

Professeur Laurence BOISSON DE CHAZOURNES

SEMINAIRE DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

**LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN DANS LE  
CADRE DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT  
DE LA MER**

*par Lionel Fais*

## Table des matières

- I) Introduction (p. 3-4)
  
- II) Le système de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer en matière d'environnement marin (p. 4-19)
  - A) Définition de la pollution (p. 4-5)
  - B) Les parties V et XI de la Convention et leur impact sur la partie XII (p.5-8)
    - ◆ La partie V (p. 5-7)
    - ◆ La partie XI (p.7-8)
  - C) La protection de l'environnement dans le cadre de la partie XII de la Convention (p. 8-21)
    - ◆ Partie générale (p. 8-10)
    - ◆ Obligations à charge des Etats (p. 10-14)
      - a) Pollution d'origine tellurique (p. 10-11)
      - b) Pollution résultant des activités relatives aux fonds marins (p. 11)
      - c) Pollution résultant d'activités menées dans la Zone (p. 11-12)
      - d) Pollution par immersion (p. 12)
      - e) Pollution par les navires (p. 12-13)
      - f) Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique (p. 14)
    - ◆ Mise en application de la réglementation internationale (p. 14-17)
      - a) Pouvoirs de l'Etat du pavillon (p. 14-15)
      - b) Pouvoirs de l'Etat du port (p. 15-17)
      - c) Pouvoirs de l'Etat côtier (p. 17-19)
    - ◆ Les garanties (p. 19-20)
    - ◆ Zones recouvertes de glace (p. 20)
    - ◆ Responsabilité des Etats (p. 20-21)
    - ◆ Obligations découlant d'autres Conventions (p. 21)
  
- III) Impact de la Convention de Montego Bay sur le droit de l'environnement marin (p. 21-22)
  
- IV) Conclusion (p. 22-23)
  
- V) Bibliographie (p.24-25)
  
- VI) Annexe (p.26ss)

## **I) Introduction**

« La pollution marine est l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, de substances ou d'énergie dans l'environnement marin, ayant pour conséquence des effets néfastes, tels que nuisances pour les ressources vivantes, risques pour la santé humaine, entraves aux activités maritimes, altération de la qualité de l'eau de mer et réduction des possibilités dans le domaine des loisirs. »<sup>1</sup>

La pollution marine peut se manifester sous différentes formes, dont les grandes catégories sont les suivantes : la pollution biologique, chimique et physique.

*La pollution biologique* (qui a pour origine des micro-organismes, le plus souvent des bactéries) est essentiellement provoquée par l'importation d'espèces étrangères au milieu marin ou par le déversement d'eaux usées. Ce type de pollution se manifeste en infectant les bactéries naturellement présentes dans l'eau et contamine les poissons, les invertébrés et les hommes.

*La pollution chimique* est celle qui intervient par réaction chimique ; elle se subdivise en deux catégories : la pollution hyperfertilisante et la pollution toxique.

La première se manifeste par une fertilisation excessive des eaux en sels nutritifs. Ceci a pour conséquence une prolifération algale qui altère ou anéantit l'écosystème aquatique. En effet, la décomposition bactérienne de ces algues consomme énormément d'oxygène et n'en laisse que peu à la faune. De plus, la dégradation bactérienne s'opérant même en l'absence d'oxygène, elle peut produire des molécules indésirables, voire toxiques.

La seconde se manifeste par l'intermédiaire de micropolluants créés par l'homme ainsi que par des métaux comme le mercure ou le plomb. La présence de ces micropolluants dans les eaux est la cause de graves contaminations des organismes vivants, et notamment de l'apparition de certaines tumeurs.

*Les pollutions physiques*, elles, sont causées notamment par les immersions au large, les macrodéchets et le réchauffement des eaux. Elles consistent en une modification du milieu marin du fait de leur nature physique.

Il faut toutefois noter que les limites entre ces catégories sont parfois très floues et qu'elles peuvent se combiner; ainsi l'action du pétrole est à la fois physique (engluement) et toxique (lorsqu'il est ingéré).

Afin de lutter contre cette pollution, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ( ci-après Convention de Montego Bay ou CMB ) a mis en place un système que nous nous proposons d'étudier dans le cadre de ce travail. Adoptée en 1982, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est entrée en vigueur le 16 novembre 1994 accompagnée d'un accord relatif à sa partie XI. L'universalité d'une telle Convention ne pouvait être envisagée sans la participation de certains Etats industrialisés, qui avaient formulé des objections à l'égard de diverses dispositions de la

---

<sup>1</sup> Cf LACAZE, J-C, *La pollution des mers*, Flammarion, Paris, 1997, p.9

Convention. En effet, ces pays ont manifesté leur mécontentement à l'égard de règles sur la mise en valeur des ressources des grands fonds marins et de plusieurs dispositions institutionnelles relatives à l'Autorité internationale des fonds marins ; par conséquent, il a été nécessaire d'adopter un accord modifiant des points précis de la CMB<sup>2</sup>. Il faut noter que normalement cet accord ne pouvait - d'après la partie XI de la CMB - que préciser des notions contenues dans la CMB et non modifier cette dernière. C'est donc par un procédé inusité jusqu'alors que la CMB est entrée en vigueur. En effet, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution permettant la modification substantielle du traité par le biais de l'Accord relatif à la partie XI CMB.

Ce traité est complètement imprégné par la préservation du milieu marin, et notamment ses parties V, XI et XII. Dès lors, l'objectif de ce travail sera d'examiner comment les dispositions concernant l'environnement marin prennent place dans la CMB ; nous tenterons de cerner leurs imbrications et l'impact qu'elles ont sur la préservation des ressources marines.

Pour ce faire, nous commencerons par examiner comment la CMB a réglementé la préservation du milieu marin puis nous tenterons d'analyser l'effet que ce traité a eu sur le droit de l'environnement, notamment dans le domaine des compétences respectives de l'Etat côtier, de l'Etat du port et de celui du pavillon. A noter que nous nous limiterons à l'examen des parties V, XI et XII CMB bien qu'elles ne soient pas les seules concernées par la protection de l'environnement.

## **II) Le système de la Convention de Montego Bay en matière d'environnement marin**

### *A) Définition de la pollution*

L'art. 1 §4 de la CMB donne une définition conventionnelle de la pollution marine. Aux termes de cette disposition, la pollution est « ...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 marine, 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. ».

Nous pouvons constater que cette définition est très large et qu'elle vise un très grand nombre de situations. En effet, le texte parle d'introduction directe et indirecte, ce qui signifie que le déversement d'un polluant directement dans le milieu marin n'est pas la seule possibilité envisagée ; l'émission de gaz carbonique (par exemple) s'échappant dans l'air et retombant sous forme de pluies acides dans le milieu marin est aussi concernée par cette définition (introduction indirecte). Dès lors, les activités maritimes ne sont plus les seuls concernées dans le cadre de la pollution marine. Ceci démontre une nouvelle considération de l'univers comme un tout indissociable dont les éléments

---

<sup>2</sup> A ce sujet, voir LEVY, J-P, *Les bons offices du secrétaire général des Nations Unies en faveur de l'universalité de la Convention sur le droit de la mer*, RGDIP, Paris, 1994, pp. 871-898.

sont des vases communicants. D'autre part, cette disposition dépeint un large éventail d'effets nuisibles générés par la pollution, sans prétendre être exhaustive (le texte utilise le vocable « tel que »).

Dès lors une telle définition ouvre un large champ d'application à la CMB en matière de protection de l'environnement. Il est à noter que c'est la première fois qu'une Convention protège l'environnement maritime aussi largement. En effet, aucune des conventions qui ont précédé n'entendait traiter de la pollution marine dans son ensemble ; il s'agissait de conventions spécialisées qui ne traitaient que d'un type de pollution en particulier et qui n'avaient donc qu'une vocation sectorielle. En guise d'exemple, la Convention de 1972<sup>3</sup> excluait notamment de son champs d'application les rejets provenant directement ou indirectement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement en mer des ressources minérales provenant du fond des mers.<sup>4</sup> Ainsi, non seulement, les traités antérieurs à la CMB se préoccupait d'un type de pollution en particulier, mais encore - comme dans l'exemple précité - leurs champs d'application était restreint même pour le sujet traité.

La CMB ouvre donc de nouveaux horizons à l'environnement marin en réunissant toutes les pollutions marines dans un seul et même texte, et en donnant un très large définition de la pollution.

### B) Les parties V et XI de la CMB et leur impact sur la partie XII

#### ◆ La partie V

Bien qu'ayant un but premier relevant du domaine économique, la partie V de la CMB n'en concerne pas moins l'environnement marin. En réalité, « la zone économique exclusive est une zone de protection écologique à finalité économique »<sup>5</sup>. Son concept apparaît pour la première fois lors d'une déclaration du Président Truman en 1945, admettant le droit de chaque Etat de se constituer une zone contiguë à sa mer territoriale sur une distance maximum de 200 milles dans laquelle il aurait des droits de pêche exclusifs.

Ce concept n'avait pas été repris par la Convention de Londres de 1972<sup>6</sup> qui ne faisait que reconnaître l'intérêt spécial de l'Etat côtier au maintien de la productivité des ressources biologiques dans la partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale, sans pour autant reconnaître formellement le droit aux Etats de se doter d'une zone économique exclusive.

L'insertion de cette nouvelle institution dans la CMB a opposé les pays en voie de développement aux pays industrialisés; ceux-ci craignaient se voir imposer une nouvelle

---

<sup>3</sup> Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, Londres, le 29 décembre 1972

<sup>4</sup> Art. 3.1.c de la Convention de Londres

<sup>5</sup> DUPUY, R.-J., VIGNES, D., *Traité du nouveau droit de la mer*, Economica, Paris, 1985, p. 1015. (ci-après : DUPUY)

<sup>6</sup> Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, Londres, le 29 décembre 1972

mer territoriale plus étendue que la précédente et dans laquelle l'Etat côtier jouirait d'une pleine souveraineté. Le résultat de ces positions différenciées est un compromis entre les deux opposants. Nous le verrons tout au long de ce travail.

L'art. 56 CMB confère à l'Etat côtier « des droits exclusifs aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des fonds marins et de leur sous-sol ». La même disposition attribue une juridiction à l'Etat côtier en ce qui concerne « la protection et la préservation du milieu marin ». La zone économique exclusive comprend aussi bien les fonds marins et leurs sous-sols que la colonne d'eau qui y est surjacente ; et ceci sur une distance de 200 milles à partir de la mer territoriale (art. 57 CMB). Dès lors, lorsque l'Etat ne possède pas un plateau continental dépassant les 200 milles, ce dernier se trouve absorbé par la zone économique exclusive. Il y a donc à n'en point douter une extension de compétences en faveur de l'Etat côtier dans sa zone économique exclusive.

De plus, toute la pêche à l'intérieur de la zone économique exclusive est susceptible d'être réglementée par l'Etat côtier (art. 61 CMB). Il ne s'agit aucunement d'une obligation mais uniquement d'un pouvoir réglementaire. Toutefois il est dans l'intérêt de chaque pays de contrôler au mieux ses ressources halieutiques aux fins d'une meilleure exploitation.

Cependant, il convient de contraster le tableau que l'on vient de dresser. En effet, au regard des dispositions précitées, se dégage l'impression d'une souveraineté inconditionnelle de l'Etat côtier sur sa zone économique exclusive, impression erronée. Pour appuyer notre propos nous citerons deux dispositions de la Convention.

Premièrement l'article 62 CMB enjoint les Etats à « favoriser une exploitation optimale des ressources, au besoin en accordant à d'autres Etats l'accès à l'excédent des prises qu'il a autorisées ». Ceci nous démontre bien que le but étant de favoriser une exploitation optimale des ressources, l'Etat côtier a le devoir, s'il n'a pas les infrastructures nécessaires pour cette exploitation, de négocier avec d'autres Etats une autorisation de pêche dans la zone économique exclusive. Il y a donc une obligation d'« exploitation optimale » qui prime sur les droits de l'Etat dans sa zone économique exclusive. L'on peut cependant légitimement se demander si les Etats ne vont pas fixer les quotas de pêche en fonction des quantités de poissons que leurs infrastructures leur permettent de pêcher. Deux arguments devraient nous aider à éclaircir cette question. D'abord, les quotas doivent être fixés dans une logique environnementale. En second lieu, si un Etat fixe des quotas trop bas, le stock qui aurait été disponible selon des quotas normaux ne profitera à personne. En effet, l'Etat ne pouvant de toute façon pas profiter de ces ressources halieutiques, il a tout intérêt à les céder à d'autres Etats moyennant rémunération. Il y a donc lieu de penser que la fixation des quotas ne devrait pas être problématique.

Finalement, l'art. 67 CMB oblige l'Etat côtier - dans la zone économique duquel se trouvent des espèces migratrices - à laisser entrer et sortir ces dernières. Là encore nous constatons que l'Etat n'a pas une souveraineté absolue sur sa zone économique exclusive puisqu'il a l'obligation de laisser ressortir de cette dernière les espèces migratrices et n'a donc pas le pouvoir de les retenir.

A ce stade nous pouvons conclure que la zone économique exclusive attribue des pouvoirs supplémentaires à l'Etat côtier sans pour autant lui donner une exclusivité de compétences. Ceci va avoir une grande influence sur la partie XII de la CMB dans le domaine des prérogatives de l'Etat côtier en matière de protection de l'environnement.

◆ La partie XI

Cette partie est consacrée à la Zone telle que définie à l'art.1 §1 CMB. En d'autres termes, il s'agit des fonds marins et de leurs sous-sols au-delà des limites de la juridiction nationale. Cette région maritime fait partie - tout comme la haute mer - du patrimoine commun de l'Humanité. En effet, c'est en décembre 1970 que l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une déclaration de principe promulguant « la Zone » patrimoine commun de l'Humanité ne pouvant faire l'objet d'aucune appropriation par un Etat. Cette structure est largement inspirée du principe 21 de la déclaration de Stockholm qui stipule que « (...)ils (les Etats)ont le devoir de faire en sorte que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommages à l'environnement dans d'autres Etats ou dans les zones ne relevant d'aucune juridiction nationale. »<sup>7</sup>. L'on notera que dans le cas précis c'est les termes « sous le contrôle » qui sont pertinents ; en effet, les navires sont sous le contrôle de l'Etat du pavillon qui doit veiller à ce que ses ressortissants ne causent aucun dommage « dans les zones ne relevant d'aucune juridiction nationale ». Ce principe qui vaut aussi bien pour la haute mer que pour la Zone est mis en oeuvre différemment dans ces deux régions maritimes. En effet, en haute mer, la protection de l'environnement incombe à tous les Etats qui doivent faire en sorte que leurs ressortissants respectent ce milieu, notamment par l'adoption de normes. Les art. 116 à 118 CMB imposent précisément aux Etats d'adopter des règles protégeant l'environnement en haute mer, et les incitent à coopérer entre eux dans ce domaine. Ce qui diffère dans la protection de la Zone, c'est que gardant comme base le principe 21 de la déclaration de Stockholm, ce ne sont plus les Etats mais un organisation internationale qui se préoccupe de l'environnement dans cette région (art. 157 §1 CMB).

En effet, les fonds marins recèlent notamment du pétrole et des nodules, matériaux qui ont une grande valeur économique et qui sont, par conséquent, beaucoup plus attrayants que la pêche. Il était donc nécessaire de procéder à une méthode de partage des compétences dans cette région afin qu'il n'y ait pas une exploitation exclusive de cette région par les pays riches. D'autre part, l'extraction des nodules comme le forage du pétrole sont des activités présentant un grand risque pour l'environnement marin, raison pour laquelle la Convention de Montego Bay a choisi de mettre en place une organisation internationale (l'Autorité des Fonds marins) chargée de surveiller l'exploitation dans la Zone<sup>8</sup>, exploitation qui est, sauf autorisation spéciale, menée par l'Entreprise<sup>9</sup>, organe de ladite organisation.

C'est en particulier l'art. 145 CMB qui régit l'environnement dans cette partie du traité. En effet, cette disposition donne pleine compétence à l'Autorité des fonds marins

---

<sup>7</sup> Déclaration de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement, Stockholm, le 16 juin 1972

<sup>8</sup> Cf. Art. 153 §1 CMB

<sup>9</sup> Cf. Art. 170 CMB



pour réglementer les activités menées dans la Zone. Il s'agit là d'une compétence très générale et exclusive accordée à ce qui se trouve être une organisation internationale.

La Zone relevant de la compétence exclusive de l'Autorité en matière de protection de l'environnement, ceci aura pour conséquence de soustraire ce domaine à la compétence législative des Etats dans la partie XII. Cependant, il y a des exceptions. En effet, un Etat peut mener lui-même des activités d'exploitation dans la Zone moyennant autorisation et rémunération<sup>10</sup> ; dans ce cas, l'Etat en question pourra adopter des règles visant à préserver l'environnement marin contre une éventuelle pollution résultant de ses activités dans la Zone<sup>11</sup>. A noter que ces règles ne devront pas être moins efficaces que les normes internationales en vigueur dans le domaine.

### C) La protection de l'environnement dans le cadre de la partie XII de la CMB

La partie XII de la CMB a été acceptée en 1978. Depuis lors, l'on peut dire que la plupart de ces dispositions sont devenues des règles de droit coutumier. Le but de cette partie est notamment de servir de cadre de référence à des conventions existantes et futures. Autrement dit, cette partie du traité constitue ce que l'on pourrait appeler une *Constitution écologique des mers*. Différentes origines de la pollution sont décrites (immersion, tellurique, navires), mais c'est principalement la pollution en provenance des navires qui va nous intéresser dans la suite de ce travail. En effet, pour ce type de pollution, la CMB a opéré un partage de compétences très novateur entre les différents Etats.

A noter que lors des pourparlers, les parties ont convenu que la CMB n'aurait pas à déterminer les règles techniques visant la prévention de la pollution marine, ni même d'établir un régime de responsabilité pour les dommages provoqués par cette pollution.

La partie XII compte 45 articles répartis en onze sections. Les quatre premières sections énoncent un certain nombre d'obligations s'imposant à tous les Etats. Les sections 5 et 6 traitent des compétences réglementaires et d'application des Etats (c'est ce qui va particulièrement nous intéresser dans la suite de ce travail). La section 8 - qui ne comporte qu'une seule disposition - énonce le droit des Etats côtiers dans les banquises, tandis que la section 9 établit la responsabilité étatique relative à la protection et à la préservation du milieu marin. Quant aux sections 10 et 11, elles visent respectivement les immunités souveraines et les obligations découlant d'autres conventions.

#### ◆ Partie générale

Comme cité plus haut, nous traiterons dans cette partie des quatre premières sections.

En premier lieu, l'art. 192 CMB énonce le principe de base selon lequel les Etats ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin. De même les articles 194 à 196 CMB contiennent des principes généraux de droit coutumier comme celui de réduire la

---

<sup>10</sup> Cf. Art. 153 §2 CMB

<sup>11</sup> Cf. Art. 209 § 2 CMB



pollution, celui de ne pas déplacer le préjudice ou encore celui de précaution lors de l'utilisation de certaines techniques ou lors de l'introduction dans le milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles.

L'art. 193 CMB, précise que chaque Etat a un droit souverain d'exploiter ses ressources naturelles selon ses politiques en matière d'environnement et conformément à leurs obligations de protéger et de préserver le milieu marin. L'art. 194 CMB stipule que les Etats doivent prendre séparément ou conjointement toutes les mesures compatibles avec la Convention et qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin quelle qu'en soit la source. Le §3 de cette disposition cite les différentes sources de pollution du milieu marin que nous retrouverons plus loin dans ce travail. Ces deux dispositions reflètent à nouveau le principe 21 de la déclaration de Stockholm<sup>12</sup>.

La section 2 exhorte les Etats à collaborer entre eux afin de combattre ou de prévenir certains phénomènes de pollution (197 CMB). Cette disposition est à la base de la coopération concernant la protection de la mer Baltique. En effet, compte tenu de la superficie de cette dernière il n'était pas possible de délimiter les zones prévues par la CMB. Dès lors, c'est par une coopération basée sur l'art. 197 CMB que les Etats concernés ont réussi à trouver une solution. L'art. 198 CMB oblige l'Etat - qui a connaissance de cas de danger imminent - à informer immédiatement les autres Etats qu'il juge exposés à ces dommages ainsi que les organisations internationales compétentes. Ces deux dispositions laissent transparaître l'une des grandes composantes du droit de l'environnement, à savoir la coopération internationale.

La section 3 prône une aide des Etats industrialisés envers les Etats en développement en vue de prévenir, réduire et maîtriser la pollution (art. 202 CMB). L'art. 203 CMB, - qui est une extension de l'art. 202 CMB - prévoit même un traitement préférentiel accordé par les organisations internationales aux pays en développement. Ceci est tout à fait primordial et démontre une prise de conscience des pays industrialisés face à la situation des Etats en voie de développement. En effet, ces derniers ont toujours considéré le problème de la pollution comme un luxe qu'ils ne pouvaient guère s'offrir. Très préoccupés par leur situation économique précaire, ces pays considèrent que se préoccuper des facteurs écologiques qui vont encore alourdir leurs tâches est tout à fait hors de propos. Dès lors, l'introduction dans la CMB d'une disposition telle que l'art. 203 marque d'une part la prise de conscience des pays industrialisés et d'autre part le début d'une aide aux pays en voie de développement afin de pouvoir appliquer uniformément la Convention dans le monde entier. En effet, l'intérêt d'un traité comme la CMB est l'application universelle permettant une réelle protection de l'environnement et non une application sectorielle qui n'aurait aucun sens ; la mer étant un patrimoine commun, il faut qu'elle soit protégée partout. Il est à noter cependant que cette disposition ne fait qu'offrir une possibilité de coopération, voire un encouragement, mais qu'elle n'institue aucune obligation. Il faut encore noter que la coopération internationale, très importante dans le milieu écologique, faisait partie d'un des cinq sous-titres de la résolution de l'Assemblée générale de 1973 qui avait pour but de déterminer le mandat de la 3<sup>ème</sup> Conférence des Nations Unies sur le droit de la Mer.

---

<sup>12</sup> Déclaration de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement, Stockholm, le 16 juin 1972

Finalement la section 4 concerne la surveillance continue et l'évaluation écologique. Là encore nous retrouvons des principes du droit international de l'environnement. En effet, l'art. 206 CMB qui prévoit une évaluation des effets potentiels des activités maritimes rappelle le système des études d'impact très utilisé en droit de l'environnement. La pollution une fois causée l'est de façon irrémédiable, et c'est donc pour cette raison qu'il est absolument nécessaire de tout faire pour éviter qu'une catastrophe ne puisse se produire.

Nous pouvons conclure de ce qui précède que les principes contenus dans les sections 1 à 4 font partie intégrante du droit international général et coutumier.

◆ Obligations à charge des Etats

La section 5 vise à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin. Cette partie distingue les différentes formes de pollution que nous avons déjà pu observer. En effet, l'art. 207 concerne la pollution tellurique (par exemple). L'on peut une fois de plus constater tout au long de ce chapitre la volonté d'une coopération mondiale et régionale (art.207 §4, 208 §5, 210 §4 notamment ).

Suivant l'origine des pollutions (tellurique, etc..) la répartition des compétences législatives entre l'Etat côtier, l'Etat du port et celui du pavillon sont différentes et c'est à cela que nous allons nous attacher dans cette section.

a) Pollution d'origine tellurique (art.207 CMB)

Cette disposition trouve sa base dans l'art. 194 §3 litt. a CMB qui précise que les mesures prises par les Etats pour combattre la pollution marine doivent notamment viser la pollution d'origine tellurique.

Cette pollution est une des plus importantes au niveau marin. C'est pour cette raison qu'il était inconcevable de ne pas le mentionner dans une convention-cadre telle que la CMB. La pollution tellurique vient des terres, et par conséquent, elle frappe en premier lieu les régions côtières. Etant donné que cette pollution ne vient pas de la mer, il est nécessaire que chaque Etat légifère de manière interne afin de combattre ce type de nuisances. Dès lors, les Conventions internationales traitant de ce sujet doivent avoir un effet incitatif, voire coopératif. Nous allons voir que c'est ainsi qu'opère la CMB.

A ce propos, il est intéressant de constater que l'art. 207 §1 CMB fait mention de « les Etats... » sans préciser s'il s'agit d'Etats du port, côtier ou du pavillon. Cela a une bonne raison d'être ; en effet, les pollutions telluriques peuvent provenir (et c'est le cas le plus fréquent) de l'Etat côtier. Cependant, l'Etat du port qui peut être adjacent à l'Etat côtier peut aussi être l'auteur de pollutions telluriques, notamment par l'intermédiaire de cours d'eau passant sur le territoire de ces Etats et charriant des déchets.

Ainsi, il y a une obligation pour les Etats en général de mettre en place une législation afin de combattre la pollution tellurique, étant donné que tout Etat qu'il ait ou non accès

directement à la Mer, est susceptible de générer ce type de pollution. C'est la raison pour laquelle le texte de la CMB utilise la notion de « les Etats ».

#### b) Pollutions résultant des activités relatives aux fonds marins (art. 208 CMB)

Cette disposition complète l'art. 194 §3 litt. c CMB qui demande aux Etats de prendre des mesures adéquates pour éviter la pollution marine relative aux activités dans les fonds marins.

Par activités relatives aux fonds marins, il faut entendre toute activité visant l'exploitation de la zone placée sous la juridiction d'un Etat, c'est-à-dire les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental.

Ainsi dans la zone définie ci-dessus, l'Etat côtier doit adopter des lois et règlements « afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins ». A noter que cette disposition vise aussi les installations prévues aux articles 60 et 80 CMB, à savoir les îles artificielles, installations et ouvrages se situant dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental.

L'art 208 CMB attribue une compétence exclusive à l'Etat côtier pour légiférer de façon interne dans la zone placée sous sa juridiction. En outre, le §4 de cette disposition prévoit une fois de plus la poursuite d'efforts d'harmonisation. En effet, pour des raisons économiques il est très important qu'une harmonisation s'opère afin qu'il n'y ait pas de discrimination des Etats qui auraient mis en place des normes plus sévères que certains autres. Le §5 de l'art. 208 CMB prévoit une coopération au niveau des Etats par l'intermédiaire d'organisations internationales.

#### c) Pollutions résultant d'activités menées dans la Zone (art. 209 CMB)

La Zone concernée est celle définie à l'art. 1 §1 CMB et faisant l'objet de la partie XI CMB. A noter que l'art. 209 CMB doit être lu en parallèle avec l'art. 145 CMB.

En effet, l'art. 209 §1 CMB prévoit que les règles internationales concernant la Zone doivent être adoptées conformément à la partie XI. L'art. 145 CMB - qui se trouve dans la partie XI - prévoit que l'Autorité des Fonds marins adopte les règles adéquates concernant cette Zone.

Le §2 de l'art. 209 CMB précise que les Etats adoptent des lois pour prévenir, réduire ou maîtriser la pollution marine résultant « d'activités menées dans la Zone par des navires ou à partir d'installations, ouvrages ou autres engins battant leur pavillon, immatriculés sur leur territoire ou relevant de leur autorité, selon les cas ; ».

Il est spécifié que ces règles ne doivent pas être moins efficaces que celles adoptées par l'Autorité. Ainsi, ces règles doivent non seulement être conformes aux normes internationales mais elles doivent de surcroît ne pas être moins efficaces. Ceci participe d'une certaine logique qui veut que le norme de droit supérieure ne peut être contredite, mais constitue une loi-cadre qu'une norme de droit inférieur peut préciser, voire

compléter sans contredire son esprit. De plus, l'obligation faite aux Etats de ne pas adopter des règles moins efficaces a pour but d'éviter l'élaboration de règles inutiles. En effet, une règle de droit inférieur qui irait moins loin que les normes adoptées par l'Autorité n'aurait aucune applicabilité puisque la norme internationale primerait sur la règle nationale<sup>13</sup>. De même, une règle interne identique à une norme internationale n'aurait pas de portée propre. L'on peut dès lors constater que le §2 de l'art. 209 CMB considère que les règles internationales adoptées par l'Autorité sont des minima que les Etats sont encouragés à dépasser dans le cadre de leurs activités marines menées dans la Zone (Art. 153 §2 litt. b CMB).

#### d) Pollution par immersion (art. 210 CMB)

Avant d'analyser cette disposition il convient de se référer à l'art 1 §5 CMB qui définit le terme d'immersion dans le cadre de ce traité. Est considéré comme immersion au titre de la CMB « ...tout déversement délibéré de déchets ou autres matières, à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages ; ». A noter que le déversement de déchets ou autres matières lors de l'exploitation normale des navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer n'est pas concernée par le terme d'« immersion » tel que définit par la CMB.

La lutte contre ce type de pollution doit être assurée par plusieurs Etats suivant le lieu d'immersion. En effet, dans la Zone c'est l'Etat du pavillon qui aura la compétence d'adopter des lois et règlements qui, à teneur du §6, ne devraient pas être moins efficaces que les normes mondiales. Il faut noter que ces normes sont celles contenues dans la Convention de Londres de 1972<sup>14</sup>. Ainsi ces règles sont obligatoires même pour les Etats qui n'ont pas ratifié la Convention de Londres.

Quant à une éventuelle immersion dans une zone placée sous juridiction nationale<sup>15</sup>, le problème est réglé par le §5 de l'art. 210 CMB. Dans ce cas, l'accord préalable de l'Etat côtier est obligatoire pour procéder à une immersion. Il y a donc dans cette hypothèse un concours de compétences entre l'Etat côtier et l'Etat du pavillon. Cependant, cet accord préalable de l'Etat côtier marque une nette extension de compétence de ce dernier face à l'Etat du pavillon, puisqu'avant la CMB, l'immersion dans la partie de haute mer devenue zone économique exclusive ne relevait pas de la compétence de l'Etat côtier.

#### e) Pollution par les navires (art. 211CMB)

Le §1 de l'art. 211 CMB énonce une obligation générale pour les Etats de légiférer afin de réduire la pollution causée par les navires<sup>16</sup>. Ce sont les paragraphes suivants qui décrivent les compétences législatives de chaque Etat.

---

<sup>13</sup> A noter toutefois que ceci dépend de l'ordre constitutionnel de chaque Etat.

<sup>14</sup> Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, Londres, le 29 décembre 1972

<sup>15</sup> Les zones concernées sont la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental.

<sup>16</sup> Cf aussi l'art. 194 §3 litt. b

L'art. 211 §2 fait obligation à l'Etat du pavillon d'adopter des lois et règlements afin de réduire et maîtriser la pollution du milieu marin. Une fois de plus, ces règles ne doivent pas être moins efficaces que les normes internationales adoptées dans le domaine.<sup>17</sup>

L'art. 211 §3 oblige les Etats côtiers et du port à communiquer à l'O.M.I. (organisation internationale compétente) les conditions particulières qu'ils imposent à l'entrée dans leurs eaux intérieures ou leurs ports. Il y a donc un principe de publicité qui doit être respecté afin que chaque Etat connaisse les conditions posées par les côtiers.

En outre les Etats côtiers peuvent adopter des règles afin de protéger les zones placées sous leur juridiction ; à noter que cette disposition ne vise que la mer territoriale. Le passage inoffensif doit rester possible. En effet, l'art. 19 §2 litt. h CMB considère que le passage d'un navire n'est pas inoffensif s'il crée une pollution délibérée et grave en violation de la Convention. Par ailleurs, l'Etat a le droit d'adopter des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, règles qui doivent être conformes à la Convention et aux normes internationales<sup>18</sup>. Concernant la zone économique exclusive, c'est l'art. 56 §1 litt. b iii) CMB qui s'applique. Cette dernière disposition concède à l'Etat côtier une juridiction dans sa zone économique exclusive en ce qui concerne la préservation du milieu marin. En effet, bien que la zone économique exclusive soit dominée par le principe de la libre navigation, la combinaison de cet article avec les autres dispositions concernant l'environnement dans la partie XII offre la possibilité à l'Etat côtier de restreindre la navigation dans sa zone économique exclusive pour des raisons d'environnement. Conformément à l'art. 56 §2 CMB, le côtier doit exercer sa juridiction de manière compatible avec la Convention. En d'autres termes, les modalités de la juridiction de l'Etat côtier en matière de lutte contre la pollution dans sa zone économique exclusive sont régies par le traité.

Selon l'art. 211 §5, l'Etat a - concernant sa zone économique exclusive - la compétence d'adopter des lois et règlements donnant effet aux normes internationales. Le §6 précise qu'à certaines conditions l'Etat peut s'il le considère nécessaire et avec l'autorisation de l'autorité compétente<sup>19</sup> adopter des lois et règlements destinés à préciser certaines normes internationales. D'après le §6, si une règle internationale ne paraît pas suffisante pour protéger une région précise de la zone économique exclusive d'un Etat côtier, ce dernier peut demander à l'Autorité compétente l'autorisation d'adopter des lois et règlements concernant cette zone. La procédure est la suivante. L'Etat doit démontrer des raisons techniques reconnues tenant à des caractéristiques océanographiques et écologiques. Il doit, par l'intermédiaire de l'O.M.I., s'entretenir avec tous les Etats concernés puis adresser une communication à cette organisation. L'O.M.I. décidera dans les douze mois. L'on constate que cette procédure est contraignante ; cela tient au fait que les côtiers ne doivent pas entraver la navigation de façon abusive dans leurs zones économiques exclusives. En effet, comme nous l'avons déjà vu, les navires doivent, en général, bénéficier de la liberté de navigation dans cette zone.

---

<sup>17</sup> Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), Londres, le 2 novembre 1973.

<sup>18</sup> Art. 21 §1 litt. f CMB

<sup>19</sup> il s'agit de l'O.M.I., cf NORDQUIST, H., *United Nation Convention on the law of the sea 1982, A Commentary*, Center for Oceans Law Policy, University of Virginia, Charlottesville, 1991, pp. 14-15. (ci-après : UNCLOS III)

#### f) Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique (212 CMB)

Cette disposition trouve sa base dans l'art. 194 §3 litt. a CMB.

Les Etats doivent adopter des normes afin d'éviter des pollutions atmosphériques ou transatmosphériques. Ce faisant, les Etats doivent tenir compte des règles internationales édictées, des pratiques recommandées et de la sécurité de la navigation aérienne. A noter que les règles internationales visées par cette disposition sont celles adoptées par l'OACI ( Organisation de l'aviation civile internationale ).

Ceci nous démontre bien que la mer est tributaire de la pollution des autres milieux. C'est un cas d'application d'introduction indirecte de substances polluantes dans le milieu marin. Cet article montre aussi dans ce cas le caractère obligatoire d'une règle internationale créée par une Organisation internationale s'occupant d'un tout autre domaine que celui de la mer. Il y a donc une volonté très claire de structurer l'ordre juridique international de façon cohérente afin de mieux lutter contre la pollution de la planète.

#### ◆ Mise en application

##### a) Pouvoirs de l'Etat du pavillon

De manière générale, l'Etat du pavillon - Etat dont le navire arbore le drapeau - doit faire en sorte que ses navires respectent les normes régissant les lieux où ils naviguent (217 §1 CMB). Conformément à ce principe de base, l'art. 216 §1 litt. B fait obligation à l'Etat du pavillon de contrôler que les navires battant son pavillon (ou immatriculés par lui) respectent les règles en matière d'immersion. D'autre part il doit interdire à ses navires d'appareiller s'ils ne respectent pas les règles conformément à l'art. 217 §1 CMB (217 §2 CMB).

L'Etat du pavillon veille en outre à ce que les navires battant son pavillon possèdent des certificats dont la validité est vérifiée par des inspections périodiques ; le corollaire de cette obligation étant l'acceptation par les autres Etats des certificats à moins qu'il y ait de sérieuses raisons de penser qu'ils ne sont pas le reflet de la réalité. Le but de cette disposition est d'éviter la pratique des pavillons de complaisance en responsabilisant chaque Etat et en accordant des facilités à ceux qui respectent les règles. En outre, l'art. 217 §4 CMB précise que l'Etat du pavillon a toujours la compétence pour mener une enquête et une action pour l'infraction présumée en cas d'accident ; peu importe le lieu de cet accident. De même, il a la possibilité de demander la coopération de tout autre Etat pour mener l'affaire à bien.

Finalement, il a l'obligation d'enquêter sur demande d'un autre Etat (217 §5, §6). A noter qu'il y a une obligation de rigueur de la sanction imposée à l'Etat du pavillon. En effet, la Convention entend par cela éviter tout calcul de la part de l'armateur, car si l'amende est très élevée, ce dernier dépensera sans hésiter la somme nécessaire à l'entretien de son navire, tandis que si tel n'est pas le cas, il aura tendance à préférer l'amende qui serait moins élevée que le prix de la réparation du vaisseau.



L'art. 228 CMB instaure un régime spécial pour les infractions commises au-delà de la mer territoriale d'un Etat<sup>20</sup>. En effet, dans ce cas, si l'Etat du pavillon engage des poursuites contre son navire dans les six mois qui suivent l'introduction de la première action, il peut réclamer la suspension de la première action. A noter que la suspension est automatiquement déclenchée par la poursuite de l'Etat du pavillon. Mais pour que cela soit possible il faut que deux conditions cumulatives nécessaires soient remplies. Premièrement, il ne faut pas qu'il s'agisse d'un dommage grave, deuxièmement il ne faut pas que l'Etat du pavillon ait à plusieurs reprises manqué à son devoir de poursuivre les infractions commises par ses navires. Il suffit donc que l'une de ces conditions ne soit pas remplie pour que l'art. 228 CMB ne s'applique pas. Il faut cependant noter que cette disposition marque un retour de compétence de l'Etat du pavillon qui semblait un peu effacé par ses homologues côtiers et du port. En effet, l'art. 228 CMB semble annihiler sensiblement les compétences de l'Etat côtier.

Mais pour examiner l'impact d'une telle disposition sur la CMB il faut définir la notion de « dommage grave » et savoir qui a le pouvoir de qualifier la situation. La Convention ne donne aucune définition du dommage grave qui devra par conséquent faire l'objet d'une qualification objective au cas par cas. La position du côtier se trouve relativement affaiblie par cette disposition qui reste imprécise.<sup>21</sup>

Nous pouvons conclure de ce qui précède, que l'Etat du pavillon a une compétence *propter rem*. D'autre part, les Etats ont à nouveau une obligation de coopération afin de mener les enquêtes et les actions à bien.

#### b) Pouvoirs de l'Etat du port

L'Etat du port est l'hôte de transit des navires étrangers qui s'y trouvent volontairement; ce nouveau protagoniste est apparu pour la première fois dans la Convention Marpol 73/78<sup>22</sup>. Ce concept a été créé notamment pour éviter les inconvénients et les risques pour la navigation qu'entraîne l'extension de compétence de l'Etat côtier dans sa zone économique exclusive. Cette nouvelle catégorie n'est cependant pas totalement indépendante de celle de l'Etat côtier. En effet, de par sa situation géographique, l'Etat du port se trouve aussi être un Etat côtier. Ainsi, les catégories d'Etats correspondent à des fonctions et non à des types d'Etats. Un même Etat peut donc être côtier, Etat du port, voire du pavillon suivant les situations. Selon l'art. 213 CMB, il a la compétence

---

<sup>20</sup> Il s'agit de la zone économique exclusive, cf DOUAY, C., *Les sanctions en matière de pollution dans la zone économique exclusive*, Société française pour le droit international : Perspectives du droit de la mer à l'issue de la troisième Conférence des Nations Unies, Editions A. Pédone, Paris, 1984, pp 218 ss (ci-après : DOUAY 2) ; cf toutefois UNCLOS III dont le commentaire est le suivant : « (...) The expression « beyond the territorial sea » is ambiguous. It appears elsewhere in the Convention, notably in articles 35, 76, 221, 230 and 255, and there is no question about the ocean beyond the outer limit of the territorial sea. The question arises in relation to the territorial sea of an adjacent state (cf. Art. 15). The answer will derive from the context and the circumstances of a particular case. There is no reason why article 228 (and with it article 230) should not apply when a violation occurs in the territorial sea of an adjacent State, although this may give rise to problems where national laws conflict (...) »

<sup>21</sup> A ce sujet, voir la proposition française (qui a été rejetée) lors de la 3<sup>ème</sup> commission de la Conférence sur le droit de la mer (DOUAY 2 p. 219) qui prévoit notamment en lieu et place du dommage grave l'établissement d'une infraction en matière de rejet dont la preuve est évidente et objective.

<sup>22</sup> Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), Londres, le 2 novembre 1973.



concurrentement avec L'Etat côtier de faire appliquer les législations en matière de pollutions telluriques. D'autre part, il a le devoir comme tout Etat (216 §2 CMB) de vérifier l'application des règles édictées en matière de chargement des déchets sur leur propre territoire ou sur leurs installations terminales. A noter que l'art. 2 de la Convention Marpol 73/78<sup>23</sup> donne une définition précise du terme « rejet ». Il s'agit de « tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause ». Toutefois la lettre b) de cette disposition prévoit des exceptions au nombre desquelles figure notamment « le déversement occasionné aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution ».

Mais c'est l'art. 218 CMB qui définit plus précisément les compétences de l'Etat du port dans le cadre du traité. Le terme de « volontairement » est primordial dans l'application de la disposition. Ainsi, lorsqu'un navire se trouve *volontairement* dans le port ou l'installation terminale d'un Etat et que des éléments de preuves le justifient, l'Etat a la faculté d'intenter une action pour les rejets effectués au-delà de ses eaux intérieures, sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire en question (§1). Il y a donc un droit de l'Etat du port d'agir en haute mer, ce qui est tout à fait nouveau. En effet, c'est la première fois qu'un Etat est garant d'intérêts communs comme celui-ci. Cependant il faut contraster les propos que nous venons de tenir à l'égard de cette disposition. En effet, l'art. 218 §1 CMB utilise le verbe « pouvoir » lorsqu'il affirme la compétence de l'Etat du port d'agir contre les infractions commises en haute mer, ce qui signifie qu'il n'y a pas d'obligation - sinon morale - pour l'Etat d'agir. C'est précisément le point faible de cette disposition qui ne fait que conférer une possibilité d'agir; ainsi l'Etat se trouve dans une position inconfortable qui consiste à choisir entre la préservation du milieu marin et son intérêt économique propre, car il va de soi qu'un Etat trop rigoureux en ce qui concerne la pollution en haute mer se verra boudé par les navires au profit d'Etats moins regardants.

A noter que normalement l'Etat du port n'a pas le droit d'intenter une action lors de rejets effectués dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou le plateau continental d'un autre Etat à moins que cet Etat le demande ou que ce rejet ne constitue un danger pour les eaux placées sous la juridiction de l'Etat du port (§2). Il faut encore préciser que l'Etat du port doit s'efforcer de faire droit aux demandes d'enquête d'un Etat côtier ou de l'Etat du pavillon.

Nous constatons donc que l'Etat du port a la faculté d'enquêter ou d'intenter une action pour des rejets effectués dans la haute mer. En effet, lorsque ces rejets sont effectués dans une zone placée sous la juridiction d'un autre Etat, il n'a pas le droit d'intenter une action sauf s'il y a un risque pour lui ou que l'Etat côtier lui en fait la demande.

Finalement, selon l'art. 219 CMB, lorsque l'Etat du port a déterminé qu'un navire se trouvant dans un de ses ports ou à l'une de ses installations terminales au large a enfreint les normes internationale concernant la navigabilité des navires, il prend des mesures administratives pour empêcher ce navire d'appareiller, et ne l'autorise qu'à se rendre au chantier de réparation le plus proche. Dans le cadre de cette disposition le terme

---

<sup>23</sup>Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), Londres, le 2 novembre 1973.

« volontairement » n'apparaît pas ce qui signifie que même un appareillage forcé permettra l'application de l'art. 219 CMB.

En conséquence, l'Etat du port se trouve investi d'une nouvelle mission, celle de contrôler la pollution en haute mer. Le problème reste qu'il ne s'agit pas d'une obligation mais d'un pouvoir discrétionnaire accordé à l'Etat du port qui a des contraintes d'ordre économiques. Malgré la faiblesse de cette disposition, il y a une possibilité nouvelle de poursuivre les infractions commises en dehors de toutes juridictions. D'autre part, l'art. 218 CMB incite les Etats à coopérer entre eux, ce qui est de première nécessité en droit international de l'environnement.

### c) Pouvoirs de l'Etat côtier

L'Etat côtier est un Etat riverain. Selon l'art. 213 CMB, il a une compétence concurrente avec l'Etat du port pour faire appliquer les règles en matière de pollution tellurique. D'autre part, en matière d'immersions (216 CMB), l'Etat côtier est compétent pour appliquer les règles pertinentes de sa mer territoriale, de sa zone économique exclusive ou de son plateau continental. De plus, il fait appliquer les normes adoptées en matière d'activités relatives aux fonds marins (208 CMB), notamment par l'adoption de règles d'application (214 CMB); à noter que dans ce dernier cas, le titre de l'art. 214 CMB ne couvre pas exactement le champ de la norme qu'il contient. En effet, la référence aux art. 60 et 80 CMB nous laisse entrevoir que les activités visées par l'art. 214 CMB ne sont pas toutes des « activités relatives aux fonds marins ».

Toutefois c'est principalement l'art. 220 CMB qui traite des compétences de l'Etat côtier. A teneur de cette disposition, lorsque l'Etat côtier est aussi Etat du port, il a, sous réserve de la section 7, la capacité d'intenter une action pour toute infraction aux lois et règlements perpétrée dans sa mer territoriale ou dans sa zone économique exclusive (§1). Ceci suit parfaitement la logique de la CMB qui oblige l'Etat du port à n'agir qu'avec l'accord du côtier pour les rejets effectués dans une zone relevant de la juridiction de celui-ci. En effet, lorsqu'un Etat du port est aussi côtier il n'aura pas besoin de sa propre autorisation pour agir. Il est précisé que si un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa mer territoriale a enfreint des règles adoptées en conformité de la convention (ou de normes internationales)<sup>24</sup> visant à prévenir, réduire ou maîtriser la pollution par les navires, il a le droit de procéder à une inspection matérielle, voire à l'immobilisation du navire si les éléments de preuve le justifient ; ceci sous réserve de la section 7 (§2).

Par contre, si le même état de fait se réalise dans la zone économique exclusive (en lieu et place de la mer territoriale), l'Etat côtier aura uniquement le droit de demander des renseignements (§3) au navire que l'Etat du pavillon forcera à répondre (§4).

Toutefois, si lors de l'infraction commise dans la zone économique exclusive, le navire refuse de donner suite aux questions posées et que les circonstances le justifient, l'Etat côtier pourra procéder à une inspection matérielle comme lors d'une infraction commise

---

<sup>24</sup> Il s'agit des normes de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), Londres, le 2 novembre 1973.

dans la mer territoriale (§5), à condition que les rejets opérés aient causé ou risquent de causer une pollution notable. A noter que le navire doit se trouver dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale de l'Etat côtier victime de la pollution.

Le §6 mentionne la sanction la plus incisive qu'est l'immobilisation. Pour appliquer cette sanction les conditions suivantes doivent être réunies : premièrement il doit y avoir une preuve manifeste de l'infraction<sup>25</sup> réalisée dans la zone économique exclusive, ensuite il doit y avoir « des rejets causant ou risquant de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ou à toute ressource de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive (...) ». Enfin, il faut que le navire se trouve dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale de l'Etat qui subit le dommage. Le texte légal précise que des accords entre Etats prévoyant des obligations concernant le versement d'une caution ou le dépôt de toute autre garantie financière peuvent être conclus par l'intermédiaire de l'O.M.I.. Si un Etat est lié par ces procédures, il autorisera le navire à poursuivre sa route. Toutefois, si de tels accords ne sont pas respectés, il existe une autre base légale permettant d'atteindre le même objectif. Il s'agit de l'art. 292 CMB qui se trouve dans le chapitre du règlement des différends de la CMB. D'après cette disposition qui est de portée générale et qui ne s'applique donc pas uniquement aux infractions commises dans la zone économique exclusive, la mainlevée de l'immobilisation du navire ainsi que la mise en liberté de l'équipage doivent être opérées dès qu'a été déposée une caution ou une autre garantie financière. S'il y a un litige, il peut être porté devant une juridiction choisie par les Etats ou devant le tribunal du droit de la mer.

Ce qui précède nous démontre bien que le régime juridique de la zone économique exclusive et celui de la mer territoriale sont très différents. En effet, les conditions requises pour agir lors d'infractions commises dans la zone économique exclusive sont beaucoup plus nombreuses que celles concernant les infractions dans la mer territoriale. Le lien juridique unissant l'Etat côtier à sa zone économique exclusive est donc bien moins intense que celui qui le lie à sa mer territoriale. Ceci se justifie du fait que les navires jouissent dans la zone économique exclusive de la liberté de navigation tout comme en haute mer, tandis que dans la mer territoriale les navires n'ont qu'un droit de passage inoffensif, notion beaucoup moins forte que la première. Il y a donc une extension de compétence de l'Etat côtier dans sa zone économique exclusive, extension de compétence qui se trouve tout de même limitée par rapport au régime juridique de la mer territoriale.

En outre, l'Etat côtier a le droit de faire appliquer des mesures proportionnées au-delà de sa mer territoriale pour protéger son littoral lors de la survenance d'un accident (221 CMB). Cette règle est largement influencée par les événements survenus lors des naufrages du Torrey Canyon et de l'Amoco Cadiz. En effet, lors de ces deux accidents l'on a pu observer l'ampleur des conséquences d'un tel naufrage et l'on a décidé lors de

---

<sup>25</sup> A ce sujet, voir DOUAY 2 p. 216 : « Il faut bien souligner l'exigence d'une preuve manifeste. Il ne s'agit plus alors de simples raisons sérieuses de penser que le navire a commis une infraction. Celle-ci doit être patente, évidente. Il s'agit en réalité sous un autre vocable, de l'infraction flagrante, celle que le code pénal français définit comme l'infraction qui se commet actuellement ou qui vient de se commettre. Cette preuve manifeste pourra être la constatation visuelle du rejet qui est en train de s'opérer ou même dont la preuve résultera de toute évidence des opérations de contrôle effectuées à bord du navire à l'occasion de son inspection matérielle. »

l'élaboration de la Convention sur le droit de la mer d'élargir en conséquence les prérogatives de l'Etat côtier, grande victime de ce type d'événements.

Finalement, l'art. 218 §4 autorise l'Etat côtier qui a subi un dommage à se saisir du dossier et, de ce fait, à retirer l'Etat du port de l'affaire lorsqu'il le souhaite. Ceci signifie que l'Etat du port, après avoir été dûment autorisé par l'Etat côtier à intenter une action, peut se voir retirer l'affaire par ce même Etat.

#### ◆ Les garanties

Tous les Etats parties à la convention ont le devoir de faciliter le déroulement d'une action intentée en application de la partie XII CMB (223 CMB). Cette règle laisse à nouveau transparaître l'obligation pour les Etats de collaborer. En outre, lorsque les Etats entendent exercer leurs pouvoirs de police à l'encontre de navires étrangers, ils doivent le faire au moyen d'appareils munis d'une marque extérieure de service public (224 CMB). Cette obligation participe d'une certaine logique; en effet, afin d'établir un certain ordre, il est nécessaire de pouvoir identifier les protagonistes agissant dans des situations déterminées. Ainsi pour être sûr qu'une action est bien le fait d'un agent de l'Etat (concerné) - et pour éviter une « justice » privée - la CMB oblige ce dernier à munir ses appareils de signes distinctifs. A noter que dans l'exercice de leurs pouvoirs de police, les Etats ne doivent faire courir aucun danger au milieu marin sous peine de sanctions prévues à l'art. 232 CMB. L'obligation de l'art. 224 CMB a donc pour conséquence de faciliter l'imputabilité des actes à l'Etat. En effet, puisque les Etats ont cette obligation, l'éventuel acte illicite perpétré par leurs navettes, serait directement imputé comme étant un fait de l'Etat.

L'art. 226 CMB prévoit un certain nombre de règles de procédures à respecter lors de l'enquête dont les navires peuvent faire l'objet. En effet, l'examen d'un navire doit normalement être limité à ses documents à moins que l'Etat enquêteur ait des raisons de penser qu'ils ne correspondent pas à la réalité, qu'ils ne suffisent pas à vérifier l'infraction présumée ou que le navire n'en est pas muni. D'autre part, pour qu'il y ait une mainlevée de l'immobilisation (lorsque cette mainlevée n'est pas trop dangereuse pour l'environnement, auquel cas il faut le conduire dans un chantier naval), il faut le dépôt d'une caution ou d'une garantie, comme nous l'avons déjà vu précédemment.<sup>26</sup>

L'art. 227 CMB oblige chaque Etat à traiter les navires étrangers comme ses propres navires dans les domaines prévus par la convention. En effet, un navire étranger ne doit pas être soumis à des règles anti-polluantes plus sévères qu'un navire national.

En outre, lors d'une infraction commise au-delà de la mer territoriale, seules des peines pécuniaires peuvent être infligées. Si cette même infraction est commise dans la mer territoriale, la peine ne peut être qu'une amende sauf si il s'agit d'un acte grave et délibéré de pollution. A noter que dans tous les cas, les droits de l'accusé doivent être respectés (art. 230 CMB). Cette disposition ne concerne que la pollution provoquée dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale; concernant la pêche dans la zone économique exclusive, c'est l'art. 73 §3 CMB qui s'applique. Cet article prévoit que

---

<sup>26</sup> Cf Art. 292 CMB

L'Etat côtier ne peut prévoir des peines d'emprisonnement que s'il a passé un accord allant dans ce sens avec l'Etat du pavillon, ce qui paraît peu probable. La sanction restera donc l'amende. Il faut encore noter, que contrairement à l'art. 230 CMB, l'art. 73 CMB vise aussi bien les navires étrangers que les nationaux.

◆ Zones recouvertes de glace

L'Etat côtier a le droit de légiférer en matière de pollution pour protéger les régions glacées sises dans sa ZEE. Il s'agit d'une exception à l'art. 211 §5 CMB et d'une lex specialis de l'art. 211 §6 CMB. En effet, cette disposition autorise l'Etat côtier à adopter des règles ayant une portée propre et non pas des normes ayant pour seul but d'appliquer des lois internationales applicables en la matière.

◆ Responsabilité des Etats

Chaque Etat est responsable selon les principes du droit international public pour l'observation de ses obligations découlant de la CMB (235 §1 CMB). Cette disposition a suscité une vive controverse lors de sa préparation. En effet, certains Etats entendaient établir une responsabilité objective de l'Etat pour tout manquement de ses ressortissants, tandis qu'une autre partie optait pour une responsabilité pour acte illicite. Le résultat de cette controverse se trouve cristallisé à l'art. 235 CMB et est une sorte de compromis entre les deux thèses. A première vue, ce sont les partisans de la responsabilité pour acte illicite qui l'ont emporté car dans le texte français de la CMB, il est fait mention d'un renvoi aux tribunaux internes après avoir affirmé que les Etats sont responsables selon les règles du droit international. Dès lors l'on est en droit de se demander où se trouve la concession faite aux Etats prônant la responsabilité objective. Pour le savoir, il faut aller regarder le texte anglais qui utilise des termes plus explicites à ce sujet. En effet, l'utilisation du vocable « liable » dans la seconde phrase de l'art. 235 §1 CMB met l'accent sur l'obligation de réparation. Cette brèche ouverte par le texte anglais laisse, selon certains auteurs, la possibilité d'instaurer une responsabilité sans fait illicite bien qu'elle n'introduise pas le principe général d'une responsabilité objective.<sup>27</sup>

D'autre part tous les Etats parties à la Convention veillent à mettre en place dans leur droit interne un système d'indemnisation rapide et adéquat en cas de dommages occasionnés par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction (235 §2 CMB). Ce paragraphe reprend le principe 22<sup>28</sup> de la déclaration de Stockholm et le principe 10<sup>29</sup> de la déclaration de Rio qui prévoient respectivement le développement de

---

<sup>27</sup> Cf DUPUY, pp 1040-1041

<sup>28</sup> Déclaration de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement, Stockholm, le 16 juin 1972. Principe 22 : « Les Etats doivent coopérer pour développer encore le droit international en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation des victimes de la pollution et d'autres dommages écologiques que les activités menées dans les limites de la juridiction de ces Etats ou sous leur contrôle causent à des régions situées au-delà de leur juridiction. »

<sup>29</sup> Déclaration de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro, le 14 juin 1992. Principe 10 : « Il vaut mieux que les questions d'environnement soient traitées avec la participation de tous les citoyens concernés, au niveau qui convient.(...). Un accès effectif à des actions judiciaires et administratives, y compris à des sanctions et réparations, doit être assuré. »

la responsabilité et de l'indemnisation des victimes de la pollution ainsi que l'accès à la justice.

Il y a donc un déplacement du litige vers le droit international privé que les Etats doivent mettre en oeuvre.

◆ *Obligations découlant d'autres conventions*

La Convention de Montego Bay n'affecte pas les accords antérieurs ni les accords postérieurs conclus en application des principes généraux énoncés par elle, à condition que les conventions spéciales (accords postérieurs) soient appliquées d'une manière compatible avec elle. De cela se dégage bien l'idée que la CMB a la vocation d'une convention-cadre, sur laquelle viendront se greffer des conventions plus techniques. Le but de la CMB est donc de donner une Constitution aux mers.

### **III) Impact de la CMB sur le droit international de l'environnement marin**

Une des grandes innovations de la Convention 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 l'art. 218 §1 CMB, 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. Toutefois, comme nous l'avons vu, il n'y a pas d'obligation pour l'Etat d'agir de la sorte au vu de la rédaction de cette disposition; en outre, la contrainte économique va jouer un grand rôle contre l'application de cette norme.

D'autre part, la mer fragmentée en plusieurs régions différentes connaît de nouveaux espaces, à savoir la Zone et la zone économique exclusive. Ces deux espaces se voient appliquer des régimes légaux spécifiques quant à la préservation du milieu marin.

En effet, l'exploitation de la Zone, patrimoine commun de l'humanité est soumise à l'Autorité des Fonds marins qui adopte des règles afin de préserver son milieu. A noter que cette compétence n'est pas exclusive, car certains Etats peuvent exploiter eux-mêmes la Zone à condition d'obtenir une autorisation et moyennant rémunération; ceci constitue un cas d'exception aux yeux de la Convention qui prévoit en règle générale l'exploitation de la Zone par l'Entreprise, organe de l'Autorité des Fonds marins. A ce moment, les Etats autorisés auront la possibilité d'adopter des règles propres qui ne devront pas être moins efficaces que les normes internationales en vigueur dans le domaine. Il n'y a donc pas d'obligation pour les Etats d'adopter des règles dans ce domaine, toutefois si un Etat décide de le faire il devra veiller à ce que ces normes ne soient pas moins efficaces que les règles internationales édictées en la matière. Ce régime est différent de celui institué pour la haute mer qui est aussi un patrimoine commun; ceci pour deux raisons ; d'abord l'exploitation des fonds marins constitue une activité risquée pour l'environnement marin, ensuite la matière exploitable représente une valeur économique beaucoup plus grande que les revenus de la pêche.



Concernant la zone économique exclusive, nous avons vu qu'elle constitue une extension de la compétence de l'Etat côtier face aux prérogatives de l'Etat du pavillon. En effet, des grandes catastrophes comme celles de l'Amoco Cadiz ont fait prendre conscience aux Etats du pavillon qu'il pouvaient aussi être des Etats côtiers. La solution retenue par la Convention de Montego Bay est un compromis entre les deux intérêts divergents. En effet, d'un côté la zone économique exclusive étend les compétences de l'Etat côtier de façon à ce qu'il puisse mieux protéger ses côtes. De l'autre côté, l'Etat du pavillon, qui voulait conserver sa liberté de navigation, a réussi à faire valoir sa position. En effet, bien que bénéficiant d'une extension de compétence dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier n'y a pas les mêmes prérogatives que dans sa mer territoriale; *la liberté de navigation* est préservée dans la zone économique exclusive tandis que dans la mer territoriale seul *le passage inoffensif* est garanti.

#### **IV) Conclusion**

La partie environnementale de la Convention de Montego Bay 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 CMB, 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. Ces négociations se sont notamment déroulées lors de la procédure concernant l'Accord relatif à la partie XI de la CMB. En effet, ce procédé autorisé par l'Assemblée générale des Nations Unies a permis aux Etats d'adopter un amendement modifiant substantiellement la CMB, alors qu'aux termes de cette dernière il ne pouvait que préciser certaines de ses dispositions. Toute cette coopération démontre une certaine volonté de surmonter les obstacles afin de parvenir à un respect uniforme du traité. Là encore la théorie du compromis s'est révélée nécessaire pour arriver à une solution. 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 CMB est le fruit d'un grand compromis entre différents opposants.

Comme nous l'avons déjà vu, la CMB, 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 du 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.



Quant à la Zone, telle que définie à l'art.1 §1 CMB, et déclarée patrimoine commun de l'humanité par l'Assemblée générale des Nations Unies, nous pouvons constater que la CMB instaure en sa faveur un régime tout à fait original pour une région ayant ce statut. En effet, le mandat donné à l'Autorité des Fonds marins(organisation internationale) de surveiller la Zone et les activités qui s'y déroulent est novateur par rapport au régime de la haute mer - patrimoine commun de l'humanité - ou chaque Etat exerce sa souveraineté individuellement. A notre avis, ce système de surveillance s'avérera beaucoup plus efficace que celui de la haute mer.

La CMB a pour vocation, comme nous l'avons déjà dit, de donner une *Constitution* aux mers. Par conséquent, il va de soi que ce traité 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 d'autres conventions tendant à mettre en oeuvre les grands principes posés par la CMB.

Cependant cette nouvelle formule assurera-t-elle une protection optimale du milieu marin ? Est-elle en mesure de donner aux Etats les instruments nécessaires pour éviter un nouvel *Amoco Cadiz* ? Le récent naufrage de l'*Erika* semble nous démontrer le contraire. Mais est-ce à dire que la CMB est inopérante dans le domaine ? Nous ne le pensons pas. En effet, la Convention a nettement amélioré la situation du côtier face à l'Etat du pavillon, même si elle présente certaines faiblesses, comme nous l'avons déjà vu.



## Bibliographie

### A) Documents officiels

Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer du 10 Décembre 1983, N.-Y., 29 juillet 1994

Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, Londres, le 29 décembre 1972

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), Londres, le 2 novembre 1973

EISEMANN, P.-M., *La Convention sur le droit de la Mer*, La documentation française, Paris, 1983

### B) Doctrine

#### I) Ouvrages :

BOISSON DE CHAZOURNES, Laurence, DESGAGNE, Richard & ROMANO, Cesare, *Protection internationale de l'environnement : recueil d'instruments juridiques*, Editions A. Pédone, Paris, 1998

BROWN, E.D., *The International Law of the Sea (vol. I)*, Dartmouth, 1994 (BROWN 1)

CHAUSSADE, Jean, *Les ressources de la mer*, Flammarion, Paris, 1997

COMBACAU, Jean, *Le droit international de la mer*, PUF (« Que sais-je ? »), Paris, 1985

DUPUY, P.-M., *Droit international public*, Dalloz, Paris, 1998, 4<sup>ème</sup> édition

DUPUY, R.-J, VIGNES, D., *Traité du nouveau droit de la mer*, Economica, Paris, 1985

KISS, Alexandre, *Droit international de l'environnement*, Editions A. Pédone, Paris, 1989

LACAZE, J.-C., *La pollution des mers*, Flammarion, Paris, 1997

MANN BORGESE, Elisabeth, *The future of the oceans*, Harvest House, Montréal, 1986

NGUYEN, Quoc Dinh, DAILLIER, Patrick, PELLET, Alain, *Droit international public*, 6<sup>ème</sup> éd., LGDJ, Paris, 1998.

NORDQUIST, H., *United Nations Convention on the law of the sea 1982, A Commentary*, Center for Oceans Laws Policy, University of Virginia, Charlottesville, 1991

REMOND-GOUILLOUD, Martine, *Droit maritime*, Editions A. Pédone, Paris, 1988

ROZAKIS, CL / STEPHANOU, CA, *The new law of the sea*, North Holland, Amsterdam, 1983

Droit de la mer : études dédiées au doyen Claude-Albert Colliart, INSTITUT DU DROIT ECONOMIQUE DE LA MER INDEMER-Monaco, Pédone, Paris, 1992

## II) Articles :

BROWN, E.D., *The International oil pollution compensation fund : an analytical report on found practice*, The Law of the Sea And International Shipping, Ocean publications, New-York, 1985, pp. 275-313. (BROWN 2)

CHARTIER-BOURRELLY, Anne-Christine, *Environnement marin*, Annuaire du droit de la mer (Tome 1), Editions A. Pédone, Paris, 1996, pp. 405-427

DOUAY, Claude, *Le droit de la mer et la préservation du milieu marin*, Le nouveau droit de la mer, Editions A. Pédone, Paris, 1983, pp. 231-267 (DOUAY 1)

DOUAY, Claude, *Les sanctions en matière de pollution dans la zone économique exclusive*, Société française pour le droit international : Perspectives du droit de la mer à l'issue de la troisième conférence des Nations Unies, Editions A. Pédone, Paris, 1984, pp. 210-223. (DOUAY 2)

KWIATKOWSKA, Barbara, *Conservation of living resources of the high seas*, Encyclopedia of public international law, North-Holland, Amsterdam, 1989, pp. 76-78

LEVY, J.-P., *Les bons offices du secrétaire général des Nations Unies en faveur de l'universalité de la convention sur le droit de la mer*, RGDIP, Paris, 1994, pp. 871-898.

QUENEUDEC, J.-P., *Le nouveau droit de la mer est arrivé*, RGDIP, Paris, 1994, pp. 865-870.

RUSINA, N. Ia, *International legal principles of the marine environment against pollution*, The law of the sea and international shipping, Oceana publications, New-York, 1985, pp. 261-273.

VOELCKEL, Michel, *Les cartes dans la Convention de Montego Bay*, Editions A. Pédone, Monaco, 1990

