torrey-Canyon » en 1967, les Etats ont négocié une nouvelle Convention signée à Londres le 2 novembre 1973 dans le cadre d'une conférence internationale sur la pollution des mers convoquée par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, qui deviendra l'OMI, pour remplacer la Convention OILPOL de 1954 et aller plus loin dans la prévention des pollutions par les navires¹⁷. Mais l'entrée en vigueur de la convention tarde et les Etats décident de la modifier en 1978 par l'adoption d'un protocole qui permettait au Etats adhérant à la convention de n'appliquer l'annexe II qu'à l'échéance d'un délai de 3 ans après l'entrée en vigueur de celle-ci. C'est la fameuse convention connue sous le nom : « Convention MARPOL¹⁸ 73/78 »¹⁹. Elle sera à nouveau modifiée par un protocole en 1997

¹²- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., p. 26.

¹³- Décret n° 63-344 du 11 septembre 1963, portant adhésion à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1954, JORA n° 66 de 1963.

¹⁴- « International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil ».

¹⁵- Francis RIGALDIES, op-cit., pp. 336-338.

¹⁶- Donat PHARAND, « La contribution du Canada au développement du droit international pour la protection du milieu marin : Le cas spécial de l'Arctique », Revue des Études Internationales, Volume 11, N°= 3, 1980, p. 445. <http://id.erudit.org/iderudit/701074ar>

¹⁷- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., pp. 26-27.

¹⁸- « International Convention for the Prevention of Pollution from Ships ».

qui y adjoindra une annexe VI consacrée à la pollution de l'atmosphère par les navires. En effet, la convention est accompagnée de deux protocoles et d'annexes dont les deux premières sont obligatoires, les suivantes sont facultatives :

- **Protocole 1** : Dispositions concernant l'envoi de rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles;
- **Protocole 2** : Arbitrage;
- **Annexe 1** : Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures;
- **Annexe 2** : Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac;
- **Annexe 3** : Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par la mer en colis;
- **Annexe 4** : Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires
- **Annexe 5** : Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires
- **Annexe 6** : Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires²⁰.

De nos jours, l'un des plus grands cadres juridiques internationaux en matière de pollution marine lié à l'exploitation des navires de commerce, est sans conteste, la Convention MARPOL73/78²¹. L'objectif de ce traité prestigieux est de réduire considérablement la pollution provenant des navires de commerce en instaurant des règles universelles, avec pour conséquence un champ d'application très large²².

Son champ d'application s'étend donc au-delà des seules pollutions par hydrocarbures pour viser d'autres pollutions par les navires : la pollution par les produits chimiques liquides, les substances nuisibles transportées par colis, les eaux usées, les ordures ainsi que la pollution de l'atmosphère. L'objectif de la convention est de prévenir la pollution du milieu marin par le rejet de substances nuisibles ou d'effluents contenant de telles substances en infraction aux dispositions de la convention (Article 1 paragraphe 1). Elle ne définit pas la notion de pollution mais celle de rejet et de substances nuisibles. Ainsi donc, les substances nuisibles désignent toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources

¹⁹- Décret n° 88-101 du 31 mai 1988, portant adhésion à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, JORA n° 22 du 01 juin 1988.

²⁰- Marie BONNIN, Ibrahim LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, op-cit., pp. 336-337.

²¹- Mohamad ALBAKJAJI, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de Doctorat, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Juin 2011, p. 91.

²²- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., p. 28.

biologiques, à la faune, et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la Convention MARPOL (Article 2 paragraphe 2).

Le rejet de ces substances ou d'effluents les contenant désigne quant à lui tout déversement provenant d'un navire, qu'elle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange. Trois exceptions, la notion ne couvre pas l'immersion au sens de la Convention de Londres de 1972, les déversements résultant directement de l'exploration, exploitation ou traitement des ressources minérales des fonds marins, ni à ceux résultant de la recherche scientifique lorsqu'elle vise la lutte contre la pollution (Article 2 paragraphe 3).

Il convient en outre de noter que la Convention définit le navire de manière large, c'est un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes (Article 2 paragraphe 4).

Cette Convention MARPOL est une convention dont les règles sont à vocation universelles et a donc un champ d'application très large²³. En effet, elle s'applique aux navires battant le pavillon d'Etats parties à la convention, mais également aux navires qui ne battent pas le pavillon d'un Etat partie, mais qui sont exploités sous l'autorité d'une telle partie. L'article 5 paragraphe 4 précise en plus que les Etats appliquent aux navires d'Etats non parties à la convention les prescriptions de la Convention MARPOL pour ne pas faire bénéficier ces navires de mesures plus favorables. Mais son champ d'application exclu les navires de guerre et auxiliaires ainsi que les navires appartenant à ou exploités par un Etat et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Dans la mesure du possible et du raisonnable, les Etats doivent néanmoins prendre des mesures pour que ces navires agissent d'une manière compatible avec la convention (Article 3).

Les annexes de la Convention MARPOL comportent un grand nombre de prescriptions techniques très détaillées en fonction du type de navire (pétrolier, plateforme...), de son niveau de jauge brute, des substances nuisibles considérées, de la zone dans laquelle se trouve le navire au moment du rejet etc. Elles concernent notamment sa construction, le matériel dont il dispose, les rejets résultant de son exploitation et leur contrôle. Ainsi, l'annexe 1 prévoit que les navires doivent disposer d'un système de séparation des eaux de ballast (ils ne doivent pas être mélangés à des résidus d'hydrocarbures)²⁴.

La convention prévoit également des normes de rejet variant selon la distance des côtes (au-delà de 50 miles des côtes pour les pétroliers), l'existence

²³ - Philippe VINCENT, *Droit de la mer*, Larcier, Bruxelles, 2008, pp. 181 et s.

²⁴ - Arnaud MONTAS, *Droit maritime*, Vuibert, Paris, 2012, pp. 223-224.

ou non d'une zone spéciale (dans laquelle les rejets d'hydrocarbures ne sont pas autorisés), la qualité et la quantité du rejet. Ainsi par exemple, en application de la Règle 9 de l'annexe 1, les pétroliers ne peuvent procéder à des rejets provenant de leurs citernes ou cargaison, qu'au-delà de 50 milles des côtes et en dehors des zones spéciales, alors que le navire est en route. Le rejet ne doit pas être supérieur à 30 litres par mille parcouru, ni être supérieur à 15 PPM (parts par million)²⁵.

Si la Convention MARPOL définit les types de rejets interdits ou autorisés, elle laisse, dans son article 4, le soin aux parties de déterminer, dans leur droit interne, les sanctions applicables aux infractions causées par les navires vis-à-vis de la convention, et ce tant envers les navires battant leur pavillon qu'envers les navires étrangers. S'il y a une violation à l'égard de la convention, ce sera donc aux Etats de poursuivre le contrevenant selon les dispositions de leurs législations internes. Ces sanctions doivent être d'une rigueur suffisante pour être de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise²⁶.

Pour assurer la mise en œuvre de ces réglementations, le navire tient des registres (registre des ordures, registre de la cargaison, registre des hydrocarbures...). Il doit subir des visites régulières et obtenir des certificats (certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées, certificat international de prévention de la pollution pour le transport des substances liquides nocives en vrac etc).

Les certificats délivrés conformément à la convention sous l'autorité d'une partie à la Convention sont acceptés par les autres Etats parties et considérés comme ayant la même validité qu'un certificat délivré par elle-même. Des sociétés de classification, comme « BUREAU VERITAS » par exemple, procèdent à l'examen des navires pour délivrer ces certificats.

La Convention MARPOL prévoit également la possibilité de contrôle, d'inspection et d'enquête par l'Etat du port et l'Etat côtier ainsi que la mise en place d'installations de réception dans les ports et les terminaux afin que les navires conservent les substances nuisibles à leur bord et ne les rejettent que dans des installations prévues à cet effet²⁷.

²⁵ - Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, op-cit., pp. 337-338.

²⁶ - Micaël LAOTBOZZI, op-cit., pp. 29-30.

²⁷ - Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, op-cit., pp. 338-339.

B- Les mesures destinées à la lutte opérationnelle en cas de déversement ou de situations critiques :

La mise en place d'un système efficace d'intervention est très essentielle pour limiter les dommages résultant d'un accident majeur en mer. Pour cette finalité, Les Etats ont adoptés, sous l'égide de l'OMI, deux conventions internationales : la première est la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures de 1969²⁸, la deuxième est la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990²⁹.

1- La Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures de 1969 :

S'agissant de la pollution accidentelle par les hydrocarbures, on trouve : la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969. Celle-ci a été prise suite au naufrage du pétrolier libérien « Torrey-Canyon » le 18 mars 1967³⁰.

Remarquons que, dans toutes ces dispositions conventionnelles, il n'est pas question de pollution accidentelle. Ce n'est qu'après le désastre causé par le « Torrey-Canyon » en 1967 aux côtes française et anglaise de la Manche que l'on a résolu de prendre des mesures contre la pollution accidentelle par les navires³¹. La Convention de Londres de 1954 s'appliquant exclusivement aux cas de pollution opérationnelle, il fallait réagir car il y avait un vide juridique à combler. En effet, le problème majeur rencontré avec cet accident est qu'il avait eu lieu en haute mer, c'est-à-dire que seul l'Etat du pavillon était compétent pour intervenir. (En effet l'Etat côtier n'était alors souverain que dans ses eaux territoriales). Or, la Grande-Bretagne, pour protéger ses côtes, décida de bombarder l'épave battant pavillon libérien afin d'enflammer la cargaison. Outre le fait que ce fut un échec, la Grande-Bretagne fut accusée de violation de la souveraineté d'un Etat, en l'occurrence le Libéria, et donc de la violation du Droit International Public.

L'Assemblée Générale des Nations Unies, dans sa Résolution 2467 (XXIII) du 21 décembre 1968, aborda pour la première fois le problème de la pollution accidentelle par hydrocarbure. Elle acceptera que les Etats puissent prévenir les

²⁸- Décret présidentiel n° 11-246 du 10 juillet 2011, portant adhésion à la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures de 1969, JORA n° 45 du 14 août 2011.

²⁹- Décret présidentiel n° 04-326 du 10 octobre 2004, portant ratification de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990, JORA n° 65 du 13 octobre 2004.

³⁰- Jean-Pierre QUENEUDEC, op-cit., pp. 701-718.

³¹- Donat PHARAND, op-cit., pp. 446-447.

risques de pollution au-delà de la limite des juridictions nationales c'est-à-dire en haute mer. Ceci va aboutir à la Convention de Bruxelles de 1969, laquelle va contenir des mesures exorbitantes par rapport au Droit International Public classique.

Cette convention innove donc en de nombreux points :

- elle permet aux parties contractantes de prendre les mesures nécessaires en haute mer pour prévenir, atténuer, éliminer les dangers graves ou imminents qui menacent leurs côtes de pollution,

- elle n'exige pas que la pollution soit survenue, c'est-à-dire que l'existence d'un dommage n'est pas une condition d'intervention des parties contractantes. Une simple menace suffit³².

Avant de prendre quelque mesure, toutefois, l'Etat côtier doit consulter les autres Etats en cause et les aviser des mesures envisagées, sauf extrême urgence (Article 3). La convention prévoit également que les mesures d'intervention doivent être proportionnées aux dommages et ne doivent pas aller au-delà de celles que l'on peut raisonnablement considérer comme nécessaires (Article 5). Sinon, l'Etat sera tenu de dédommager la victime, pour autant que les mesures dépassent ce qui est raisonnablement nécessaire (Article 6). Cette convention franchit un pas important vers la protection du milieu marin de l'Etat côtier, puisque pour la première fois elle lui reconnaît un droit de prendre certaines mesures unilatérales en haute mer. Elle témoigne également d'une certaine reconnaissance de la nécessité d'imposer une limite au principe traditionnel de la liberté de la haute mer et du corollaire de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon. Il est à noter, toutefois, que l'optique de cette convention n'est que curative, et non préventive puisqu'elle ne s'applique pas avant que survienne un « accident de mer ». En d'autres termes, elle ne donne aucun droit à l'Etat côtier de prendre des mesures préventives à l'égard des navires circulant dans les eaux au large de ses côtes³³.

La Convention de Bruxelles de 1969 s'appliquait aux accidents entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures. Étant donné que les navires transportent de plus en plus souvent d'autres substances, essentiellement des produits chimiques, dont certains peuvent, en cas de fuite, présenter un grave danger pour le milieu marin, la Conférence de Bruxelles de 1969 a reconnu la nécessité d'élargir la convention à des substances autres que les hydrocarbures.

A l'issue d'importants travaux effectués sur cette question dans le cadre du Comité juridique de l'OMI, des projets d'articles d'un instrument visant à élargir l'application de la convention à des substances autres que les hydrocarbures ont été établis et soumis à la Conférence sur la pollution des mers qui s'est tenue à

³²- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., pp. 27-28.

³³- Donat PHARAND, op-cit., p. 447.

Londres en 1973. La Conférence a adopté le Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures qui élargit le régime de la Convention de Bruxelles de 1969 sur l'intervention aux substances énumérées dans l'Annexe au Protocole ou présentant des caractéristiques très similaires³⁴.

2- La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990 :

Les dommages et les dégâts causés par les marées noires sont gigantesques et les coûts qu'ils engendrent lorsqu'il faut les réparer le sont tout autant ! C'est pourquoi une coopération internationale est indispensable pour une plus grande efficacité dans la lutte contre la pollution : elle permet à un Etat de mettre en œuvre des moyens plus importants que s'il ne devait compter que sur les siens propres³⁵.

Adoptée suite à la catastrophe du pétrolier « Exxon-Valdez » en 1989³⁶, cette convention a été conçue pour développement, la préparation et la coopération entre Etats (notamment les articles 7, 9 et 10) et avec les acteurs privés pour lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures. La Convention ne s'applique pas aux navires de guerre, à leurs auxiliaires et aux navires exploités ou appartenant à un Etat utilisé à des fins gouvernementales et non commerciales (Article 1).

En 2000, un protocole a été adopté, il vise les substances nocives et potentiellement dangereuses. Les Etats parties doivent prendre des mesures pour que les navires sous son pavillon, ses ports et installations au large disposent de plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures (Article 3), ils développent des procédures de notification pour que l'évènement soit pris en charge au plus vite (Article 4). Les Etats parties mettent en place des systèmes nationaux et régionaux consistant notamment à désigner l'autorité compétente et à définir un plan d'urgence national comportant le schéma des relations entre les divers organismes concernés, publics et privés. En outre, individuellement ou dans le cadre d'une coopération internationale et, le cas échéant, en coopération avec les industries pétrolières et maritimes, les Etats parties mettent en place une quantité minimale de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, un programme d'exercices, des plans détaillés et des moyens de

³⁴- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation Maritime Internationale », Londres, Février 1999, p. 42. www.omi.org/Publications

³⁵- Axelle PRIOR, La pollution accidentelle par les hydrocarbures, Travail de licence, Université de Lausanne, Mars 2001, pp. 10-11.

³⁶- Arnaud MONTAS, op-cit., p. 227.

communications et un mécanisme ou arrangement pour coordonner les opérations pour mobiliser les ressources nécessaires (Article 6)³⁷.

Section II - Les instruments juridiques de l'OMI relatifs à la sécurité de la navigation en mer :

Nous l'avons vu l'OMI est l'organisation internationale chargée d'élaborer les règlements pour assurer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin. Trois conventions relatives à la sécurité de la navigation méritent d'être étudiées.

A- La Convention internationale sur les lignes de charges de 1966 :

La Convention internationale sur les lignes de charges (LL 66)³⁸ détermine le franc bord minimal pour la flottabilité des navires. On sait depuis longtemps qu'en limitant le tirant d'eau en charge d'un navire, on contribue dans une large mesure à sa sécurité. Adoptée le 5 avril 1966, elle établit la calaison maximum pour le chargement sans danger d'un navire. La limite de la ligne de charge vise à éviter que le vaisseau ne soit surchargé au point de créer un risque de naufrage ou des conditions de travail dangereuses³⁹.

B- La Convention internationale pour la prévention des abordages en mer de 1972 :

Ensuite, La Convention internationale pour la prévention des abordages en mer (COLREG)⁴⁰ est en quelques sortes le code de la route des navires. Elle fut adoptée le 20 octobre 1972 et définit les obligations de conduite et de signalisation des navires en fonction de différents critères tels que la visibilité. De plus, cette convention est à l'origine des dispositifs de séparation du trafic, qui indiquent des sens de circulation dans les zones sensibles, ainsi que les règles à respecter pour les franchir⁴¹.

C- La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 :

En Outre, nous nous attarderons sur la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer⁴² (SOLAS)⁴³. Elle fut adoptée le 1 novembre 1974 et est entrée en vigueur en 1980. Elle a pour principal objectif de fixer des normes pour la construction, l'équipement et l'exploitation des

³⁷- Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, op-cit., p. 342.

³⁸- « International Convention on Load Lines ».

³⁹- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 26-28.

⁴⁰- « Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea ».

⁴¹- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 28-30.

⁴²- Décret présidentiel n° 83-510 du 27 août 1983, portant ratification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, JORA n° 36 de 1983.

⁴³- « International Convention for the Safety of Life at Sea ».

navires qui soient compatibles avec la sécurité. Les Etats de pavillon doivent veiller à ce que leurs navires satisfassent aux règles de la convention. Les Etats membres peuvent également inspecter les navires d'autres Etats membres s'il existe des raisons de penser qu'un navire et son armement ne satisfont pas aux règles de la convention.

La Convention s'articule autour des domaines suivant : solidité de construction de la coque, compartimentage et stabilité; incendies (prévention passive et active, moyens de lutte); sauvetage; radiocommunication; sécurité de la navigation (cartes et documents, radars,...); dispositions particulières suivant les types de marchandises (grains, vrac, nucléaire,...).

Des dispositions particulières aux pétroliers sont promulguées et prévoient notamment l'équipement d'un dispositif à gaz inerte selon les cas (s'en référer au texte de la convention, protocole de 1978).

En effet, on considère que les pétroliers sont encore dangereux après avoir déchargé leur cargaison à cause des vapeurs et gaz qui se libèrent dans les citernes vides. Il est donc prévu de pomper ces gaz afin de prévenir la formation de ces mélanges. Le renforcement des inspections est également une grande avancée dans le cadre de la convention SOLAS, car outre le fait qu'elle permet à d'autres Etats que celui du pavillon d'inspecter les navires, celles-ci sont renforcées dans le cas des pétroliers (Chapitre X, règle 2)⁴⁴.

Les conventions COLREG, LL et SOLAS ont toutes trois comme effets indirects de prévenir les déversements des hydrocarbures et divers substances polluantes et la pollution marine qui s'ensuit⁴⁵. De nombreuses recommandations sont également proposées par l'Assemblée de l'OMI. Se sont des textes dépourvus de force obligatoire qui aident l'application des conventions internationales existantes en apportant des précisions techniques. Sur la sécurité de la navigation, elles abordent les normes de construction des navires, la formation du personnel, les normes de stabilité ou de contenance. Une d'entre elles se montre particulièrement intéressante. Il s'agit de la recommandation A743(18) qui traite de sécurité des pétroliers et de protection de l'environnement marin⁴⁶.

⁴⁴- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 10-26.

⁴⁵- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2^{ème} édition, A. Pédone, Paris, 1993, pp. 215 et s.

⁴⁶- Julien SEMELIN, « Synthèse bibliographique à propos des impacts écologiques et des aspects réglementaires de l'exploitation pétrolière en mer », Rapport réalisé dans le cadre du Programme régional de conservation de la zone côtière et marine en Afrique de l'ouest, Fonds Mondial pour la Nature (World Wide Fund for Nature), Sénégal, 2003, pp. 37-38. http://www.cmsdata.iucn.org/downloads/exploitation_pétrolière_fr.pdf

Chapitre II - La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et l'obligation générale de protéger et de préserver le milieu marin :

Il y a presque 40 ans, la communauté internationale a franchi un pas décisif en parvenant à un accord sur un traité international d'ensemble qui, à ce jour, continue de faire régner l'ordre sur les océans de la planète. Le 10 décembre 1982, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) a été ouverte à la signature à « Montego Bay » (Jamaïque) et a fait l'objet, ce jour-là, du nombre record de 119 signatures⁴⁷.

La Convention sur le droit de la mer - ou « Constitution de la mer » comme on l'appelle souvent - a été saluée comme l'un des instruments juridiques les plus importants du XX^{ème} siècle. Son champ d'application est vaste et couvre l'ensemble de l'espace marin et de ses utilisations, y compris la navigation et le survol, l'exploration et l'exploitation des ressources, la conservation des ressources biologiques, la protection et la préservation du milieu marin et la recherche scientifique marine⁴⁸.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, marque toutefois une nouvelle étape. C'est pour la première fois, une convention impose aux Etats une obligation générale de protéger et de préserver le milieu marin (Section I). Dès lors, les Etats doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires⁴⁹ (Section II).

Section I - L'obligation générale des Etats de protéger et de préserver le milieu marin :

La pollution marine est l'un des risques majeurs dans le transport maritime. Le transport maritime d'hydrocarbures ou de tout produit polluant présente généralement des risques. Une importante quantité de produits polluants qui se déverse dans la mer suite à un accident de navires représente un grand risque pour l'environnement, mais aussi pour les populations qui vivent non loin des côtes⁵⁰.

En 1982, après presque dix ans de négociations, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est adoptée dans le but d'établir un ordre juridique pour les mers, qui favoriserait l'utilisation équitable et efficace des ressources

⁴⁷- Décret présidentiel n° 96-53 du 22 janvier 1996, portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, JORA n° 06 du 24 janvier 1996.

⁴⁸- Nations Unies, « Les océans, source de vie - Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : Vingtième anniversaire 1982-2002 », New York, 2002, pp. 1 et s. www.un.org

⁴⁹- Maryse GRANDBOIS, « La protection et la gestion des zones côtières », Revue Québécoise de Droit International, N°= 11.1, 1998, p. 178.

⁵⁰- Eric Konan KOFFI, Les risques liés au transport maritime : « Etude sur la sécurité et la sûreté maritimes », Thèse de Doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2017, p. 43.

des Etats, la conservation de leurs ressources biologiques, la protection et la préservation du milieu marin⁵¹. A l'époque de son adoption, la Convention de 1982 était considérée comme « Le traité environnemental le plus solide et le plus exhaustif conclu ou susceptible d'être conclu depuis longtemps ». La plupart des auteurs de textes juridiques, ainsi que les gouvernements et les organisations tierces comme les Nations Unies, reconnaissent que depuis leur entrée en vigueur le 16 novembre 1994, les dispositions environnementales établies en vertu de la Convention sont acceptées presque universellement et traduisent ainsi l'état du droit coutumier⁵².

La Convention de 1982, consacre une partie des ses dispositions à la protection et à la préservation du milieu marin (Partie XII)⁵³. Dans son article 192, les Etats ont « l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin ». Cette obligation implique de mettre en œuvre des mesures de prévention, réduction et maîtrise de la pollution du milieu marin (Article 194)⁵⁴.

La Convention de Montego Bay définit l'expression « Pollution du milieu marin » comme « l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément » (Article 1 paragraphe 4).

Les Etats doivent prendre séparément ou conjointement toutes les mesures nécessaires pour prévenir et lutter contre la pollution. Ces mesures couvrent les espaces sous leur juridiction. Mais elles s'étendent également aux zones en dehors de leur juridiction, c'est à dire sous la juridiction d'autres Etats ou hors juridiction (la haute mer par exemple) concernant les activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle. Dans le cadre du transport maritime, les mesures visent les navires battant leur pavillon⁵⁵.

En effet, l'article 192 démontre le caractère exhaustif du régime en imposant aux Etats l'obligation générale et inconditionnelle « de protéger et de

⁵¹ - Philippe VINCENT, *Droit de la mer*, Larcier, Bruxelles, 2008, pp. 173 et s.

⁵² - Suzanne LALONDE, « Protection de l'environnement marin », Symposium sur l'environnement, Université Dalhousie, Canada, Octobre 2016, p. 3. http://www.live-cirl.ucalgary.ca/sites/default/files/Oct%202016%20Symposium/FR_Protection%20of%20the%20Marine%20Environment%20-%20The%20International%20Legal%20Context.pdf

⁵³ - Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 224 et s.

⁵⁴ - Christophe LEFEBVRE, « Protection et préservation du milieu marin : Les apports des Conventions Régionales sur les mers aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », *La Revue Electronique en Sciences de l'Environnement*, N°= 8, Octobre 2010, p. 1. <http://id.erudit.org/iderudit/045533ar>

⁵⁵ - Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, op-cit., p. 324.

préservé le milieu marin ». M. Erik FRANCKX insiste sur le fait que l'adoption de l'article 192 représente la première fois qu'une obligation si importante et si large est incluse dans un traité international général. Faisant écho au principe 21 de la Déclaration de Stockholm de 1972⁵⁶, l'article 193 de la Convention de 1982 confirme que « les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin ». Toutefois, M. Julian ROBERTS fait valoir que l'article 192 est plus fort que le principe 21 en ce qu'il accorde la préséance à la préservation de l'environnement au détriment du droit souverain des Etats d'exploiter leurs ressources naturelles⁵⁷.

L'article 193 ci-dessus décline ensuite les obligations qui en découlent pour les Etats : prendre des mesures adaptées visant toutes les pollutions qu'elles soient d'origine tellurique, qu'elles proviennent des navires ou d'engins d'exploration et d'exploitation des fonds marins (Article 194); informer les autres États et les organisations internationales en cas de danger imminent du fait d'une pollution, coopérer sur le plan opérationnel et rédiger des plans d'urgence conjoints avec les Etats concernés, coopérer en matière de recherche scientifique (Articles 198, 199, 200); observer, mesurer, évaluer et analyser les effets sur l'environnement des activités envisagées ou en cours (article 208); prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine tellurique (Article 207), résultant des activités relatives aux fonds marins (Article 208; ce devoir s'étendant le cas échéant à la Zone en vertu de l'article 209), ou d'immersions (Article 210), et harmoniser leurs politiques de lutte contre les pollutions au niveau régional approprié (Articles 207 et 208)⁵⁸.

Le contenu de cette obligation générale est précisé à l'article 194. Les Etats sont tenus de prendre toutes les mesures nécessaires en matière de prévention, de réduction et de surveillance de la pollution marine en utilisant les moyens les mieux adaptés dont ils disposent, en fonction de leurs capacités. Ils doivent prendre aussi toutes les mesures nécessaires pour protéger et préserver « les écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres

⁵⁶- Le principe 21 de la Déclaration de Stockholm de 1972 prévoit que : « 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 faire en sorte que les activités exercées dans la limite de leurs juridictions, ou sous leur contrôle, ne causent pas de dommage à l'environnement dans d'autres Etats ou dans des régions ne relevant d'aucune juridiction nationale », Nabila HAMED SIAD, « La coopération entre Etats pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution par les hydrocarbures », *Revue Critique de Droit et Sciences Politiques*, N°= 2, 2017, p. 10.

⁵⁷- Citer par : Suzanne LALONDE, op-cit., pp. 3-4.

⁵⁸- Catherine CHABAUD, « Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ? », *Rapport du Conseil économique, social et environnemental de la république française*, France, Juillet 2013, p. 188. www.lecese.fr

organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction » (Article 194, paragraphe 5).

Les six principales sources de pollution sont précisées et abordées en détail dans les articles ultérieurs, soit la pollution d'origine tellurique et provenant des activités côtières (Article 207); la pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale (Article 208); la pollution résultant d'activités menées dans la Zone (Article 209); la pollution par immersion (Article 210); la pollution par les navires (Article 211); et la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique (Article 212).

Section II - Les mesures que doivent prendre les Etats pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires :

Le droit international de la mer réfléchit en termes d'espaces juridiques, qu'il organise et délimite savamment de manière à la fois horizontale et verticale, alors que la mer est un seul et même milieu global⁵⁹.

La pollution des mers ayant pris une telle importance à partir des années 1970, la communauté va chercher une réponse juridique globale à ce problème. Cette réponse va être donnée par l'apparition de la Convention de Montego Bay de 1982. C'est la douzième partie de cette convention qui traite en particulier de la protection et de la préservation du milieu marin, dont la pollution par les navires, et qui fixe les compétences des états en mer dans ce domaine dans son article 211. Cet article comprend des dispositions générales à caractère fortement déclaratoire concernant les mesures que doivent prendre les Etats. Elle va donc consacrer un « nouveau » Droit de la mer en lieu et place du droit de la mer dit « traditionnel » ou classique⁶⁰.

Le droit de l'action de l'Etat en mer est essentiellement codifié aujourd'hui dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982 et ratifiée par la majorité des Etats ainsi que dans plusieurs conventions touchant chacune des domaines spécifiques de cette action. Pour la plupart pourtant, ces textes ne donnent pas un rôle spécifique au juge national. Elles le citent même rarement. Ces conventions s'adressent aux Etats qui, une fois qu'ils les ont ratifiées, ont la responsabilité de les mettre en œuvre, de les faire fonctionner, de les appliquer. C'est alors le plus souvent dans l'organisation interne de l'Etat que le juge national est amené à intervenir pour sanctionner leur non respect par les personnes physiques et morales. Nombre d'instruments internationaux (Convention sur le droit de la mer de 1982, conventions de l'OMI) confèrent aux Etats des compétences juridictionnelles pour les actes constituant des infractions

⁵⁹ - Ibid., pp. 187-188.

⁶⁰ - Micaël LAOTBOZZI, op-cit., p. 30.

à l'obligation générale de protéger l'environnement marin énoncée à l'article 192 de la convention⁶¹.

Le droit de la mer traditionnel ne reconnaissait de compétences à l'Etat côtier que dans l'exercice de sa souveraineté dans ses eaux territoriales (C'est-à-dire dans la limite des douze miles marins à partir de la ligne de base et la zone contiguë de douze miles qui s'y attache. Un Etat côtier connaît un droit de poursuites dans cette zone à condition que la poursuite ait commencée dans la zone territoriale et ait été ininterrompue.). Cet Etat ne pouvait donc poursuivre les navires qui commettaient des infractions uniquement lorsque celles-ci étaient commises dans sa mer territoriale.

Ainsi, si un navire rejetait des hydrocarbures au delà des eaux territoriales d'un Etat côtier, il ne pourrait être poursuivi par cet Etat qui ne se voyait pas compétent au motif de la liberté de circulation des navires en haute mer, cette compétence étant attribuée uniquement à l'Etat du pavillon qui se voyait reconnaître des prérogatives de juridiction exclusives. Seul l'Etat du pavillon du navire avait donc la possibilité de sanctionner les infractions envers la réglementation internationale sur la pollution en provenance des navires commises en haute mer. C'est pour cela qu'il est apparu nécessaire de permettre un contrôle accru de ces navires par les Etats autre que les états du pavillon (C'est-à-dire les Etats côtiers), et donc de leur attribuer des compétences nouvelles qui puissent s'exercer au delà de leurs eaux territoriales.

L'apport le plus important de la Convention de Montego Bay réside néanmoins dans l'accroissement des compétences des Etats riverains au détriment des pouvoirs de l'Etat du pavillon : tout en rappelant les attributions de l'Etat du pavillon, elle introduit des compétences nouvelles dévolues à l'Etat côtier et institue un concept dérivé de l'Etat côtier, celui d'Etat du port, envers lequel elle donne des pouvoirs importants⁶².

A- Les pouvoirs de l'Etat du pavillon en matière de protection du milieu marin contre la pollution par les navires :

En accord avec le droit coutumier, la Convention reconnaît que la responsabilité de prendre et mettre en œuvre les mesures nécessaires à cet effet incombe en toute priorité à l'Etat du pavillon, qui exerce sa juridiction sur ces navires.

Ces mesures sont mentionnées que de façon générale, elles doivent être conformes aux règles et normes internationales applicables établies par

⁶¹- Edwige BELLIARD, « Aspects généraux liés au droit international », Colloque national sur l'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l'autorité judiciaire, Cour de cassation et la Marine nationale, Etudes Marines, N°= 1, Publication du centre d'études supérieures de la marine, Paris, 1^{er} avril 2011, p. 73.

⁶²- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., pp. 30-31.

l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (ou d'une conférence diplomatique générale).

Par cette expression, allusion est faite à la réglementation internationale relative à la sécurité du navire, son équipement et son équipage, ainsi qu'à celle relative à la prévention de la pollution, adoptée et continuellement mise à jour au niveau mondial au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) à laquelle s'est ajoutée celle de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) pour ce qui est du statut et des conditions de travail des membres de l'équipage des navires⁶³.

L'Etat du pavillon continue à exercer des compétences importantes dans la Convention de Montego Bay, mais il perd de ses compétences à caractère exclusives au-delà des eaux territoriales en matière de pollution par les navires. La convention rappelle tout d'abord, dans son article 217, les pouvoirs et obligations que l'Etat du pavillon disposait auparavant, à savoir l'obligation d'établir la réglementation pour lutter contre la pollution du milieu marin par les navires, et veiller à ce que les navires battant son pavillon respectent les règles internationales et les lois adoptées pour lutter contre la pollution du milieu marin. Il peut en particulier interdire à ses navires d'appareiller tant qu'ils ne sont pas conformes à ces règles.

De plus, l'Etat du pavillon peut procéder à des poursuites pénales pour toutes les infractions commises, et ce quel qu'en soit le lieu. Il doit de plus veiller à ce que les navires soient munis de certificats conformes aux règles internationales et qu'ils subissent des inspections périodiques. Cet Etat peut également effectuer immédiatement une enquête, et relever une infraction si elle se justifie, et ce quel que soit le lieu où l'infraction s'est produite⁶⁴.

B- Les pouvoirs de l'Etat côtier en matière de protection du milieu marin contre la pollution par les navires :

Avec l'élargissement des espaces maritimes sous juridiction nationale et la création de la zone économique exclusive, de vastes portions de mer sont placées sous le contrôle de l'Etat côtier. Lorsque des pollutions ont lieu dans les zones placées sous sa juridiction, l'Etat côtier exerce de véritables pouvoirs⁶⁵.

Ils sont prévus aux articles 211 et 220 de la Convention de Montego Bay, dotant ces Etats de nouvelles prérogatives en matière de pollution pour essayer de lutter plus efficacement contre la pollution par les navires. Outre les pouvoirs dont disposait déjà l'Etat côtier dans sa mer territoriale (à savoir un pouvoir

⁶³- Haritini DIPLA, « Les pouvoirs de contrôle par l'Etat du port dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la réglementation élaborée au sein de l'Union européenne, Droit international de la mer et droit de l'Union européenne : Cohabitation, confrontation, coopération ? », Colloque de l'Institut du Droit Economique de la Mer (INDEMER), Editions A.Pedone, France, 2014, p. 229.

⁶⁴- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., p. 31.

⁶⁵- Edwige BELLIARD, op-cit., pp. 73-74.

d'inspection des navires pour établir la matérialité des infractions à ses lois commises dans ses zones sous souveraineté, et donc pouvoir sanctionner ces navires conformément à sa réglementation nationale et internationale), l'Etat côtier a désormais des compétences étendues à sa zone économique exclusive, zone de 200 milles marins à partir de laquelle il exerce des droits souverains de nature économique, zone devant donc être protégée afin d'en préserver les ressources⁶⁶.

A l'intérieur de la zone économique exclusive, l'Etat ne doit pas promulguer des règlements plus stricts que les standards OMI et doit en assurer l'exécution (Article 211 paragraphe 5). L'article 220 permet à l'Etat côtier d'ouvrir action contre un navire auteur d'une pollution se trouvant volontairement dans son port (paragraphe 1) et d'exiger les renseignements nécessaires (paragraphe 3), voire même de procéder à une inspection matérielle (paragraphe 5) ou à son immobilisation (paragraphe 6). En vertu de l'article 217 paragraphe 1, la responsabilité primaire appartient cependant à l'Etat du pavillon et les pouvoirs accordés à l'Etat côtier par l'article 220 restent secondaires. En effet, selon l'article 228, l'Etat du pavillon l'emporte sur la juridiction de l'Etat côtier poursuivant.

Les zones de protection spéciale constituent un cas particulier de compétence des Etats côtiers. La disposition générale régissant ce domaine est l'article 211 paragraphe 6 : il permet l'établissement par l'Etat côtier de zones spéciales par l'intermédiaire de l'Organisation Maritime Internationale, qui doivent être compatibles avec les standards de cette Organisation⁶⁷.

Avec l'entrée en vigueur de la CNUDM, le droit d'intervention de l'Etat que prévoyait la Convention de Bruxelles de 1969 a été considérablement élargi : le droit d'intervention de l'Etat riverain se trouve précisé à l'article 220 de la Convention de Montego Bay et s'étend désormais de la mer territoriale à la zone économique exclusive, ce qui représente une distance de 200 milles marins mesurés à partir de ses côtes; quand à l'Etat du port, il se voit également reconnaître le droit de contrôler les navires qui font escale dans un de ses ports (Article 218). Désormais, pour justifier l'intervention, il suffira d'une « pollution ou d'une menace de pollution résultant d'un accident de mer ou d'actes liés à un tel accident dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables importantes » (Article 221)⁶⁸.

L'ambiguïté qui prévalait à l'époque concernant les compétences législatives de l'Etat côtier en matière de passage inoffensif devait être élucidée par l'article 21 de la convention. Cette disposition essaie d'établir un équilibre

⁶⁶ - Micaël LAOTBOZZI, op-cit., p. 31.

⁶⁷ - Axelle PRIOR, op-cit., p. 12.

⁶⁸ - Edwige BELLIARD, op-cit., p. 75.

délicat entre les intérêts de la navigation internationale et le droit de l'Etat côtier de réglementer le passage des navires étrangers dans sa mer territoriale.

Le nombre d'actes qui ne sont pas considérés comme protégés par le concept de passage inoffensif visé à l'article 19, paragraphe 2, de la convention, est très limité; il peut s'agir par exemple de tout acte de pollution délibérée et grave en violation de la Convention (Article 19, paragraphe 2, h)). En vertu de l'article 21, paragraphe 1, de la convention, l'Etat côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif qui peuvent porter sur une large gamme de questions. Les alinéas a) et b) du paragraphe 1 de l'article 21, en particulier, mentionnent la sécurité de navigation, la régulation du trafic maritime et la protection des systèmes d'aide à la navigation, tandis que l'alinéa f) de ce même paragraphe vise la préservation de l'environnement et la prévention, la réduction et la maîtrise de sa pollution. L'alinéa g) se réfère à l'article 245 de la convention, qui accorde à l'Etat côtier le droit exclusif de réglementer, d'autoriser et de conduire des recherches scientifiques marines dans sa mer territoriale, tandis que l'alinéa h) vise les lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration. En bref, l'article 19 de la convention exclut certains actes de la protection accordée par le concept de passage inoffensif, tandis que l'article 21 de la convention ménage à l'Etat côtier la possibilité de limiter davantage la liberté de navigation.

Toutefois, cette faculté est limitée. Aux termes de l'article 21, paragraphe 2, de la convention, les lois et règlements nationaux ne s'appliquent pas à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées. Il s'agit là d'une restriction significative du pouvoir normatif de l'Etat côtier. Cette disposition consacre un concept fondamental incorporé à l'ensemble de la convention qui vise à protéger l'intégrité de la navigation maritime dans le monde et à réduire au minimum les ingérences pouvant provenir de l'exercice de la juridiction de l'Etat côtier. Ainsi, si les pouvoirs juridictionnels de l'Etat côtier concernant la navigation à travers les détroits internationaux sont limités par la convention, l'Etat côtier peut néanmoins imposer des contrôles à cette navigation. Les limites à cette compétence de l'Etat côtier sont fixées par l'article 42 de la convention. Les Etats riverains d'un détroit international peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage en transit portant sur la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime et la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution (Article 42, alinéas a et b, du paragraphe 1 de la convention). Aux termes de l'article 41 de la convention, les Etats riverains de détroits peuvent désigner des voies de circulation et prescrire des dispositifs de séparation du trafic, à condition qu'ils soient conformes aux règles internationales et soient soumis pour adoption à

l'Organisation Maritime Internationale (OMI) (Article 41, paragraphes 3 et 4, de la convention)⁶⁹.

C- Les pouvoirs de l'Etat du port en matière de protection du milieu marin contre la pollution par les navires :

Faisant partie des eaux intérieures d'un Etat côtier, les ports sont soumis à la souveraineté de cet Etat; on ne s'étonne donc pas de l'absence dans la CNUDM de dispositions expresses concernant directement leur régime juridique. Ceci dit, la Convention reconnaît qu'un Etat côtier a le droit d'imposer des conditions auxquelles est subordonnée l'admission des navires dans ses eaux intérieures ou ses installations portuaires en dehors de ces eaux, à condition de leur donner la publicité voulue auprès de l'organisation internationale compétente (allusion est faite à l'OMI); la Convention reconnaît également que les Etats qui imposent des conditions identiques puissent participer à des « arrangements » en vue de poursuivre une politique commune à cet effet. Ce droit correspond à l'obligation à la charge des Etats du pavillon d'exiger de leurs navires de fournir, à leur demande, aux Etats du port participant à de tels arrangements, des renseignements relatifs au respect des conditions communes imposées en vertu de tels arrangements⁷⁰.

C'est un nouveau concept, ou plutôt une extension de la notion d'Etat côtier. La Convention de Montego Bay, dans son article 218, définit l'Etat du port comme étant celui dans le port duquel un navire étranger vient à se trouver volontairement en escale pour tout type d'opération commerciale ou technique⁷¹. Donc, les Etats peuvent également exercer des pouvoirs sur des navires ne battant pas leur pavillon dès que ces derniers se trouvent dans leurs ports (même en l'absence de dommage affectant les eaux sous leur compétence). Ces pouvoirs peuvent s'exercer à des fins de prévention et/ou de répression.

1- Pouvoirs de l'Etat du port en matière de prévention :

C'est à des fins de prévention que l'article 219 de la CNUDM permet à l'Etat du port de procéder à des contrôles de l'état des navires et de leur conformité avec les normes en vigueur. Lorsqu'il est établi qu'un navire risque de causer des dommages au milieu marin, l'Etat du port peut prendre des mesures administratives pour l'empêcher d'appareiller et peut imposer au navire de se rendre dans un chantier de réparation. Si ces mesures n'étaient pas respectées, il reviendrait au juge d'en tirer les conséquences judiciaires qui s'imposent. Le système du contrôle par l'Etat du port a été formalisé par des

⁶⁹ - Rüdiger WOLFRUM, « La liberté de navigation : Nouveaux défis », Conférence présentée au Tribunal International du Droit de la Mer (T.I.D.M), Hambourg, Allemagne, 2011, pp. 4-5. http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/freedom_navigation_080108_fr.pdf

⁷⁰ - Haritini DIPLA, op-cit., p. 231.

⁷¹ - Micaël LAOTBOZZI, op-cit., p. 32.

accords internationaux spécifiques tels que le Mémoire de Paris de 1982 (pour ce qui concerne les Etats européens). Ces accords favorisent une approche uniforme des contrôles effectués dans les ports sur la conformité des navires aux normes en vigueur en matière de sécurité et de prévention des pollutions.

2- Pouvoirs de l'Etat du port en matière de poursuite et de répression des infractions :

L'article 218, dans son premier paragraphe, donne des compétences judiciaires à l'Etat du port pour enquêter et sanctionner des infractions aux règles interdisant les rejets de déchets et de substances nocives en mer même si l'infraction s'est produite au-delà d'une zone sous sa juridiction. Les compétences de l'Etat du port dans ce domaine doivent s'articuler avec celles de l'Etat côtier (puisque l'Etat dans le port duquel se trouve le navire n'est pas forcément celui qui a été victime des dommages générés par les agissements du navire). La compétence de l'Etat du port peut laisser place à celle de l'Etat côtier si ce dernier demande à ce que le dossier de l'enquête lui soit remis. Dans ce cas, l'action des autorités de l'Etat du port est suspendue (Article 218 paragraphe 4)⁷².

Une des grandes innovations de la CNUDM réside dans l'introduction d'un nouvel acteur dans le domaine de la préservation du milieu marin : l'Etat du port. De plus, en vertu de son article 218 paragraphe 1, il est le garant de la protection de l'environnement dans la haute mer, ce qui est complètement innovateur, puisque c'est la première fois qu'un Etat est garant d'un patrimoine commun de l'humanité.

Conclusion :

Au cours des dernières décennies, la pollution de l'environnement marin du fait du transport maritime de produits nuisibles est devenue un problème majeur, préoccupant de plus en plus la communauté internationale. En 1948, L'OMI a été créée, entre autres, pour encourager et faciliter l'adoption de normes internationales concernant la pollution de l'environnement marin par les navires. C'est en 1954 que la première Convention universelle dans ce domaine a été adoptée. Ce n'est cependant qu'à la fin des années soixante, suite à de grands accidents pétroliers que la communauté internationale a entamé l'élaboration d'un régime global couvrant les différentes causes de pollution de l'environnement marin. Ainsi, le droit international de l'environnement ne se développe pas de façon progressive selon une logique interne, mais par à-coups et sous la portée d'événements souvent dramatiques.

Aujourd'hui L'OMI regroupe plus de 170 Etats membres. Au total plus de quarante conventions ont été adoptées et 800 recueils de règles, codes et recommandations ont été publiés. Les travaux sont réalisés en comités et sous-

⁷²- Edwige BELLIARD, op-cit., pp. 75-76.

comités et portent sur deux grands thèmes : la sécurité maritime et la protection du milieu marin. La sécurité maritime est basée sur la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). La prévention de la pollution depuis les navires est basée sur la Convention MARPOL73/78 dont les dispositions réglementaires sont présentées dans différentes annexes qui touchent à la nature de la cargaison transportée.

La partie environnementale de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, est le résultat d'une longue négociation entre les partisans de la liberté de navigation (Etats du pavillon) et les défenseurs des rivages (Etats côtiers). D'autre part il y a aussi eu un antagonisme entre les pays du Sud et ceux du Nord; en effet, lors de l'adoption de la CNUDM, peu de pays industrialisés étaient partie à la Convention. Ce n'est qu'après d'âpres négociations que certains de ces Etats ont acceptés de la ratifier. En effet, l'environnement marin n'a de chance d'être sauvegardé que si le droit le protégeant est appliqué uniformément. Dès lors il fallait qu'un nombre maximum d'Etats soit partie à la Convention ; c'est donc pour cette raison que la CNUDM est le fruit d'un grand compromis entre différents opposants.

Comme nous l'avons déjà vu, la CNUDM, en introduisant le nouveau protagoniste qu'est l'Etat du port, a confié la sauvegarde des intérêts écologiques de la haute mer à ce dernier. Bien qu'aux termes de la Convention il n'ait aucune obligation d'agir, et qu'au surplus il se trouve confronté à ses impératifs économiques, cette mention faite dans le texte du traité constitue néanmoins un progrès décisif.

En effet, en dépit de la faible « contrainte » exercée sur l'Etat du port afin qu'il use de ses prérogatives, ce début de « responsabilisation » n'en constitue pas moins un aspect très novateur. D'autre part, l'extension de compétence de l'Etat côtier dans sa zone économique exclusive comporte, elle aussi, quelques faiblesses. En effet, pour agir dans sa mer territoriale, l'Etat côtier doit - par exemple - « attendre » qu'une infraction soit manifestement prouvée avant de pouvoir intervenir en immobilisant le navire.

Dès lors, bien que l'extension de compétence de l'Etat côtier dans sa zone économique exclusive est un net progrès en faveur de l'environnement marin, il faut admettre que - dans l'exemple donné ci-dessus - l'« attente » d'une infraction manifeste avant de pouvoir intervenir représente tout de même une mise en danger de la mer.