



HAL
open science

Les principes fondant le cadre juridique de la prévention des pollutions par hydrocarbures

Odile Delfour-Samama

► **To cite this version:**

Odile Delfour-Samama. Les principes fondant le cadre juridique de la prévention des pollutions par hydrocarbures. *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2014. hal-04606944

HAL Id: hal-04606944

<https://hal.science/hal-04606944>

Submitted on 10 Jun 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.

LES PRINCIPES FONDANT LE CADRE JURIDIQUE DE LA PRÉVENTION DES POLLUTIONS PAR HYDROCARBURES

par

Odile DELFOUR SAMAMA

Maître de conférences à l'Université de Nantes
Centre de Droit Maritime et Océanique, EA n°1165

Il est malheureusement maintenant communément admis que l'environnement marin est confronté à de nombreuses menaces, qu'il s'agisse de la pollution tellurique qui représente actuellement la première cause de nuisance, de la pollution atmosphérique ou des pollutions océaniques au sein desquelles la pollution par hydrocarbures occupe une place de choix.

En effet, contrairement à d'autres sources de pollution plus diffuses et moins visibles, le pétrole et ses dérivés présentent l'avantage d'être des pollutions à la fois clairement identifiables et dont l'ampleur, lorsque ces pollutions sont consécutives à un accident¹, suscite des réactions d'indignation dans l'opinion publique.

Il est d'ailleurs intéressant de noter que le droit de la prévention et de la réparation de la pollution par hydrocarbures s'est, le plus souvent, élaboré, construit dans la foulée des grandes pollutions comme le montre l'évolution normative ayant suivi les accidents du *Torrey Canyon*, de l'*Exxon Valdez*, de l'*Amoco-Cadiz*, de l'*Erika*, du *Prestige*, ou du *Hebei Spirit* pour n'en citer que quelques un².

Nous sommes donc en présence d'un droit réactif qui évolue après chaque catastrophe majeure en tentant de tirer les leçons des insuffisances de la norme juridique en vigueur au moment des faits puisque, par définition, celle-ci n'a pas été à même de prévenir la pollution ou de réparer convenablement les dommages.

Au niveau international, c'est la Convention de Montego-Bay, adoptée le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994, qui pose les fondements du droit de la protection de l'environnement marin et plus précisément sa partie XII (art. 192 à 237). D'autres dispositions en matière de protection de l'environnement marin se retrouvent également dans la partie V relative à la zone économique exclusive, la partie VII relative à la haute mer (art.

¹ Les déversements opérationnels d'hydrocarbures en mer à la suite d'opérations de dégazage ou de déballastage, même quantitativement plus importants, restent moins frappants.

² Voir, pour des informations plus détaillées, le site du CEDRE (www.cedre.fr)

119) ou la partie XI relative à la Zone internationale des fonds marins, cette relative dispersion n'étant d'ailleurs pas sans poser d'éventuels problèmes d'interprétation³.

Plus généralement, ces dispositions, présentées comme instaurant un équilibre parfois fragile entre les droits considérablement renforcés de l'État côtier en matière de protection de l'environnement⁴ et la liberté des échanges maritimes, synthétisent également les acquis des conventions spéciales adoptées dans le domaine de la protection de l'environnement marin.

La Convention stipule d'ailleurs que ses dispositions sur le milieu marin « *n'affectent pas les obligations particulières qui incombent aux États en vertu de conventions et d'accords spécifiques conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus en application de principes généraux énoncés* »⁵, les États devant néanmoins s'acquitter des « *obligations particulières qui leur incombent en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin en vertu de conventions spéciales d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la Convention* »⁶.

De manière assez logique, la Convention a, conformément à sa fonction codificatrice, repris à son compte un certain nombre de principes généraux issus du droit international général ou du droit international de l'environnement qu'elle a, en quelque sorte, transposé au milieu marin et qui, de ce fait, peuvent trouver à s'appliquer à la prévention des pollutions par hydrocarbures (I). Elle a, en même temps, ouvert la voie à l'affirmation de principes ou de droits spécifiques dans le domaine de la lutte contre la pollution par hydrocarbures (II).

I. Les principes issus du droit international de l'environnement

Aux termes de l'article 192 qui ouvre la Partie XII de la CMB, « *les États ont l'obligation de protéger et de conserver le milieu marin* ».

Il s'agit d'une obligation générale de prévention, consubstantielle au droit de l'environnement et qui constitue le socle sur lequel se construit le dispositif de protection introduit par la Convention.

Une telle obligation, de valeur coutumière, conduit d'ailleurs le droit de l'environnement à s'analyser d'abord comme un droit de l'anticipation avant d'être un droit de la réparation⁷.

Cette anticipation, souhaitable car il est dans tous les cas préférable d'empêcher le dommage de survenir que d'avoir à le réparer, s'appuie sur deux principes essentiels que sont le principe de diligence due (A) et le principe de coopération (B).

³ L. Lucchini ; M. Voelckel, *Droit de la mer*, tome 1, Pedone, 1990 p. 1010

⁴ Même si la pollution par hydrocarbures qui a fait suite à l'explosion de la plate-forme *Deep Water Horizon* est là pour témoigner qu'un État côtier peut être la première victime d'une activité qu'il a lui-même autorisée.

⁵ Art. 237-1

⁶ Art. 237-2

⁷ M. Bettati, *Le droit international de l'environnement*, Odile Jacob, 2012, p. 187.

A. Le principe de diligence due

Ce principe qui ne figure pas textuellement dans la Partie XII de la Convention peut se déduire d'une lecture combinée des articles 194-2 et 235 de celle-ci.

En application de l'article 194-2, « *Les États prennent toutes les mesures nécessaires pour que les activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle le soient de manière à ne pas causer de préjudice par pollution à d'autres États et à leur environnement* ».

Ce principe, plus connu sous le nom de « principe d'utilisation non dommageable du territoire » est issu d'un principe de droit international public énoncé dès 1941 par la sentence arbitrale de la *Fonderie de Trail*⁸ et repris ensuite par la Cour internationale de Justice dans l'affaire du *Détroit de Corfou*⁹. Dans cette affaire, qui a concerné de manière indirecte la protection de l'environnement marin, la Cour a subordonné l'obligation du gouvernement albanais de faire connaître, dans l'intérêt de la navigation en général, l'existence d'un champ de mines dans les eaux territoriales albanaises à :

« *certaines principes généraux et bien connus, tels que des considérations élémentaires d'humanité, plus absolues en temps de paix, qu'en temps de guerre, le principe de la liberté des communications maritimes et l'obligation, pour tout État, de ne pas laisser utiliser son territoire aux fins contraires aux droits d'autres États* ».

Ce principe sera ensuite formulé explicitement par le Principe 21 de Déclaration de Stockholm sur l'environnement de 1972 dans les termes suivants:

« *Conformément à la Charte des Nations Unies et aux principes du droit international, les États ont le droit souverain d'exploiter leurs propres ressources selon leur politique d'environnement et ils ont le devoir de faire en sorte que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommages à l'environnement dans d'autres États ou dans des régions ne relevant d'aucune juridiction nationale* »¹⁰

A l'origine non obligatoire car relevant d'un instrument de *soft law*, ce principe a dorénavant acquis une valeur coutumière. La Cour, l'a d'ailleurs rappelé explicitement en énonçant, dans son arrêt du 20 avril 2010 dans l'affaire relative à des usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay que l'obligation des États de :

« *veiller à ce que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle respectent l'environnement dans d'autres États ou dans des zones ne relevant d'aucune juridiction nationale fait maintenant partie du corps de règles du droit international de l'environnement.* »¹¹

⁸ Sentence arbitrale du 11 mars 1941, États-Unis/Canada, *RSA*, vol. III, p. 938. Dans cette affaire qui concernait une pollution transfrontière de l'air, le Tribunal a conclu que « *selon les principes du droit international, de même que selon le droit des États-Unis, aucun État n'a le droit d'user de son territoire ou d'en permettre l'usage de manière à ce que des fumées causent des dommages sur le territoire d'un autre État* ».

⁹ *Affaire du Détroit de Corfou*, arrêt du 9 avril 1949, CIJ, Recueil 1949, p. 4.

¹⁰ En 1992, le Principe 2 de la Déclaration de Rio a repris quasiment à l'identique cette formulation l'étendant seulement à l'environnement et au développement conformément au titre même de la Déclaration de 1992 qui porte à la fois sur l'environnement et le développement.

¹¹ *Usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay* (Argentine c. Uruguay), arrêt, CIJ, Recueil 2010, p. 14, par. 193

La signification du principe présente le mérite d'être assez claire puisque deux grandes idées s'en dégagent: est réaffirmé, dans un premier temps, le droit souverain des États sur leurs ressources naturelles. Ce droit est l'aboutissement d'un certain nombre de résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies¹² concrétisant la prise de conscience des pays en développement du décalage existant entre la souveraineté quelque peu théorique qui leur était reconnue et leur incapacité à contrôler effectivement l'exploitation de certaines de leurs ressources naturelles¹³. Mais, et c'est le deuxième pendant du principe, ce droit ne peut être illimité. Sous peine d'abus de droit, les États doivent utiliser ces compétences dans l'intérêt général de la population et cela sans nuire à la communauté internationale. Les activités menées ou autorisées par un État doivent donc être conduites dans le respect du droit des États tiers, droit qui implique, dans le cas qui nous occupe, celui de ne pas être touché par une pollution par hydrocarbures.

Plus précisément, cela conduit à ce que les États soient responsables non seulement de leurs propres activités mais également des activités, publiques ou privées, qu'ils contrôlent ou autorisent, que celles-ci s'exercent sur leur territoire ou dans les zones ne relevant d'aucune juridiction nationale. Cela recouvre donc, si l'on s'en tient à la mer, tous les espaces maritimes: eaux intérieures, mer territoriale, ZEE, plateau continental mais également haute mer et Zone internationale des fonds marins en application de la règle qui veut que les États possèdent une double compétence : territoriale sur les espaces relevant de leur juridiction ; personnelle sur les espaces internationaux.

Bien entendu, un accident est toujours possible et l'État, en application des règles générales gouvernant la responsabilité internationale¹⁴, ne peut être tenu directement responsable d'un naufrage et des dommages qui en résultent dès lors qu'ils sont le fait de personnes privées.

Par contre, en tant que garants de la sécurité maritime, les États qui autorisent des navires à battre leur pavillon s'engagent à respecter un certain nombre d'obligations préventives telles qu'énoncées dans les conventions spéciales et reprises à l'article 217-3 de la Convention de Montego-Bay, qui rappelle que les États doivent veiller à ce que les navires battant leur pavillon soient munis des certificats requis et délivrés en application des règles et normes internationales et inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire. C'est alors le manquement à ces obligations de contrôle qui est susceptible d'engager leur responsabilité.

Cette analyse peut être confortée par l'analyse de l'article 235-1 de cette même section XII de la Convention de Montego-Bay en vertu duquel :

¹² *Résolution 1803 (XVII)* du 14 décembre 1962 relative à la souveraineté permanente des peuples sur leurs ressources naturelles ; *Résolution 3201* du 14 mai 1974 relative à l'instauration d'un nouvel ordre économique international ; *Résolution 3281 (XXIX)* du 12 décembre 1974 proclamant la Charte des droits et des devoirs économiques des États. Son article 2-1 rappelle que « *chaque État détient et exerce librement une souveraineté entière et permanente sur toutes ses richesses, ressources naturelles et activités économiques, y compris la possession et le droit de les utiliser et d'en disposer* ». La CIJ a reconnu le caractère coutumier de ce principe dans son arrêt du 19 décembre 2005, *Activités armées sur le territoire du Congo* (RDC c. Ouganda), par. 244.

¹³ Voir, sur cette question, P. Daillier, M. Forteau, A. Pellet, *Droit international public*, LGDJ, 2009, p. 1156.

¹⁴ Aux termes de l'article 2 du Projet d'articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite approuvé par l'AGNU en 2001 : « Il y a fait internationalement illicite de l'État lorsqu'un comportement consistant en une action ou une omission :

- a) est attribuable à l'État en vertu du droit international
- b) constitue une violation d'une obligation internationale de l'État »

« Il incombe aux États de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément au droit international ».

Si la version française du texte reste assez elliptique, il en va différemment de la version anglaise aux termes de laquelle :

« States are responsible for the fulfilment of their international obligations concerning the protection and preservation of the marine environment. They shall be liable in accordance with international law ».

L'utilisation de termes différents met en lumière que la responsabilité, qu'elle soit internationale ou interne, emporte deux objectifs différents : si elle vise naturellement à réparer un dommage subi (*liability*), elle doit également jouer un rôle préventif (*responsability*).¹⁵

Nous sommes alors dans le domaine des obligations de contrôle (*responsability*). L'Etat est responsable des activités qu'il contrôle et le simple fait de manquer à cette obligation est de nature à engager sa responsabilité, ce qui rend d'ailleurs superflue l'exigence d'un dommage¹⁶.

Il ne s'agit néanmoins en aucune manière de mettre fin à la responsabilité des opérateurs privés. Aussi insuffisante soit-elle en termes de niveau d'indemnisation, elle a le mérite d'exister et d'être institutionnellement organisée, ce qui, dans la société encore très décentralisée qu'est la société internationale, n'est pas le cas de la responsabilité des États. Ainsi, la pratique internationale offre encore très peu d'exemples dans lesquels un État ait vu sa responsabilité engagée suite à un dommage transfrontière causé par le non respect de ses obligations de contrôle. Pierre-Marie Dupuy évoque, à cet égard, « un divorce paradoxal entre atteintes à l'environnement et responsabilité »¹⁷. Divorce encore plus patent dans l'hypothèse où la pollution toucherait une zone échappant à toute juridiction nationale et, de ce fait, n'affecterait directement aucun intérêt étatique¹⁸.

Mais, une telle mise en cause permettrait probablement de révéler officiellement ce que beaucoup savent déjà, à savoir que la plupart des accidents maritimes occasionnant des marées noires sont le fait de pavillons de complaisance ou, en d'autres termes, d'États qui, pour des raisons financières et fiscales, font l'économie de leurs obligations internationales en matière de contrôle des navires qu'ils autorisent à battre leur pavillon. Le respect du principe de la diligence due reviendrait alors « à faire porter la responsabilité sur ceux qui, pour un bénéfice souvent modeste comparé aux risques causés à d'autres, rendent impossible une véritable réglementation et un véritable contrôle de l'activité »¹⁹.

¹⁵ Voir, pour des développements plus subséquents, S. Robert, *L'Erika, responsabilité pour un désordre écologique*, CEDIN, Paris I, Perspectives internationales n°24, Pedone, 2003, pp. 194 à 198.

¹⁶ L'article 235 de la Convention ne fait aucunement référence à la notion de dommage.

¹⁷ P-M. Dupuy, « A propos des mésaventures de la responsabilité internationale des États dans ses rapports avec la protection internationale de l'environnement », in Prieur (M.) ; Lambrechts (C.) (dir.), *Les hommes et l'environnement : quels droits pour le XXIème siècle ?* en hommage à Alexandre Kiss, Frison-Roche, 1998, p. 269.

¹⁸ Même si l'article 48 du Projet d'article sur la responsabilité internationale permet à un État autre que l'État lésé d'invoquer la responsabilité d'un État si l'obligation violée est due à un groupe d'États dont il fait partie, ou si l'obligation violée est due à la communauté internationale dans son ensemble, les procédures permettant de mettre en oeuvre cette responsabilité restent à inventer. Il n'est d'ailleurs pas certain que cette disposition puisse être vue comme codifiant le droit international positif. Sur cette question, voir D-R. Rothwell ; T. Stephens, *The International Law of the Sea*, Oxford and Portland, 2010, p. 366

¹⁹ A. Kerrest, « La responsabilité des États du pavillon », in A. Cudennec ; C. de Cet Bertin (éd), *Mer et responsabilité, Actes du colloque de Brest, 16 et 17 octobre 2008*, Pedone, 2009, p. 33

Cela permettrait également de renforcer la coopération entre États guidés par un objectif commun.

B. Le principe de coopération

L'obligation de coopérer de bonne foi en matière de protection de l'environnement trouve également son origine dans la Déclaration de Stockholm de 1972, au Principe 24 :

« Les questions internationales se rapportant à la protection et à l'amélioration de l'environnement devraient être abordées dans un esprit de coopération par tous les pays, grands et petits, sur un pied d'égalité. Une coopération par voie d'accords multilatéraux ou bilatéraux ou par d'autres moyens appropriés est indispensable pour limiter efficacement, prévenir, réduire et éliminer les atteintes à l'environnement résultant d'activités exercées dans tous les domaines, et ce dans le respect de la souveraineté et des intérêts de tous les États ».

Appliqué en mer, ce principe conduit les États à coopérer *« au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes à la formulation et à l'élaboration de règles et normes, ainsi que de pratiques et de procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales »*²⁰.

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-Uni, *« il s'agit d'un principe fondamental en matière de prévention de la pollution du milieu marin »*²¹.

Le raisonnement du tribunal est d'autant plus intéressant que ce dernier lie l'obligation de coopération à la prudence et à la précaution qui, juge-t-il, *« exigent que l'Irlande et le Royaume-Uni coopèrent en échangeant des informations relatives aux risques ou effets qui pourraient découler ou résulter des opérations de l'usine Mox et qu'ils élaborent des moyens permettant, le cas échéant, d'y faire face »*.

Le Tribunal consacre donc sans ambiguïté le caractère coutumier de cette obligation conventionnelle : la prévention des dommages au milieu marin doit nécessairement s'inscrire dans le cadre d'une coopération internationale, chaque État participant individuellement à cet effort collectif. Il convient d'ailleurs de noter que le Tribunal ne se contente pas d'insister sur le rôle de ce principe procédural, sur lequel il se fonde pour ordonner des mesures conservatoires afin d'éviter une aggravation du différend, il en précise également le contenu.

Les parties sont ainsi tenues à un certain nombre d'obligations, notamment de procéder sans retard à des consultations dans le but d'échanger des informations supplémentaires concernant les conséquences possibles de la mise en service de l'usine Mox ; de surveiller les risques ou les effets qui pourraient découler des opérations de l'usine Mox ; d'adopter, le cas échéant,

²⁰ Art. 197 de la Convention de Montego-Bay

²¹ Affaire de l'usine MOX (Irlande C. Royaume-Uni), mesures conservatoires, 3 décembre 2001, TIDM, point 82. Ce contentieux, assez complexe, puisque l'Irlande a porté le différend devant 3 juridictions internationales, est né de la décision du gouvernement britannique d'autoriser la mise en service d'une usine de traitement des combustibles nucléaires irradiés afin d'en extraire plutonium et dioxyde d'uranium qui, une fois mélangés, forment le Mox.

des mesures pour prévenir une pollution du milieu marin pouvant résulter des opérations de l'usine Mox²².

Cela rejoint les dispositions de la Convention de Montego-Bay qu'il s'agisse de l'obligation faite aux États de notifier un risque imminent de dommage ou d'un dommage effectif (art. 198), d'élaborer conjointement des plans d'urgence (art. 199), d'échanger des renseignements et des données sur la pollution du milieu marin (art. 200), d'assurer une surveillance continue des risques par le biais d'une meilleure connaissance de l'environnement marin²³ (art. 204).

La Convention de Londres du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures rassemble l'ensemble de ces obligations.

Négociée à la suite de la catastrophe de l'*Exxon-Valdez* au large de l'Alaska en 1989, elle fait référence dans son préambule au principe du pollueur-payeur qu'elle qualifie de principe général du droit international de l'environnement. Adopté par l'OCDE en 1974²⁴, ce principe d'origine économique, vise à imputer au pollueur les dépenses relatives aux mesures de prévention et de lutte contre la pollution.

Si ces principes trouvent tous leur origine dans le droit international de l'environnement, il en est d'autres qui concernent plus spécifiquement la lutte contre la pollution par hydrocarbures.

II. Les principes spécifiques à la lutte contre la pollution par hydrocarbures

Considéré comme un droit du mouvement²⁵, le droit de la mer traditionnel s'est longtemps focalisé sur le navire et la navigation. Néanmoins l'apparition de nouveaux usages et de nouvelles préoccupations, notamment environnementales, a conduit à la montée en puissance d'un droit de l'emprise qui s'est progressivement affirmé.

La prévention de la pollution par hydrocarbures n'a bien entendu pas échappé à ce mouvement, l'État côtier, première victime potentielle, ayant vu ses compétences s'accroître. S'il n'est pas dans notre propos de présenter les pouvoirs de réglementation et d'exécution que la Convention de Montego-Bay a reconnu à l'État côtier dans ce domaine, il convient de souligner que certains principes ou outils sont révélateurs de cette évolution en ce qu'ils viennent limiter le principe de la liberté des mers. Qu'il s'agisse du droit d'intervention reconnu à l'État côtier (A) ou de la possibilité de désigner des zones à statut spécial (B), la finalité reste la même : se prémunir des conséquences préjudiciables d'une marée noire.

²² Sur cette affaire, voir, notamment P. WECKEL, « Chronique de jurisprudence », *RGDIP*, 2002, p. 196 ; S. Maljean-Dubois ; J-C. Martin, « L'affaire de l'*Usine Mox* devant les tribunaux internationaux », *JDI* (Clunet), avril 2007, n°2, pp. 437 à 471.

²³ L'intérêt d'une telle surveillance est double car mieux connaître l'environnement marin permet également de mieux évaluer la dégradation après une marée noire, par exemple et, de ce fait, de mieux indemniser le dommage écologique.

²⁴ Recommandation du Conseil de l'OCDE du 14 novembre 1974 sur la mise en œuvre du principe pollueur-payeur

²⁵ Pour reprendre les propos de J-P. Cot, « L'océan partagé », *AdMer*, tome XV, 2010, Pedone, p. 16

A. Le principe d'auto-protection

En vertu de l'article 221 de la Convention de Montego-Bay, l'État côtier peut prendre des mesures, en haute mer, afin de prévenir, réduire et éliminer les risques de pollution en cas d'accident de mer.

Cette reconnaissance d'un droit d'intervention en haute mer au profit de l'État côtier, énoncée pour la première fois, par la Convention de Bruxelles de 1969²⁶, fait suite au naufrage, en 1967, du *Torrey-Canyon*, pétrolier transportant 118.000 tonnes de pétrole brut, sur le récif de Seven Stones, à l'est des îles Scilly et à la pollution qui s'ensuivit en Grande Bretagne et en France.

L'apport très important de cette disposition porte sur le fait qu'elle autorise l'État côtier à prendre, en haute mer, sur des navires ne battant pas son pavillon, les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer la pollution en cas de menace grave et imminente pour ses côtes.

Il s'agit donc d'un droit d'intervention dérogatoire au droit international classique qui, fondé sur la compétence personnelle, ne permet qu'aux seuls États du pavillon d'intervenir en haute mer sur les navires battant son pavillon. Cette compétence ainsi reconnue à l'État côtier constituait, en 1969, « *un signe avant-coureur du profond renouvellement dont le droit de la mer allait être l'objet au cours de cette période* »²⁷.

En raison de son caractère dérogatoire, l'exercice de cette compétence, par l'État côtier, est soumis à un certain nombre de conditions tenant à la fois au déclenchement de l'action et aux modalités de celle-ci.

Ainsi, l'État côtier n'est habilité à intervenir qu'en cas d'accident de mer résultant en une pollution ou en une menace de pollution, ce qui exclut aussi bien les pollutions opérationnelles que celles occasionnées par les plates-formes *off shore*²⁸.

De même, l'exigence d'une pollution ne suffit pas, celle-ci devant emporter ou menaçant d'emporter des conséquences préjudiciables au littoral de l'État côtier ou à ses intérêts connexes, y compris la pêche.

Dans ces limites, l'État côtier peut prendre toute mesure nécessaire pour prévenir ou éliminer la pollution, sans que la Convention précise le contenu de ces mesures. On peut donc penser que le droit d'intervention peut inclure un éventail très large allant du déroutement du navire à sa destruction à condition, toutefois que l'intervention de l'État côtier reste proportionnelle aux dommages dont l'État est menacé. Le non-respect de ces conditions engage la responsabilité internationale de l'État.

Aussi large puisse-t-elle apparaître de prime abord, la compétence de l'État côtier n'est donc pas discrétionnaire²⁹ : même s'il est vrai que l'État reste souverain dans l'appréciation des conséquences préjudiciables raisonnablement attendues, les différentes marées noires ont permis de constater, sans doute possible, que de tels événements portent atteinte au littoral et lèsent les intérêts économiques et touristiques.

²⁶ Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, Bruxelles, 29 novembre 1969 complétée par le Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, Londres, 2 novembre 1973

²⁷ L. Lucchini ; M. Voelckel, *op cit.*

²⁸ Aux termes de l'article 221-2, on entend par « accident de mer » 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.

²⁹ Voir, sur ce thème, E. Scalieris, *L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'État côtier en droit de la mer*, Pedone, 2011, p. 72 et suiv.

Qu'en est-il alors en ce qui concerne la mise en place de zones spéciales, outil de plus en plus utilisé en matière de protection de l'environnement marin ?

B. Les zones de protection spéciales

Parmi les différents outils à même, sinon d'enrayer, tout au moins de ralentir la perte de diversité biologique, les aires protégées occupent une place majeure. Initialement orientées vers la préservation de zones terrestres, elles tendent maintenant à se déployer en mer.

Encore faut-il préciser ce que recouvre ce concept. Si l'on se réfère aux Lignes directrices de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature³⁰, « *une aire protégée est un espace géographique clairement défini, reconnu, consacré et géré, par tout moyen efficace, juridique ou autre, afin d'assurer à long terme la conservation de la nature ainsi que les services écosystémiques et les valeurs culturelles qui lui sont associés* ».

Cette définition implique que la conservation de la nature soit bel et bien l'objectif premier de la zone protégée et que celle-ci se pense dans un cadre systémique prenant en considération l'ensemble des menaces et des interactions entre les différents éléments de l'écosystème.

Il n'est pas certain, à ce titre que toutes les zones protégées tombent dans le champ de cette définition.

Parmi les différentes mesures adoptées au niveau international, le concept de zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA pour l'acronyme anglais) offre un mécanisme permettant d'identifier une zone qui est vulnérable aux dommages causés par les transports maritimes internationaux, et, éventuellement aux risques de pollution par hydrocarbures, afin de déterminer comment la protéger au mieux.

Il s'agit d'une proposition d'inspiration française dont l'objectif était d'obtenir de l'OMI la création de zones spécialement fragiles par application de l'article 211-6 de la Convention de Montego-Bay.

Cet article prévoit en effet que :

« lorsque les règles et normes internationales visées au paragraphe 1 ne permettent pas de faire face d'une manière adéquate à des situations particulières et qu'un État côtier est raisonnablement fondé à considérer qu'une zone particulière et clairement définie de sa zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires, cet État peut adresser à cette organisation une communication concernant la zone considérée. Si l'organisation décide qu'il en est ainsi, l'État côtier peut adopter pour cette zone des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendu applicables aux zones spéciales ».

D'une manière générale, une zone doit satisfaire à deux conditions pour être identifiée comme PSSA: elle doit, dans un premier temps, posséder certaines caractéristiques, écologiques, socio-économiques ou scientifiques. Parmi ces critères, figurent, notamment, la rareté d'une zone ou d'un écosystème, son caractère représentatif, sa diversité, sa productivité, sa diversité, son intégrité, sa fragilité pour ce qui relève de l'écologie. Il peut également s'agir d'une zone où la qualité de l'environnement et l'utilisation des ressources marines vivantes revêtent une importance sociale ou économique particulière, notamment pour la pêche, les

³⁰ DUDLEY, (N.) (éd), *Guidelines for Applying Protected Area Management Categories*, Gland, Switzerland, 2008.

loisirs ou le tourisme ou alors d'une zone qui est d'un grand intérêt du point de vue scientifique.

La seconde condition tient à la vulnérabilité de la zone aux dommages dus aux activités des transports maritimes internationaux, ce qui comprend le transport de substances qui, rejetées en mer, seraient nuisibles³¹.

Si l'OMI donne son approbation, la zone pourra alors être désignée comme "zone maritime particulièrement vulnérable".

L'intervention de l'OMI conditionne donc le pouvoir de l'État même si ce dernier garde une certaine marge d'appréciation discrétionnaire dès lors que c'est à lui que revient d'apprécier la nécessité et l'opportunité de l'adoption de telles zones³². La compétence de l'organisation internationale est néanmoins primordiale pour conforter le caractère consensuel des normes permettant de mettre en place un régime dérogatoire dans certaines zones particulièrement fragiles³³.

En effet, le fondement juridique de la création de telles zones repose sur une résolution de l'OMI sans force juridique contraignante³⁴, et de ce fait, n'affecte pas les droits existants. C'est la raison pour laquelle une mesure ayant un fondement juridique déjà établi doit pouvoir être adoptée par l'OMI pour prévenir, réduire ou éliminer les risques résultant de ces activités maritimes. Ce sera le cas dans l'hypothèse de désignation d'une zone comme zone de protection spéciale en vertu des annexes I, II ou V de Marpol ou en cas d'adoption de mesures d'organisation du trafic en application de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas)³⁵.

En conclusion, il convient simplement de souligner qu'outre leur grande diversité, les PSSA, actuellement au nombre de quatorze, se présentent comme un outil d'une grande souplesse.

Conclusion

Les obligations générales contenues dans la Convention de Montego-Bay ainsi que les principes qui les sous-tendent ne sont pas des règles éthérées. On peut penser qu'ils ont au contraire une portée pratique en termes de respect de leurs obligations par les États et cela est d'autant plus intéressant que la répartition des compétences entre ces trois catégories d'États que sont l'État du pavillon, l'État côtier et l'État du port peut s'analyser comme une tentative de mettre en place un véritable ordre public des mers³⁶.

³¹ A 24-Res. 982, Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables modifiant la Rés. A-720 (17). Noter qu'en décembre 2005, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté la résolution A.982 (24) qui énonce en détail les éléments à inclure dans une demande de désignation de zone maritime particulièrement vulnérable (PSSA).

³² L'État ou les États souhaitant faire reconnaître une zone comme PSSA doivent déposer une demande auprès du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) conformément aux exigences de la résolution A982. La demande de désignation d'une PSSA doit comprendre la proposition des mesures associées au projet de protection.

³³ G. Proutière-Maulion et J.-P. Beurier, *Quelle gouvernance pour la biodiversité marine au-delà des zones de juridiction*, Iddri, idées pour le débat, n°07/2007, p. 42

³⁴ J. Roberts, T. Workman, M. Tsameny, L. Johnson, « The Western European PSSA : A Politically Sensitive Sea Area », *Marine Policy*, 2005-2, pp. 431 à 440

³⁵ J. Roberts, A. Chircop, S. Prior, « Area-based Management on the High Seas : Possible Application of the IMO's Particularly Sensitive Sea Area Concept », *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 25-2010, pp. 483 à 522.

³⁶ R.-J Dupuy ; D. Vignes, *Traité du nouveau droit de la mer*, Bruylant, 1985, p. 1190

