



HAL
open science

La prévention des pollutions causées par le transport maritime

Odile Delfour-Samama

► **To cite this version:**

Odile Delfour-Samama. La prévention des pollutions causées par le transport maritime. S. El Boudouhi (dir.). Les transports au prisme du droit international public, Pedone, pp. 139-155, 2019. hal-04605946

HAL Id: hal-04605946

<https://hal.science/hal-04605946v1>

Submitted on 17 Aug 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LA PRÉVENTION DES POLLUTIONS CAUSÉES PAR LE TRANSPORT MARITIME : UNE SITUATION ENCORE CONTRASTÉE

ODILE DELFOUR-SAMAMA

*Maître de Conférences HDR à la Faculté de Droit et des Sciences Politiques
(Université de Nantes)*

Centre de Droit Maritime et Océanique

Si l'on navigue maintenant de plus en plus sur Internet, dans les airs ou dans l'espace extra-atmosphérique, voire même sur terre grâce à la technique du GPS, le terme de navigation reste intrinsèquement lié à l'espace maritime. Exclusivement côtière dans l'Antiquité, la navigation devenue hauturière à partir du 15^{ème} siècle¹, participe au développement des échanges et des communications et ce faisant, à l'internationalisation de l'économie mondiale. Alors que «la caravelle fut le navire des grandes découvertes, le navire à vapeur le navire des empires coloniaux, le porte conteneur est désormais le navire de la mondialisation contemporaine»². Actuellement, le transport maritime représente à lui seul, 80 à 90% du transport de marchandises à l'échelle internationale. Des milliers de cargos parcourent les différents océans afin d'acheminer des milliards de tonnes de marchandises, qu'il s'agisse de fruits frais, de voitures, de produits céréaliers ou d'hydrocarbures³. Un tel essor s'explique probablement par le caractère peu onéreux de ce mode de transport. En effet, la spécialisation des navires a permis d'augmenter à la fois la productivité de la manutention dans les ports et la taille des navires et a ainsi conduit à réaliser des économies d'échelle qui ont sensiblement réduit le coût du transport. Aujourd'hui, les navires porte-conteneurs - et le constat pourrait être similaire s'agissant des navires pétroliers - transportent jusqu'à 20 000 boîtes pour un prix sensiblement inférieur à celui d'un billet d'avion⁴.

Souvent présenté comme écologique en ce qu'il réduit le trajet des marchandises par camion, le transport maritime n'est toutefois pas sans risque pour l'environnement marin. En effet, et même si l'on sait maintenant que le navire n'est pas le premier pollueur des mers⁵, la navigation, comme toute activité humaine, est susceptible d'entraîner des effets préjudiciables sur le milieu marin consécutifs aussi bien à l'exploitation normale des navires, qu'au déversement accidentel de leur cargaison. Ainsi, et sans que la liste soit malheureusement totalement exhaustive, les océans et la biodiversité qu'ils contiennent sont menacés par la pollution due aux hydrocarbures et aux substances dangereuses et toxiques provenant de rejets accidentels ou illicites, par l'élimination des déchets provenant des navires, y compris les

¹ C'est avec le navigateur portugais Bartolomeu DIAZ que nous aurions le premier exemple, en 1486, de navigation hauturière. Il aurait été le premier à relier l'océan atlantique et l'océan indien par la voie des eaux en découvrant le cap de Bonne-Espérance qu'il aurait franchi sans le voir, A. PERPILLOU, « Une histoire de la navigation », in *Annales de Géographie*, T. 41, n° 230, 1932, p. 197.

² M-F. COUVENHES, « La mer au cœur de la mondialisation des échanges », in *T. Lecoq ; F. Smit (éd.), Enseigner la mer. Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation*, Ed. Canopé, 2013, p. 2.

³ En 2015, le volume estimé du commerce maritime mondial a dépassé les 10 milliards de tonnes, CNUCED, *Etude sur les transports maritimes*, 2016.

⁴ Phénomène accentué par la possibilité de fractionner les expéditions en de multiples lots, E. FOULQUIER, « Mondialisation des transports et dynamiques des espaces portuaires », in *Les grands ports mondiaux*, Questions internationales, n°70, nov-déc. 2014.

⁵ La pollution tellurique, c'est à dire la pollution par des substances nocives d'origine chimique ou bactériologique rejetées directement à partir des côtes ou apportées par les cours d'eau, représente 80% de la pollution des mers. Il s'agit d'une pollution très insidieuse, aux sources nombreuses, ce qui rend difficile l'adoption d'un cadre juridique préventif. Sur cette question, voir, J-P. BEURIER, *Droit international de l'environnement*, Pedone, 2017, pp. 219 et suiv.

eaux usées et les détritiques, par la libération de produits chimiques toxiques utilisés dans les peintures antisalissure, par la pollution sonore, dont on commence à mesurer l'impact sur les mammifères marins⁶, par l'introduction d'organismes non indigènes présents dans les eaux de ballast. En outre, la courbe des émissions atmosphériques a suivi l'augmentation du transport maritime, situation d'autant plus préoccupante que les océans, en absorbant une partie du CO2 contenu dans l'atmosphère, contribuent à réguler le climat à l'échelle mondiale. Or, sous l'effet du réchauffement climatique, ces derniers peinent à remplir ce rôle accentuant par là même un phénomène⁷ dont ils se trouvent être les premières victimes.

Le milieu marin apparaît donc particulièrement exposé au risque de pollution et ceci d'autant plus qu'il s'agit d'un espace doublement ouvert : ouvert aux polluants susceptibles de circuler librement sur de longues distances sans considération quant au statut juridique des zones traversées ; ouvert à la navigation dans un espace maritime par essence international⁸ fréquenté par des navires de différentes nationalités. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁹ affirme le principe de la liberté de navigation, et son corollaire, l'exclusivité de la loi du pavillon en haute mer et, d'une manière plus limitée, dans la zone économique exclusive. Quant à la mer territoriale, le passage y est libre à condition d'être innocent. La liberté de navigation reste donc un « principe axial »¹⁰ du droit de la mer, dans la lignée du *jus communicationis* qui a longtemps caractérisé le droit des espaces maritimes. Libre, la navigation ne doit toutefois pas s'exercer au détriment des autres Etats. En d'autres termes, le principe de la liberté des mers, y compris la liberté de navigation, se voit tempéré par la reconnaissance d'intérêts collectifs comprenant aussi bien la sécurité maritime, la gestion durable des ressources naturelles que, pour ce qui nous intéresse, la protection de l'environnement. Concrétisant l'obligation coutumière de protéger et de préserver le milieu marin¹¹, les Etats ont donc été amenés à adopter de nombreuses normes afin d'encadrer, plus ou moins strictement, l'activité de navigation. Il en résulte une mosaïque de textes à portée globale ou régionale, généraux ou spécifiques complétés (et souvent devancés) par des déclarations, des programmes, des lignes directrices ou des plans d'action. La *soft law*, comme c'est souvent le cas en droit international de l'environnement, est ici abondante. Il est vrai que la matière s'y prête : dépendante des avancées scientifiques, souvent technique, résolument prospective car tournée vers la réalisation d'objectifs à long terme, elle ne se satisfait pas toujours des sources formelles de l'article 38 du Statut de la Cour internationale de justice¹². A la fois source d'inspiration pour le droit positif et cadre d'action pour les Etats¹³, la *soft law* enrichit le droit de l'environnement marin mais en complexifie aussi la

⁶ Il a été démontré que la pollution sonore, en diminuant la distance de détection des mammifères marins et en fragmentant leurs réseaux de communication augmentait les échouages et collisions avec les navires, D. LEPORTOIS, « Les mers ont des oreilles », in *Espèces menacées : les scientifiques en alerte*, CNRS le Journal, 2018.

⁷ Voir, sur cette question : Absorption du CO2 : comment l'océan régule le climat ? « wwz.ifremer.fr », consulté le 15 mai 2018.

⁸ J-P. QUENEUDEC, « Les tendances dominantes du système juridique issu de la Convention », in *SFDI, Perspectives du droit de la mer à l'issue de la 3^{ème} Conférence des Nations Unies*, Pedone, 1984, p. 131.

⁹ Signée le 10 décembre 1982, la Convention est entrée en vigueur le 16 novembre 1994 suite à l'adoption de l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention sur le droit de la mer. Elle compte, à ce jour, 168 Etats parties, « http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2018f.pdf ».

¹⁰ Selon les termes de J-P. PANCRACIO, in *Droit de la mer*, Dalloz, 2010, p. 310.

¹¹ Obligation formalisée à l'art. 192 de la Convention sur le droit de la mer.

¹² Voir L. BOISSON de CHAZOURNES, « La protection de l'environnement global et les visages de l'action normative internationale », in *Pour un droit commun de l'environnement, Mélanges en l'honneur de M. Prieur*, Dalloz, 2007, p. 43.

¹³ Voir, notamment, la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies du 9 septembre 2016 relative aux modalités de la Conférence des Nations Unies pour appuyer la mise en œuvre de l'objectif de développement

compréhension. Cette complexité est également la conséquence d'un droit assez largement fragmentaire, souvent construit en réaction à des catastrophes maritimes dont les conséquences dommageables ou la fréquence conditionnent la mesure de la réponse juridique. Si la pollution par hydrocarbures, certainement la plus documentée, fait désormais l'objet d'un cadre juridique relativement bien établi (I), la prévention d'autres sources de pollution liées à la navigation maritime, probablement moins spectaculaires ou plus diffuses, reste encore à améliorer (II).

I. LA POLLUTION PAR HYDROCARBURES, UN CADRE JURIDIQUE DÉSORMAIS BIEN ÉTABLI

Les grandes marées noires qui ont émaillé l'histoire maritime des cinquante dernières années ont conduit les Etats à élaborer un cadre juridique qui, tirant les leçons des insuffisances des règles en vigueur au moment des accidents, s'est progressivement renforcé. Ces catastrophes écologiques ont donc, à cet égard, favorisé la prise de conscience par les citoyens, mais également par les Etats, des risques que fait peser le fret pétrolier sur le milieu marin. Néanmoins, la pollution par hydrocarbures, loin de n'être qu'accidentelle, résulte aussi assez largement de l'exploitation normale des navires. C'est la raison pour laquelle le navire, vecteur de la pollution, se trouve désormais au cœur d'une réglementation associant Etat du pavillon, Etat côtier et Etat du port dans une même finalité préventive (A). En outre, la nature internationale de l'activité et des zones maritimes traversées s'accommodant mal d'une approche exclusivement unilatérale, les Etats ont été amenés à coopérer sous les auspices de l'organisation internationale compétente, en l'espèce l'Organisation maritime internationale (B).

A. Le navire, au cœur d'une réglementation à finalité préventive

Consacrée à la protection de l'environnement, la Partie XII de la Convention sur le droit de la mer se focalise plus particulièrement sur la pollution due aux navires. Il est vrai que cette pollution, de par les dommages qu'elle est susceptible de causer aux ressources biologiques mais également du fait de son impact sur l'activité économique d'une zone littorale, porte clairement atteinte aux intérêts des Etats côtiers. A cet égard, il convient de noter que les articles les plus déterminants de la Convention traduisent l'équilibre, parfois fragile, entre les revendications des Etats côtiers désireux d'accroître leur pouvoir de réglementation vers le large et celles des grandes puissances maritimes, attachées au principe de liberté de navigation¹⁴. Néanmoins, en tant que convention cadre, la Convention sur le droit de la mer ne vise pas à prescrire des règles détaillées par type de pollution, ce qui explique d'ailleurs qu'aucune disposition de la Partie XII ne soit spécifiquement consacrée à la pollution par hydrocarbures¹⁵ même si le contexte historique des négociations se retrouve en filigrane dans certains articles¹⁶. A l'inverse, la Convention détaille la capacité normative

durable n°14 : conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable, *A/RES/70/303*.

¹⁴ On a même pu se demander si les nouvelles préoccupations environnementales n'auraient pas donné une victoire posthume à John SELDEN, défenseur d'un droit d'appropriation des espaces maritimes sur Hugo GROTIUS, adepte d'une mer libre. Voir, SCOVAZZI (T.), «La liberté de la mer : vers l'affaiblissement d'un principe vénérable ? », *AdMer*, 1998, p. 13.

¹⁵ La seule disposition consacrée aux rejets d'hydrocarbures se retrouve à l'art. 42-1 b) relatif au passage en transit dans les détroits.

¹⁶ Le naufrage de *l'Amoco-Cadiz*, survenu en 1978 au large des côtes bretonnes a très probablement influencé le contenu des négociations. L'art. 211-7 évoque ainsi les accidents de mer, notamment ceux qui entraînent ou

et répressive des Etats selon qu'ils interviennent en tant qu'Etat du pavillon, Etat côtier ou Etat du port. Ainsi, l'Etat du pavillon est tenu d'adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin et veiller au respect de ces règles par les navires battant son pavillon, y compris en sanctionnant les infractions, et ce, quelle que soit la zone concernée¹⁷. L'Etat du pavillon, en raison du lien substantiel le reliant au navire, se voit donc reconnaître une compétence de principe pour la prévention des pollutions causées par celui-ci. Cette compétence est d'ailleurs formalisée à l'article 217-3 de la Convention par l'obligation qui lui est faite de délivrer un certificat de conformité et de faire inspecter régulièrement le navire. Il convient en outre de noter que l'Etat du pavillon est susceptible, en théorie, de voir sa responsabilité engagée en cas de pollution sur le fondement de son propre manquement à cette obligation de contrôle. Il s'agit de l'application du principe coutumier de la diligence due en vertu duquel les Etats doivent «veiller à ce que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle respectent l'environnement dans d'autres Etats ou dans des zones ne relevant d'aucune juridiction nationale, principe qui « fait maintenant partie du corps de règles du droit international de l'environnement"¹⁸.

Néanmoins, le manque de consistance du lien substantiel dont la portée reste à l'appréciation de chaque Etat et l'implication récurrente de pavillons de complaisance dans plusieurs marées noires¹⁹ a conduit les Etats côtiers à revendiquer des compétences géographiquement élargies sur les navires étrangers se trouvant dans leur mer territoriale et dans leur zone économique exclusive (ZEE)²⁰. Toutefois, si la souveraineté dont dispose l'Etat côtier dans sa mer territoriale l'autorise à exercer la plénitude de ses compétences normatives et répressives dans cette zone²¹, il en va différemment dans la ZEE, la juridiction reconnue à l'Etat côtier en ce qui concerne la préservation du milieu marin étant susceptible d'entrer en concurrence avec la compétence personnelle de l'Etat du pavillon.

Dernière brique de cette construction, l'Etat du port qui intervient pour pallier le laxisme de certains Etats du pavillon d'une part et la nature nécessairement restreinte des compétences de l'Etat côtier dans sa ZEE, d'autre part. Une fois le navire volontairement dans le port, l'Etat possède des pouvoirs réglementaires et de contrôle sur l'état du navire, son aptitude à la navigation, l'expertise de son équipage. Ces règles portent sur la sécurité des navires mais sont évidemment pertinentes pour éviter une pollution accidentelle puisque le navire peut être empêché d'appareiller²². Cette pratique, connue sous le nom de *Port State Control* est issue d'un usage antérieur à la Convention sur le droit de la mer, dont celle-ci

risquent d'entraîner des rejets. Quant à l'art. 221 il est spécifiquement consacré aux pouvoirs reconnus à un Etat côtier victime d'un risque de pollution suite à un accident de mer, défini comme « un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison ». Cet article est la conséquence directe du naufrage du *Torrey Canyon* en 1967 au large de la Grande Bretagne et de l'impossibilité juridique de cet Etat d'agir sur le navire battant pavillon maltais et échoué en haute mer.

¹⁷ Art. 217-4.

¹⁸ CIJ, *Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay* (Argentine c. Uruguay), arrêt, Recueil 2010, p. 14, §193.

¹⁹ *L'Amoco-Cadiz* battait pavillon du Libéria, l'*Erika* pavillon maltais et le *Prestige* pavillon des Bahamas, trois Etats identifiés par l'*International Transport Workers' Federation* comme pavillons de complaisance, « www.itfglobal.org », consulté le 1/06/2018.

²⁰ Pour une étude détaillée de ces compétences, voir, notamment, M. GAVOUNELI (éd.), *Functional Jurisdiction in the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, 2007.

²¹ L'Etat côtier peut adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin (art. 211-4) à condition qu'ils n'entravent pas le passage inoffensif ou qu'ils ne visent pas la conception, la construction ou l'armement des navires étrangers. De même, si l'Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a enfreint ses lois et règlements dans sa mer territoriale, il peut, lorsque des éléments de preuve le justifient, intenter une action (art. 220-2).

²² Art. 219.

prend acte, et par lequel les Etats d'une même région appliquent, en adoptant des arrangements régionaux administratifs non contraignants, un système commun de contrôle aux navires étrangers lorsque ceux-ci entrent dans leur port²³. Cette compétence de contrôle est d'autant plus notable qu'elle s'accompagne de son pendant répressif, l'article 218 de la Convention sur le droit de la mer reconnaissant le droit de l'Etat du port d'ouvrir une enquête et d'intenter une action pour tout rejet effectué en haute mer. Parfois qualifiée d'extra-territoriale en ce qu'elle concerne une infraction commise en dehors de la juridiction de l'Etat du port par un navire ne battant pas son pavillon, une telle compétence peut s'appuyer sur la reconnaissance d'un droit d'action publique ouvert à tous les Etats dans la défense d'un intérêt commun ou, plus simplement, sur la compétence territoriale que tout Etat exerce sur les navires qu'il autorise à entrer dans ses ports²⁴.

On le voit, la Convention sur le droit de la mer fixe le cadre de la lutte contre la pollution océanique. Néanmoins, la généralité des dispositions exige que celles-ci soient précisées dans des outils dont c'est la finalité principale, négociés sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI), institution spécialisée des Nations Unies en charge d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et, de manière corollaire et complémentaire, la prévention de la pollution par les navires.

B. L'institutionnalisation de la coopération, un rôle dévolu à l'Organisation maritime internationale

Créée par la convention sur l'Organisation consultative maritime intergouvernementale adoptée en 1948 et entrée en vigueur en 1958, l'OMI²⁵ a pour finalité principale, aux termes de l'article 1^{er} a) de la Convention de mettre en place « un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution". L'OMI se voit donc reconnaître une fonction normative qu'elle assure en formulant des recommandations (art. 2(a)), ou en proposant des conventions à l'adoption des Etats (art. 2(b)). Ce faisant, l'OMI a été à l'origine d'un maillage normatif dense résultant, au départ, du jeu d'influence réciproque entretenu entre les dispositions générales de la Convention sur le droit de la mer et celles plus spécifiques des conventions spécialisées. Associée très étroitement aux travaux de la troisième conférence, l'OMI a en effet introduit, dans son droit dérivé, des références à la Convention en cours de rédaction en même temps que celle-ci reprenait à son compte des dispositions déjà négociées au sein, notamment de la

²³ Ces arrangements sont connus sous le nom de *Memorandum of Understanding* (MOU). Le premier à avoir été conclu, en 1982, est le MOU de Paris qui compte actuellement 27 participants. Neuf autres ont été adoptés depuis, IMO Secretariat, *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*, Document LEG/Misc.8, 2014, p. 66.

²⁴ Sur les compétences de l'Etat du port, voir le numéro spécial de *l'International Journal of Marine and Coastal Law: Port State Jurisdiction : Challenges and Potential*, Brill, vol. 31, n°3, 2016.

²⁵ C'est en 1982 que l'OMCI prit le nom d'OMI. Au-delà du changement de nom, cette réforme modifia la représentation et les attributions de l'OMI afin de rendre compte du nouveau contexte instauré par la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, E. LAGRANGE, « Les organisations internationales », in M. FORTEAU ; J-M. THOUVENIN (éd.), *Traité de droit international de la mer*, Pedone, 2017, p. 269. Voir également sur les aspects historiques, A. CHIRCOP, « The International Maritime Organization », in D-R. ROTHWELL ; A-G. OUDE ELFERINK ; K-N. SCOTT ; T. STEPHENS (éd.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford University Press, 2015, pp. 416 à 417.

Convention Marpol relative à la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 complétée par un Protocole du 17 février 1978. C'est le cas, notamment de l'article 5 de la Convention Marpol relatif aux certificats et à l'inspection du navire et qui repose sur l'obligation faite à l'Etat partie d'inspecter les navires battant son pavillon : tout navire ou engin doit, à cet effet, posséder un certificat international prouvant qu'il a été inspecté par le représentant d'une autorité compétente et qu'il est conforme aux normes de prévention de la pollution, étant entendu que l'absence d'un tel certificat ou sa non conformité autorise l'Etat du port dans lequel le navire est présent à l'empêcher d'appareiller, décision dont doit être informé sans délai l'Etat du pavillon. Or, ce sont des obligations similaires que l'on retrouve aux articles 211 et 219 de la Convention sur le droit de la mer.

Cette technique s'est révélée d'autant plus efficace que l'inspection des navires en escale comprend également la recherche de rejets éventuels en infraction à la Convention Marpol, celle-ci définissant le rejet comme « tout déversement provenant d'un navire quelle qu'en soit la cause : écoulement, évacuation, fuite, déchargement par pompage ou vidange »²⁶.

Ce dispositif conventionnel se trouve en outre renforcé par la référence que la Convention fait régulièrement « aux normes et règles internationales généralement acceptées » que les Etats doivent, selon les cas de figure appliquer ou auxquelles ils doivent donner effet. Ainsi, la compétence normative reconnue à l'Etat côtier dans sa ZEE n'est pas totalement discrétionnaire puisqu'elle doit être « conforme et donner effet aux règles et normes internationales généralement acceptées » (art. 211-5), condition compréhensible au regard du statut de la navigation dans cette zone. Quant à l'Etat du pavillon, il doit veiller à ce que les navires qui battent son pavillon respectent les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (art. 217- 1 et 2). Or, si l'OMI n'est jamais explicitement citée au sein de la Partie XII de la Convention, son domaine de spécialité l'identifie assez aisément comme l'organisation principalement concernée par ces dispositions, ce qu'elle reconnaît d'ailleurs elle-même²⁷.

Une telle mention est, dans tous les cas de figure, doublement intéressante : en premier lieu, elle permet d'actualiser le contenu des obligations dans un domaine où l'évolution technologique peut être assez rapide. Comme c'est souvent le cas en droit de l'environnement au sein duquel les instruments juridiques se caractérisent par une approche dynamique, la Convention Marpol ne peut se lire indépendamment des prescriptions techniques qui la complètent et qui figurent dans ses annexes, au nombre de 6, chacune renvoyant à un type de pollution²⁸. Or, ces dernières obéissent à une procédure de révision facilitée puisque les amendements, une fois adoptés au sein du Comité pour la protection du milieu marin, entrent automatiquement en vigueur à une date déterminée à moins qu'un tiers au moins des Parties ou des Parties représentant au moins 50% du tonnage brut de la flotte mondiale ne s'y oppose. L'annexe I relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures et qui pose le principe de l'interdiction de tout rejet d'hydrocarbures sauf dérogations particulières, a, en conséquence, été modifiée à de nombreuses reprises afin de renforcer les obligations des Etats²⁹.

²⁶ Art. 2-3 de la Convention Marpol.

²⁷ IMO Secretariat, *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*, *op.cit.*, p. 8.

²⁸ Toutes les annexes sont entrées en vigueur. Les annexes I et II sont obligatoires et sont entrées en vigueur en même temps que la Convention.

²⁹ Les amendements ont porté aussi bien sur les plans de lutte contre la pollution par les hydrocarbures à bord des navires, la délimitation de zones d'interdiction de rejets que, suite au naufrage de l'*Exxon Valdez* en 1989 au large de l'Alaska, l'obligation, pour les navires pétroliers, de s'équiper d'une double coque, J-P. BEURIER (éd.), *Droits maritimes*, Dalloz, 2015-2016, p. 1633.

Il est évident que, en respect du principe de souveraineté, seuls les Etats n'ayant pas émis d'objections sont, en principe, juridiquement tenus par ces amendements. En outre, une telle procédure présente l'inconvénient de permettre à certains Etats, agissant collectivement, d'empêcher l'entrée en vigueur d'une règle néanmoins voulue par d'autres. Si l'on peut à cet effet légitimement s'interroger sur cette forme d'autorité qui n'est exercée ni au nom de l'OMI, ni au nom des Etats pris individuellement mais qui renvoie à la notion très présente en droit de la mer « d'Etats intéressés »³⁰, il n'en demeure pas moins que cette formule a au moins le mérite de l'efficacité. Quel serait en effet l'effet pratique d'une règle qui ne serait pas appliquée par les principales puissances maritimes ? Il en découle qu'un « noyau dur de dispositions conventionnelles, ainsi amendées, jouit d'une opposabilité quasi universelle »³¹. Cette opposabilité est d'autant plus extensive que, et c'est le deuxième apport de la référence aux règles et normes internationales, les Etats du port sont tenus, en application du principe de non-discrimination, d'appliquer ces standards, dès lors qu'ils leur reconnaissent valeur obligatoire, à tous les navires entrant dans leurs ports y compris ceux battant pavillon d'Etats objectants ou d'Etats tiers³². Nous sommes donc en présence d'un processus normatif dont les effets se diffusent au-delà des Etats ayant volontairement adhéré à la norme pour inclure des Etats qui vont devoir spontanément s'y plier, au risque, dans le cas contraire, que les navires battant leur pavillon se voient privés d'un droit d'accès dans les ports. On peut même soutenir, à l'instar du Juge PAIK, que cette référence permettrait d'imposer à un Etat Partie à la Convention sur le droit de la mer l'obligation juridique d'appliquer certaines règles et normes qu'il n'aurait pas été juridiquement tenu d'appliquer en tant qu'Etat tiers aux instruments les édictant et ceci même sans passer par l'intermédiaire de l'Etat du port. Règles et normes deviendraient alors obligatoires du simple fait de leur incorporation dans la Convention par le truchement de cette règle de référence et non sur le fondement de leur nature conventionnelle ou coutumière³³. De ce fait, les règles, procédures ou pratiques établies dans les instruments juridiques internationaux acceptés par un nombre suffisant d'Etats pourraient, en l'absence de définition précise des termes, être considérés comme généralement acceptées. Rentreraient donc dans ce cas de figure les mesures adoptées par consensus, en formation plénière et mises en oeuvre volontairement par une majorité d'Etats principalement concernés³⁴.

Ce processus normatif présente également la caractéristique d'être souvent initié par des acteurs non étatiques. Au-delà du rôle classiquement joué par les organisations non gouvernementales (ONG), spécifiquement celles à vocation environnementale, dans l'élaboration de la norme, il convient de noter la place faite aux opérateurs économiques dans ces domaines marqués par une forte technicité. Ainsi, le Recueil sur la navigation polaire, initié par l'Association internationale des sociétés de classification, repris, au sein de l'OMI par le Comité de la sécurité maritime et celui sur la protection de l'environnement marin, est

³⁰ Cette notion se retrouve explicitement à l'art. 66-1 de la Convention en vertu duquel « Les Etats dans les cours d'eau desquels se reproduisent des stocks de poissons anadromes sont les premiers intéressés par ceux-ci et en sont responsables au premier chef » mais sert de fondement à de nombreuses autres dispositions. Voir J-P. QUENEUDEC, « La notion d'Etat intéressé en droit international », in *Collected Courses of the Hague Academy of International Law*, The Hague Academy of International Law, vol. 255, pp. 389 à 397, consulté en ligne le 03 juin 2018, « <http://dx.doi.org/10.1163/1875-8096> »

³¹ E. LAGRANGE, *op cit*, p. 270.

³² La Convention Marpol compte, à ce jour, 156 Etats Parties, « <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/StatusOfTreaties.pdf> », consulté le 03/07/2018.

³³ Opinion individuelle du Juge Paik, TIDM, *Demande d'avis consultatif soumise par la Commission sous-régionale des pêches (CSRP)*, avis consultatif du 2 avril 2015, p. 112.

³⁴ C. SALPIN, « La protection de l'environnement marin », in M. FORTEAU ; J-M. THOUVENIN (éd.), *Traité de droit international de la mer*, *op. cit.*, p. 801.

devenu obligatoire le 1^{er} janvier 2017, grâce aux amendements apportés notamment à l'Annexe I de la Convention Marpol³⁵. L'influence exercée par les acteurs économiques, certes indirecte, sur le contenu des normes est ici évidente et selon certains auteurs, tendrait même à dépasser la place accordée aux ONG³⁶.

Il va sans dire que de telles mesures ont sensiblement réduit la pollution par hydrocarbures due aux navires, qu'elle soit volontaire ou même accidentelle. Il n'est toutefois pas certain que ce constat, positif, soit identique dans tous les domaines, certaines pollutions restant encore assez peu encadrées.

II. LES NOUVELLES SOURCES DE POLLUTION, UN CADRE JURIDIQUE ENCORE À PARFAIRE

Le déversement de pétrole en mer n'est pas, loin s'en faut, le seul risque pesant sur le milieu marin. Le navire lui-même, en raison des distances qu'il est amené à parcourir, peut s'avérer être un vecteur involontaire d'introduction d'espèces invasives dont on découvre, souvent plusieurs années après les faits, la nature dommageable (A). Ce dommage différé ne se réduit pas à ce type de pollution puisqu'il est maintenant établi que la pollution atmosphérique, y compris celle générée par les navires, participe largement au changement climatique (B).

A. Les espèces invasives, une pollution biologique ?

Identifiées sous différentes dénominations -espèces exotiques, envahissantes, non indigènes, étrangères, nouvelles-, les espèces que nous qualifierons, pour notre part, d'invasives font peser un risque sérieux sur l'environnement et plus spécifiquement sur l'environnement marin. Ces espèces se trouvent en effet au cœur d'une double dialectique : le milieu marin reste un espace libre et ouvert très peu délimité par des frontières naturelles, d'autant plus exposé que la navigation maritime offre, à l'inverse, une voie de pénétration très aisée. Le phénomène n'est certes pas nouveau mais l'augmentation rapide du commerce maritime a accéléré la prise de conscience des effets dommageables de ces introductions, tant du point de vue environnemental qu'économique, voire sanitaire. Si la fixation d'organismes sur les coques des navires a été identifiée comme la première cause d'introduction, le percement du canal de Suez et son inauguration en 1869 a ensuite permis à des espèces opportunistes de pénétrer en Méditerranée³⁷. Ce à quoi il convient d'ajouter les introductions volontaires à des fins de repeuplement halieutique ainsi que les introductions accidentelles consécutives à une erreur humaine : l'algue verte tropicale, *Caulerpa taxifolia*, rejetée involontairement d'aquariums, a depuis lors, largement colonisé les fonds marins au détriment des espèces endémiques³⁸.

³⁵ OMI, *Résolution MEPC 265 (68)*, 15 mai 2015. Les navires sont désormais classés selon la typologie des classes polaires, de la catégorie A à C, en fonction des conditions de glace.

³⁶ « *Non State actors representing the shipping sector have been shown to be more influential in affecting the views of decision-making State delegations than those representing environmental interest* », M-N. TSIMPLIS, « *Shipping and Marine Environment in the 21st Century* », in M. CLARKE (éd.), *Maritime Law Evolving : Thirty Years at Southampton*, Hart Publishing Oxford, 2013, p. 107.

³⁷ On parle à cet effet de migrations lessepsiennes. Plus près de nous, il est probable que l'ouverture de nouvelles voies de navigation en Arctique rendue possible par le réchauffement climatique soit à l'origine d'un phénomène similaire.

³⁸ J-P. BEURIER, « *La protection juridique de la biodiversité marine* », in *Pour un droit commun de l'environnement. Mélanges en l'honneur de Michel Prieur*, Dalloz, 2007, p. 810.

Un seul article de la Convention sur le droit de la mer est consacré à ce phénomène. Il s'agit de l'article 196-1 qui impose aux Etats de prendre « toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles ». Cette rédaction est pour le moins équivoque. Faut-il considérer que l'article différencie deux cas de figure bien distincts ou bien alors qu'il s'agit d'une obligation unique - prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin- causée aussi bien par l'utilisation de techniques que par l'introduction d'espèces étrangères ? Cette seconde lecture conduirait à ce que l'espèce invasive puisse être qualifiée de pollution (biologique ?) mais semble peu conforme à la définition que la Convention donne de la pollution à son article 1-4. En effet, selon cette disposition, la pollution doit se comprendre 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 ». Sauf à considérer que l'expression « substances » comprend les ressources biologiques, ce qu'une interprétation textuelle de la Convention exclut *a priori*, l'espèce invasive échappe donc à la qualification de pollution³⁹ et, de ce fait, à certaines dispositions spécifiques de la partie XII de la Convention.

Néanmoins, cette absence de qualification ne libère en rien les Etats de leur obligation générale de protéger et de préserver le milieu marin⁴⁰, ni même d'élaborer un cadre juridique spécifique à cette question. Or, la gravité des menaces que font peser ces introductions sur le milieu marin est inversement proportionnelle à la densité du cadre conventionnel adopté par les Etats. Au-delà des articles généraux dispersés dans des conventions dont ce n'est pas l'objet principal⁴¹, la seule voie de pénétration à avoir fait l'objet d'un cadre juridique est l'introduction par le biais des eaux de ballast. Il est vrai que ce vecteur est probablement la première cause de dispersion d'espèces invasives à l'heure actuelle⁴². La Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast, négociée sous l'égide de l'OMI, adoptée à Londres le 13 février 2004 n'est entrée en vigueur que 13 ans plus tard, le 8 septembre 2017⁴³. Elle est complétée par une annexe qui en fait partie intégrante et qui vient concrétiser les dispositions de la Convention⁴⁴. Si l'objectif de la Convention visant à prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer le transfert d'organismes

³⁹ Pour une interprétation contraire, voir, J-E. MOLENAAR, *Coastal State Jurisdiction Over Vessel-Source Pollution*, Kluwer, 1998, p. 17.

⁴⁰ M. GARCIA GARCIA-REVILLO, « Les espèces exotiques envahissantes et le droit de la mer. Entre la protection du milieu marin et les droits de la navigation », *AdMer*, tome XIII, 2008, p. 185.

⁴¹ Art. 8-h de la Convention sur la diversité biologique du 5 juin 1992 ; art. III.4.c de la Convention de Bonn sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage du 23 juin 1979 ; art. II.3.c de la Convention sur la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique du 20 mai 1980 ; art. 6.d du Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée du 10 juin 1995, entre autres.

⁴² On estime que 7000 espèces sont transportées dans le monde entier chaque jour dans l'eau de ballast et que 10 milliards de tonnes d'eau de ballast sont transportées chaque année de par le monde, M. de POORTER, *Menaces en mer. Les espèces exotiques envahissantes dans l'environnement marin*, UICN, 2009, p. 3.

⁴³ La Convention compte, à ce jour, 73 Etats Parties

⁴⁴ Comme nous l'avons vu précédemment, cette Annexe obéit à une procédure de révision facilitée.

aquatiques et d'agents pathogènes nuisibles grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires⁴⁵, peut paraître ambitieux de prime abord, les moyens mis en œuvre se limitent quant à eux à deux obligations assez basiques, étonnamment énoncées à la Règle B-2 de l'Annexe. Les navires doivent ainsi se doter d'un registre des eaux de ballast et élaborer un plan de gestion de ces eaux approuvé par l'Etat du pavillon et correspondant aux prescriptions de l'OMI. Dans toute la mesure du possible, les prises d'eau et les rejets doivent avoir lieu le plus loin possible de la côte et dans des zones de grande profondeur. En vertu de la Règle B-4 de l'Annexe, les opérations devraient être effectuées à plus de 200 milles marins au moins de la terre la plus proche - soit en haute mer - et par au moins 200 mètres de fond, compte tenu des conditions de salinité, de température et de mouvement des eaux sans aller néanmoins jusqu'à exiger que le navire s'écarte de la route initialement prévue ou retarde son voyage. L'Annexe fixe également un système complexe de seuil de renouvellement volumétrique des eaux de ballast et de normes de qualité applicables en fonction de la date de construction du navire et de sa capacité d'eau de ballast⁴⁶. En outre, l'évacuation des sédiments, c'est-à-dire des matières provenant de l'eau de ballast qui se sont déposées à l'intérieur d'un navire doit se faire dans des installations de réception adéquates dans les ports (art. 5). Le respect de ces obligations est, quant à lui, garanti par un système d'inspections et de délivrance de certificats assez largement inspiré de la Convention Marpol⁴⁷.

Sans qu'il soit besoin de détailler plus avant les différentes dispositions de cette Convention⁴⁸, ce qui dépasserait le champ de cette étude, certains points méritent toutefois d'être soulignés. Si nous avons déjà évoqué l'intérêt d'un système d'annexes dès lors que ces dernières viennent apporter des précisions techniques aux dispositions générales d'une Convention, il est assez étonnant de renvoyer les obligations primaires aux annexes et non au corps même de la Convention ! Cette dernière se contente, en outre, d'énoncer un certain nombre de dispositions dont le caractère déclaratoire laisse perplexe : ainsi, les Etats doivent simplement s'efforcer de coopérer⁴⁹ alors même que l'obligation de coopération constitue, comme le Tribunal international du droit de la mer a eu l'occasion de le rappeler dans son ordonnance du 3 décembre 2001 relative à l'affaire de l'usine *Mox* opposant l'Irlande au Royaume-Uni⁵⁰, « un principe fondamental en matière de prévention de la pollution du milieu marin ». Or, nous pouvons raisonnablement penser que même en l'absence d'une qualification juridique de pollution, le champ de cette obligation dont la finalité principale est la protection du milieu marin couvre les dommages causés par les espèces invasives. De même, l'approche de précaution que les Etats doivent simplement « avoir à l'esprit », est renvoyée au préambule de la Convention. Un tel renvoi nous semble d'autant plus regrettable que la précaution qui permet d'appréhender des risques encore incertains⁵¹ est

⁴⁵ Art. 2-1.

⁴⁶ Règles D1 et D2 de l'Annexe.

⁴⁷ Parmi les premières propositions, figurait l'idée que le traitement des eaux de ballast fasse l'objet d'une nouvelle annexe de Marpol ou prenne la forme d'un amendement à une Annexe déjà existante, MEPC/IMO 43/4/1, 22 février 1999.

⁴⁸ Pour une étude détaillée de la Convention, voir, notamment : M. GARCIA GARCIA-REVILLO, *op cit* ; M. TSIMPLIS, « Alien Species Stay at Home : The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments », *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol 19 (4), 2004, pp. 411-482 ; J-P. BEURIER, « Le droit international face à l'introduction d'espèces invasives en milieu marin », in A. CUDENNEC ; G. GUEGUEN-HALLOUET, *L'Union européenne et la mer ; Vers une politique maritime de l'Union européenne ?*, Pedone, 2007, pp. 219 à 230.

⁴⁹ Art. 2-4 ; Art. 2-9 ; Art. 13-3

⁵⁰ TIDM, *Affaire de l'usine MOX* (Irlande C. Royaume-Uni), mesures conservatoires, 3 décembre 2001, point 82.

⁵¹ Selon la formulation du Principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement de 1992 : « Pour protéger l'environnement, des mesures de précaution doivent être largement appliquées par les Etats selon leurs capacités. En cas de risque de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude

particulièrement bienvenue ici : en effet, l'espèce introduite ne devient invasive que si elle occasionne des dommages à l'environnement marin. Or, il s'avère très difficile d'anticiper, à l'avance, les espèces qui, parce qu'elles vont trouver un environnement favorable, sont susceptibles de devenir invasives. Le risque est ici connu. Ce sont les conséquences de la potentielle réalisation de celui-ci qui demeurent incertaines⁵².

Cette Convention présente indéniablement le mérite d'exister mais ses dispositions restent sans doute en deçà du risque que l'introduction d'espèces exotiques fait peser sur le milieu marin, risque que certains Etats ont déjà bien identifié et qui les a conduit à adopter, unilatéralement et avant même l'entrée en vigueur de la Convention, leur propre dispositif. C'est le cas, notamment des Etats-Unis⁵³, du Canada⁵⁴, de la Nouvelle-Zélande⁵⁵. Il est vrai que la lenteur avec laquelle la Convention s'est mise en place⁵⁶ explique sans doute que les Etats aient opté pour une approche individuelle. Il n'en demeure pas moins que faute de standards internationaux universellement acceptés, la prévention de telles introductions ne pourra que rester lacunaire. Il est ainsi communément admis que la globalisation des menaces exige une réponse collective. La pollution atmosphérique générée par la navigation en est une autre illustration.

B. La pollution atmosphérique générée par la navigation, une menace supplémentaire sur le climat.

En application de l'article 212-1 de la Convention sur le droit de la mer, « les Etats, afin de prévenir, réduire ou maîtriser la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, adoptent des lois et règlements applicables à l'espace aérien où s'exerce leur souveraineté et aux navires battant leur pavillon en tenant compte des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues, et de la sécurité de la navigation aérienne ». L'alinéa 3 de ce même article incite, quant à lui, les Etats agissant par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, à adopter sur le plan mondial et régional de telles règles et normes. Il en découle que, ici encore, les obligations issues de la Convention sur le droit de la mer doivent se lire à la lumière des règles internationales applicables, qu'elles soient issues du travail normatif de l'OMI ou, concernant la navigation aérienne, de celles adoptées au sein de

scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement ».

⁵² A titre d'exemple, le crabe royal géant (*Paralithodes camtschaticus*), originaire du Pacifique Nord et introduit dans la mer de Barents est resté très discret pendant deux décennies avant de s'étendre vers l'ouest. Depuis le début des années 90, l'espèce est apparue en grand nombre le long des côtes norvégiennes, a gagné les îles Svalbard, se propage maintenant vers le sud et pourrait atteindre le Portugal. Cette espèce cause de sérieux problèmes aux pêcheries mais son impact écologique n'a pas encore été complètement évalué, M. de POORTER, *op.cit.*, p. 19.

⁵³ *National Invasive Species Act*, 1996, 104th Congress, PubL. 104-332

⁵⁴ *Ballast Water Control and Management Regulations*, 8 juin 2006, révisée en 2011 (SOR/2011-237).

⁵⁵ *Biosecurity Act*, Public Act, 1993, n°95. Pour une présentation de certaines dispositions de ces textes, voir, C. SHINE, N. WILLIAMS ; L. GUNDLING, *A Guide to Designing Legal and Institutional Frameworks on Alien Invasive Species*, IUCN, Cambridge and Bonn, 2000.

⁵⁶ L'OMI avait, dès 1991, adopté les premières lignes directrices consacrées aux espèces invasives : *International Guidelines for Preventing the Introduction of Unwanted Aquatic Organisms and Pathogens from Ships' Ballast Water and Sediment Discharges* (MEPC. Rés. 50 (31)). Ces lignes directrices ont été révisées en 1993 et en 1997 : *Guidelines for the Control and Management of Ships' Ballast Water to Minimize the Transfer of Harmful Aquatic Organisms and Pathogens* (MEPC. A. 868 (20)).

l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Il est vrai que le navire est une source importante de pollution atmosphérique du fait, notamment, de la teneur en soufre des carburants. Il participe également au réchauffement climatique. Le secteur du transport maritime serait responsable de 3% des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), chiffre qui pourrait être porté à 17% en 2050 si aucune mesure n'était prise d'ici là⁵⁷.

L'OMI a, dans un premier temps, tenté de réduire la pollution atmosphérique en luttant contre certains polluants. L'Annexe VI de Marpol qui vise à limiter la pollution de l'atmosphère par les navires⁵⁸ a introduit une réduction progressive des émissions d'oxydes de soufre (SO_x) provenant des navires et des émissions d'oxydes d'azote (NO_x) provenant des machines marines. De même, des prescriptions plus rigoureuses sont en vigueur dans les zones de contrôle des émissions. Il s'agit de la mer Baltique et de la mer du Nord en ce qui concerne les oxydes de soufre et de l'Amérique du Nord et de la zone caraïbe en matière d'oxydes de soufre, d'oxydes d'azote et de particules. Des amendements à l'Annexe VI, adoptés en 2011⁵⁹ et entrés en vigueur en 2013 ont ensuite mis en place des mesures relatives au rendement énergétique des navires avec l'ambition de disposer d'ici 2025 de navires neufs 30% plus énergétiques que les navires construits en 2014. Un tel objectif supposait, néanmoins, d'être en possession d'indicateurs relatifs à la consommation du fuel utilisé à bord. C'est chose faite depuis 2016, date à laquelle l'OMI a adopté des prescriptions obligatoires en vertu desquelles les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 seront tenus de recueillir les données relatives à leur consommation⁶⁰. Cette nouvelle obligation est d'autant plus précieuse que ces mêmes navires produisent environ 85% des émissions de CO₂. Or, il est patent que le secteur maritime a peiné à prendre position sur la question du réchauffement climatique alors même que l'absorption du CO₂ par les océans se traduit par une augmentation de leur acidité dont les conséquences dommageables se font déjà sentir sur des composantes importantes du réseau trophique telles que le plancton, les récifs coralliens, les coquillages et les crustacés⁶¹. Il est vrai que l'Accord de Paris lui-même⁶² s'est peu préoccupé des océans reléguant ces derniers à un simple considérant du Préambule, dans une formulation, au demeurant très générale⁶³. La 72^{ème} session du Comité de la protection du milieu marin qui s'est tenue du 9 au 13 avril 2018, marque, à cet égard, un jalon puisqu'elle a conduit les Etats, après plusieurs jours de débats, à se mettre d'accord sur une stratégie dont le premier objectif est de réduire d'au moins 40% les émissions de gaz à effet de serre des navires d'ici 2030. À cela s'ajoute un objectif sur le plus long terme : diminuer de moitié les émissions de CO₂ d'ici 2050 par rapport à 2008. Au-delà de ces données chiffrées, la Stratégie se fixe également comme finalité d'exposer la vision d'avenir du secteur des transports maritimes internationaux ; de définir des principes directeurs en la matière ; de prévoir des mesures envisageables à court, moyen et long terme et leurs incidences sur les États et, pour finir, d'identifier les obstacles et les mesures d'appui concernant notamment la

⁵⁷ « <https://www.lemondedelenergie.com/transport-maritime-climat/2018/04/18/> », consulté le 06-07-2018.

⁵⁸ L'Annexe a été adoptée en 1997, révisée en 2007 avant d'entrer en vigueur en 2010.

⁵⁹ MEPC.203(62).

⁶⁰ MEPC.278(70).

⁶¹ Voir, à ce sujet, le *Rapport sur les travaux du Processus consultatif informel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer*, AGNU, A/68/159, 17 juillet 2013.

⁶² L'Accord de Paris sur le climat a été adopté en 2015 par les Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et est entré en vigueur en novembre 2016. Son principal objectif est de renforcer la riposte mondiale à la menace des changements climatiques en contenant l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et en poursuivant l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.

⁶³ « Notant qu'il importe de veiller à l'intégrité de tous les écosystèmes, y compris les océans, et à la protection de la biodiversité, reconnue par certaines cultures comme la Terre nourricière, et notant l'importance pour certains de la notion de « justice climatique », dans l'action menée face aux changements climatiques ».

coopération technique et le renforcement des capacités.

Cette Stratégie va donc servir de cadre d'action aux Etats membres de l'OMI, y compris d'ailleurs à ceux d'entre eux qui ne seraient pas - ou bientôt plus - Parties contractantes à l'Accord de Paris dès lors qu'elle fixe des prescriptions susceptibles d'être comprises comme des normes internationalement convenues conformément au texte de l'article 212 de la Convention sur le droit de la mer⁶⁴. Pour la première fois, un objectif global de réduction des émissions maritimes de CO2 est donc fixé⁶⁵. Le temps était d'autant plus venu que les mesures techniques adoptées jusqu'alors par l'OMI apparaissaient peu en mesure de contenir le réchauffement climatique en-deçà du seuil des deux degrés⁶⁶. Reste toutefois l'épineuse question de l'inclusion des émissions issues du transport maritime dans un marché du carbone. Il est vrai que l'ensemble des règles adoptées par l'OMI repose sur le principe de non-discrimination, peu compatible avec celui des responsabilités communes mais différenciées, pierre angulaire du droit international du climat. Néanmoins, le fait que l'OACI se soit déjà orientée dans cette voie dans un secteur présentant un certain nombre de particularités communes avec le secteur maritime est bien la preuve que les obstacles ne sont pas insurmontables.

Cette prise de conscience est souhaitable et attendue alors même qu'émergent des projets de géo-ingénierie visant à capturer et à stocker le CO2 dans les océans sans d'ailleurs que les conséquences de telles opérations soient parfaitement bien évaluées. Une telle possibilité dont on voit bien émerger le postulat du pragmatisme devrait sans aucun doute conduire les Etats à protéger, avec une vigilance accrue, le milieu marin contre toutes les menaces de pollution dont il fait l'objet.

⁶⁴ J. HARRISON, *Saving the Oceans through Law. The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment*, Oxford University Press, 2017, p. 256. Cela suppose néanmoins que l'Etat tiers à l'Accord de Paris soit Partie contractante à la Convention sur le droit de la mer, ce qui rappelons-le, n'est toujours pas le cas des Etats-Unis.

⁶⁵ Nous pouvons nous demander dans quelle mesure ces nouveaux objectifs ne sont pas le résultat de l'ultimatum fixé par le Parlement européen à l'OMI qui avait jusqu'à fin 2021 pour conclure un accord fixant des objectifs clairs de réduction des émissions maritimes de CO2 faute, sinon, de voir ces émissions incluses dans le marché européen du carbone. Voir, sur ce point et de manière plus générale sur l'influence exercée par l'Union européenne sur l'adoption ou le renforcement des mesures de l'OMI, S. GAMBARDELLA, « La stratégie de réduction des émissions maritimes internationales de gaz à effet de serre après l'Accord de Paris. Réflexions sur la pertinence de l'Organisation Maritime Internationale en tant qu'échelle d'action », *RJE.*, n° spécial 2017, pp. 201 à 213.

⁶⁶ Rapport du Parlement européen, *Emission Reduction Targets for International Aviation and Shipping*, IP/A/ENVI/2015-11, nov. 2015, p. 10.