

## Les efforts internationaux en matière de protection de l'environnement marin

**Mr Haddoum Kamel**

Professeur en Droit Maritime  
Faculté de Droit de Boudouaou  
Université de Boumerdes

### Résumé en Français

Face aux conséquences induites par les grandes marées noires qui ont affecté l'environnement marin, notamment, les catastrophes des navires, l'Amoco Cadiz, le Torrey Canyon, l'Erika ou dernièrement le Prestige, les différents Etats ainsi que Organisations internationales Gouvernementales et non Gouvernementales ont décidé de prendre conscience de la nécessité de mettre en place une réglementation adéquate en vue de prévenir et de lutter contre la pollution marine.

A cet effet, plusieurs instruments internationaux et régionaux notamment, au niveau du Bassin Méditerranée relatifs à la prévention et la lutte contre la pollution marine, ont été élaboré.

Il existe deux grandes catégories de ces conventions, l'une concerne la prévention alors que l'autre vise les conséquences des dommages de pollutions et la mise en œuvre des régimes de responsabilité ainsi que les sanctions et les modalités d'indemnisation du dommage de la pollution.

### ملخص باللغة العربية:

لمواجهة الآثار الخطيرة الناجمة عن حوادث التلوث الكبيرة التي مسّت البيئة البحرية مثل قضايا سفن اموكو كاديس و طوري كانيون و اريكا و مؤاخرا سفينة بريستيچ ، قررت مختلف الدول والمنظمات الدولية الحكومية والغير الحكومية بضرورة وضع تشريع ملائم من أجل الوقاية ومحاربة ظاهرة التلوث البحري.

وفي هذا الصدد تم إعداد عدة نصوص دولية وجهوية خاصة علي مستوى حوض البحر الأبيض المتوسط من أجل الوقاية ومحاربة التلوث البحري.

هنالك نوعين أساسيين من هذه النصوص القانونية، النوع الأول يتعلق بالوقاية أما النوع الثاني من هذه المعاهدات يخص الإضرار الناجمة علي التلوث البحري و تحديد أنظمة المسؤولية و العقوبات المسلطة و شروط و كيفية تعويض عن أضرار التلوث.

## Introduction

Face aux conséquences induites par les grandes marées noires qui ont affecté l'environnement marin les catastrophes des navires, l'Amoco Cadiz, le Torrey Canyon, l'Erika ou dernièrement le Prestige<sup>1</sup>, les différents acteurs de la société internationale, Etats, Organisations internationales Gouvernementales et non Gouvernementales ont décidé de prendre conscience de la nécessité de mettre en place une réglementation adéquate en vue de prévenir et de lutter contre la pollution marine.

Il en résulté, l'élaboration de plusieurs instruments internationaux et régionaux relatifs à la prévention contre la pollution marine, la plupart de ces conventions sont entrée en vigueur.

Il existe deux grandes catégories de ces conventions, l'une concerne la prévention alors que l'autre vise les conséquences des dommages de pollutions et la mise en œuvre des régimes de responsabilité ainsi que les sanctions et les modalités d'indemnisation du dommage de la pollution<sup>2</sup>.

Avant d'étudier le cadre international et régional de la prévention et la lutte contre la pollution marine, il y a lieu de définir ce que l'on entend par pollution.

Le terme pollution peut recouvrir des significations différentes, telles que les dommages subis par le milieu naturel indépendamment de ses répercussions à l'égard des personnes ou au contraire en y incluant les préjudices qui leur sont causés, qu'il s'agisse de préjudices corporels ou de préjudices matériels<sup>3</sup>.

Cependant, on peut se référer à la définition donnée par la conférence technique de la FAO « L'introduction par l'homme dans le milieu marin de substances pouvant entraîner des effets délétères, tels que dommages aux ressources biologiques, dangers pour la santé humaine, entraves aux activités maritimes, y compris les pêcheries, détérioration des qualités de l'eau de mer pour son utilisation et réduction des possibilités dans le domaine de loisirs »<sup>4</sup>.

Quant à la convention de 1982 sur le droit de la mer, elle définit la pollution du milieu marin comme « l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substance 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 à 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 »<sup>5</sup>.

Il existe plusieurs sources de pollution marine, ainsi la pollution du milieu marin est principalement d'origine tellurique, elle est terrestre amenée par les fleuves, par le ruissellement des terres littorales, contenant des produits chimiques ou des industries polluantes implantées à proximité des côtes.

Elle peut être également le fait des hydrocarbures, soit à travers les actes de pollution volontaire en provenance des navires citernes (Pollution opérationnelle en se référant à la cargaison ou aux résidus)<sup>6</sup> soit par les marées noires provoquées par les naufrages de pétroliers

(Pollution accidentelle) ainsi que la pollution provenant des plateformes d'extraction pétrolière off-shore.

### **I- Le cadre International lié à la prévention contre la pollution marine : Le rôle majeur de la convention MARPOL**

La question de la pollution a toujours été un souci pour les Etats, les incitant à élaborer plusieurs conventions internationales. On peut citer les conventions suivantes :

La première convention relative à la pollution par les hydrocarbures fut adoptée en 1954, la convention OILPOL (Oil Pollution), ces règles étaient en vigueur depuis 1958.<sup>7</sup>

Suite au naufrage du Torrey Canyon en 1967 et en raison des insuffisances de la convention OILPOL, une nouvelle convention fut adoptée en 1973, la convention MARPOL ( Marine Pollution), les règles de MARPOL sont en vigueur depuis 1983<sup>8</sup>.

Cette convention constitue l'instrument majeur en matière de prévention contre la pollution marine. La convention avait initialement prévu la ratification de ses annexes I ( Hydrocarbures) et II ( Produits chimiques liquides) par 15 Etats représentant 15% du tonnage brut de la flotte mondiale de commerce. Cependant, de nombreuses difficultés liées à l'annexe II ont retardé son entrée en vigueur et rendu nécessaire l'adoption le 17 février 1978 d'un protocole modificatif autorisant les Etats à n'appliquer dans un premier temps que l'Annexe I<sup>9</sup>.

La convention MARPOL a fait l'objet de plusieurs amendements dont le plus important est l'adoption du chapitre VI relatif à la prévention de la pollution de l'air pollution par les navires adopté le 26.09.1997.

La convention MARPOL regroupe deux catégories d'annexes, les annexes ayant un caractère obligatoire et les annexes facultatifs.

#### **-1- les annexes obligatoires :**

Il s'agit des annexes I et II.

- **Annexe I : la pollution par les hydrocarbures**, entrée en vigueur le 2 octobre 1983 il consacre l'interdiction totale des rejets d'hydrocarbures, il impose également aux navires citernes de disposer de citernes séparées pour les eaux de ballast, d'être équipés de doubles coques pour les navires citernes dépassant un certain tonnage. Elle prévoit également de disposer d'installations destinées à recevoir les déchets d'hydrocarbures ainsi qu'un régime d'inspection des navires et de délivrance de la certification.

- **Annexe II : la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac** Il détermine les critères de rejet et les mesures de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac.

#### **-2- Les annexes facultatives :**

Il s'agit des annexes III, IV, V et VI.

- **Annexe III : la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, conteneurs ou citernes**, il contient des normes en matière d'emballage, d'étiquetage, de documentation, d'arrimage, de limitations quantitatives et de notifications relatives à la prévention de la pollution par des substances nuisibles.

- **Annexe IV : la pollution par les eaux usées des navires**, elle concerne la prévention de la pollution par les systèmes sanitaires (eaux grises) des navires.

- **Annexe V : la pollution par les ordures**, elle traite des différents types de déchets et précise de quelle manière et à quelle distance ils peuvent être rejetés. Elle interdit de manière absolue le rejet en mer de tout objet en plastique et prévoit des prescriptions plus strictes dans certaines zones spéciales.

- **Annexe VI ; la pollution de l'atmosphère par les navires**, il régit l'émission par les navires de polluants spécifiques dans l'atmosphère.

On peut citer également les autres conventions notamment, la convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures adoptée

à Bruxelles le 29 novembre 1969 et son protocole fait le 2 novembre 1973, elle est entrée en vigueur le 06 mai 1975<sup>10</sup>.

Cette convention donne à l'état côtier le droit d'intervenir en haute mer en cas de danger de pollution dans le respect des conditions suivantes :

- L'état côtier doit être une partie de la convention ;
  - Le danger de pollution de la mer par les hydrocarbures ou toutes autres substances doit être grave et imminent et touchant les côtes ou les intérêts connexes d'un état côtier ;
  - Ce danger doit être le résultat d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes;
  - L'intervention se fait en prenant des mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers de pollution ;
  - Les navires de guerre et autres navires affectés à un service gouvernemental ne sont soumis aux dispositions de ladite convention ;
- Incombe à l'état côtier de préciser, à travers sa réglementation nationale, la nature, les modalités et les limites de son intervention tout en respectant les stipulations de la convention précitée

## **-II- Le cadre régional lié à la prévention contre la pollution marine : l'exemple de la mer Méditerranée**

L'Algérie est bordée par une mer caractérisée géographiquement par sa nature de mer semi-fermée et économiquement en tant que zone de transit d'un important trafic maritime d'hydrocarbures transitent, la mer méditerranée est l'une des voies maritimes les plus fréquentées au monde<sup>11</sup>.

Cette spécificité de la mer Méditerranée a été prise en compte par la Convention Marpol qui lui a octroyé le statut particulier de « Zone spéciale » et par la convention de Montego Bay de 1982 qui a également reconnu le statut particulier des mers fermées et semi fermées<sup>12</sup>, comme c'est le cas de la mer Méditerranée.

Le programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) a mis en place une politique favorisant la conclusion d'accords régionaux relatifs à la protection du milieu marin. Parmi ses accords, le plan d'action pour la Méditerranée<sup>13</sup> Le processus de Barcelone en matière de lutte contre la pollution en mer Méditerranée a commencé par la convention du 26 janvier 1976, et entrée en vigueur le 12 février 1978<sup>14</sup>, elle regroupe les Etats

riverains de la mer méditerranée, s'intéresse à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique. Elle établit un système de coopération à différents stades entre Etats riverains. Il est à relever pour cette convention qu'un centre régional a été créé à Malte ( Le REMPEC).

Il contient également, la convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution, faite à Barcelone le 16 février 1976<sup>15</sup>, et qui a été suivi de deux protocoles, le premier relatif à la protection de la mer Méditerranée, contre la pollution d'origine tellurique a été adopté à Athènes le 17 mai 1980 et entré en vigueur le 17 juin 1983. Le deuxième protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre.

L'apport de ce protocole réside dans l'obligation générale faite aux Etats parties de prendre « toutes mesures appropriées pour prévenir, réduire, combattre et éliminer dans la mesure du possible la pollution de la zone de la mer Méditerranée due aux déversements par les fleuves les établissements côtiers ou les émissaires, ou émanant de toute autre source et activité terrestre située sur leur territoire »<sup>16</sup>, ainsi que l'établissement d'un principe de précaution, d'un principe pollueur-payeur et d'un principe de coopération en ce domaine

Pour réaliser cet objectif, les Etats sont tenu d'élaborer et mettre en œuvre « individuellement ou conjointement selon les cas, des plans d'action et des programmes, nationaux et régionaux, contenant des mesures et calendriers d'application »<sup>17</sup>. La priorité doit être donnée à la limitation des rejets concernant les substances les plus nocives au milieu marin<sup>18</sup>.

### **-III- Le rôle des Etats dans la mise en œuvre de l'action internationale en matière de protection de l'environnement marin**

Les Etats sont tenus de contribuer à la protection de l'environnement marin à travers plusieurs casquettes, soit en tant qu'Etat du pavillon ou Etat côtier ou dans le cadre des compétences de l'Etat du port.

#### **- 1- Les compétences de l'Etat du pavillon.**

Il existe un principe juridique sacré traditionnelle qui donne à l'Etat du pavillon compétence pour contrôler et surveiller ses navires, à ce titre, il doit

s'assurer que le navire arborant son pavillon ne présente pas de danger pour l'environnement marin.

Les divers textes internationaux imposent à l'Etat du pavillon un cadre législatif très précis et très technique dont, il lui appartient de contrôler le respect, pour ce faire il est tenu d'abord, d'introduire les règles ainsi que les prescriptions des conventions et instruments internationales qu'il a ratifiés .

Les modalités de l'exercice de ce contrôle sont généralement décrites d'une manière détaillée par les conventions internationales. Cette action de l'Etat en mer est désormais encadrée par l'OMI et par d'autres institutions Gouvernementales et par d'autres organismes privés<sup>19</sup>.

A ce titre, un comité a été mis en place au sein de l'OMI afin de suivre et encourager les contrôles par l'Etat du pavillon

Les obligations de l'Etat du pavillon en matière de sécurité maritime, découlent de l'Article 94 paragraphes 3 et 4 de la convention de Montego Bay que l'Algérie a ratifiée<sup>20</sup>, « Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures pour assurer la sécurité en mer notamment en ce qui concerne :

- La construction et l'équipement du navire ;
- La composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables ;
- L'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages ».

Le paragraphe 4 dudit article souligne, lorsqu'il prend ses mesures, l'Etat du pavillon, est tenu de se conformer aux « règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect. ».

Il est évident que la plupart des règles et normes internationales des conventions internationales ratifiées par l'Algérie sont contenues dans l'Ordonnance du 23 octobre 1976 modifiée portant code maritime algérien<sup>21</sup>, qui demeure le principal texte à caractère législatif régissant la sécurité maritime en Algérie.

En outre, l'Etat de pavillon doit veiller, selon l'article 217 de la CMB à ce que ces respectent les règles internationales en vigueur destinée à réduire, maîtriser, prévenir les pollutions en application des lois que celui-ci est tenu de prendre pour leur donner effet.

Selon l'article 97 de la convention de 1982, l'Etat du pavillon est habilité à entreprendre des sanctions disciplinaires et des poursuites pénales. Il doit ouvrir une enquête après la survenance d'un accident qui touche l'environnement marin.

Le contrôle est assurée par l'Administration maritime dans lequel le navire est immatriculé en s'appuyant sur plusieurs structures au niveau central et local.

Cependant, ce contrôle peut être confié aux sociétés de classification.

La convention de 1982 a également l'Etat côtier de missions en matière de protection de l'environnement.

### **-2- Les compétences de l'Etat côtier :**

La compétence de l'Etat côtier s'est développée après la survenance des grandes catastrophes qui ont eu un grand impact sur l'opinion publique national et international, elle constitue une réponse dans l'objectif est la protection de l'environnement marin.

Selon son article 21 la Convention de Montego Bay permet à l'Etat côtier d'adopter

des lois et règlements pour préserver l'environnement dans ses eaux sous souveraineté et dans

sa Zone Economique exclusive selon l'article 56.

A travers ses compétences l'Etat Côtier va prévenir les pollutions mais également et sanctionner en cas atteintes à son environnement. L'emprise de l'Etat côtier dans le domaine de la protection de l'environnement marin a pris son importance dans le cadre de la Convention de Bruxelles de 1969 sur l'Intervention en Haute Mer. Ce renforcement de ses compétences va permettre à l'Etat côtier de prévenir et de lutter contre toute menace de pollution de ses eaux et de son littoral.

L'Etat côtier a des compétences concernant l'immersion et la pollution par les navires.

La convention accorde des pouvoirs étendus à l'Etat côtier concernés par les actes de

Les articles 211 et 220 soutiennent l'action de l'Etat côtier en l'autorisant à imposer dans sa mer territoriale (et dans sa zone économique ou dispositif équivalent) les dispositions de la législation nationale si celle-ci met en œuvre certaines conventions de l'OMI, notamment en matière de poursuites juridiques en cas de rejets illicites.

### **-3- Les compétences de l'Etat du port :**

Le contrôle du navire par l'Etat du pavillon s'est avéré insuffisant pour faire respecter les normes minimales de sécurité et de prévention de la pollution imposée par les conventions de l'OMI<sup>22</sup>. La police de la sécurité maritime s'est profondément modifiée pour devenir un moyen d'action des

Etats côtiers qui ont développé la notion de juridiction de l'Etat du port pour imposer des contraintes réglementaires de sécurité maritime à des navires ne battant pas leur pavillon.

Le contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité a été déjà introduit dans la convention Solas de 1974. Ensuite, L'OMI a adopté le 06 novembre 1991 la résolution A.682 (17) sur la coopération régionale en matière de contrôle des navires et rejets.

La convention de Montego Bay qualifie l'Etat du port celui dans le port duquel un

navire étranger vient à se trouver volontairement en escale pour tout type d'opération commerciale ou technique.

Les compétences de l'Etat du port sont aujourd'hui au centre de la politique de sécurité maritime, les inspecteurs sont autorisés par les conventions internationales à vérifier, au-delà des caractéristiques du navire, son application des règles relatives à la prévention de la pollution et le respect des normes d'exploitation à son bord<sup>23</sup>.

Il a été décidé d'organiser le contrôle par l'Etat du port sur une base régionale et par conséquent, il devrait avoir une coordination entre les autorités maritimes afin de vérifier la conformité avec les conventions internationales ; à ce titre il existe actuellement huit ( 08 ) accords régionaux, parmi eux, le Mémoire de Malte sur le contrôle de l'Etat du port<sup>24</sup>, il vise à assurer l'harmonisation des inspections et l'intensification de la coopération et de l'échange d'informations entre les pays membres.

Il est important de savoir que l'Algérie est parmi les Etats signataires du Mémoire de Malte par le biais du décret présidentiel du 13 mars 2000<sup>25</sup>.

L'avènement du contrôle par l'Etat du port est devenue une nécessité en raison des insuffisances constatées en matière du contrôle par l'Etat en matière de sécurité maritime du Pavillon qui s'avère inefficace et parfois inexistant dans plusieurs des cas.

Ainsi la compétence de l'Etat du port permettait un contrôle plus efficace en matière de sécurité ou d'environnement car il suppose une meilleure coopération entre les navires et les autorités. Cette procédure a donc permis de faciliter la coopération régionale contre les nuisances, souhaitée par la convention de Montego Bay. Il faut tout de même noter que l'exercice de ces compétences est assorti de quelques garanties pour l'Etat du pavillon

comme par exemple la notification à l'Etat pavillon ou encore la demande de la prompte mainlevée de l'immobilisation en cas de paiement d'une caution.

Si les résultats de l'inspection mentionnent des manquements qui peuvent constituer un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement, ou si les anomalies trouvées à bord sont suffisamment sérieuses ; le navire pourra faire l'objet d'une immobilisation, à cet effet, l'article 219 de la convention de 1982 énonce que « Les Etats, lorsqu'ils ont déterminé ...qu'un navire a enfreint les règles et normes internationales applicables ...prennent autant de que faire se peut des mesures administratives pour empêcher le navire d'appareiller ».

Néanmoins, Cette immobilisation doit s'effectuer dans le respect des dispositions de l'article 226.1 de la convention de 1982 sur le droit de la mer qui prévoit que l'Etat du port ne peut retenir un navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable.

Pendant, force est de constater qu'un contrôle efficace et systématique au titre de l'Etat du port, exige un renforcement du nombre des inspecteurs qualifiés.

### **Conclusion :**

Les problèmes de pollution sont caractéristiques à la société industrielle et on a progressivement défini diverses prescriptions destinées à les prévenir ou à lutter contre dans les cas où ils surviennent.

Les Etats et les organisations internationales ne sont pas restés insensibles aux risques engendrés par les transports maritimes, d'abord aux risques encourus par les passagers des lignes internationales ensuite aux risques de pollution, eu égard à la généralisation de l'emploi des hydrocarbures comme combustibles de propulsion et le transport en quantités de plus en plus grandes de ces produits ou d'autres produits polluants.

Les Etats du pavillon, les Etats du port et les Etats côtiers ont alors attaché de plus en plus d'importance au respect, par tous les navires, quel que soit le pavillon, de certaines prescriptions minimales concernant la prévention de la pollution, ce qui les a amené à vouloir à agir contre ces navires.

---

<sup>1</sup> On peut citer les catastrophes des navires, l'Amoco Cadiz, le Torrey Canyon, l'Erika ou dernièrement le Prestige.

<sup>2</sup> Arnaud Montaz, droit maritime, Edition Vubert, année 2012, p.217.

<sup>3</sup> Michel Morin « la prévention et la lutte contre la pollution par les navires de commerce » Annuaire de droit maritime et océanique, tome XIV, 1996, P.168.

<sup>4</sup> Cité par Jean Paul Pancraccio, droit de la mer, Edition Dalloz, année 2010, p.392.

<sup>5</sup> Article 1 paragraphe 4.

<sup>6</sup> Les rejets opérationnels connus également sous le nom de déballastage ou de dégazage ont deux origines :

le rejet opérationnel dû à la cargaison comme le nettoyage des cuves ou ballastage pour équilibrer le navire,

et le rejet opérationnel dû à la propulsion du navire comme les huiles, déchets créés par la dégradation du fuel lourd (500 kilos par jours).

<sup>7</sup> Ratifiée par l'Algérie, décret N° 63-344 du 11 septembre 1963.

<sup>8</sup> Ratifiée, par l'Algérie, décret N° 88-108 du 31 mai 1988.

<sup>9</sup> Arnaud Montaz, droit maritime, op.cit, p.221.

<sup>10</sup> Ratifié par l'Algérie par le décret présidentiel n° 11-246 du 10 juillet 2011.

<sup>11</sup> Près de 25% du trafic mondial d'hydrocarbures y transite.

<sup>12</sup> Article 122 de la convention de Montego Bay de 1982.

<sup>13</sup> 16 pays Méditerranéens ont adopté le PAM lors d'une réunion tenue le 4 février 1975.

<sup>14</sup> Ratifiée par l'Algérie par le décret n° 80-14 du 26 janvier 1980

<sup>15</sup> Ratifiée, par l'Algérie, décret N° 80-14 du 26 janvier.

<sup>16</sup> Article 1 du protocole.

<sup>17</sup> Article 5 paragraphe 2 du protocole.

<sup>18</sup> Jean Paul Pancraccio, droit de la mer, op.cit, p.408.

<sup>19</sup> Philippe Boisson, « Politiques et droit de la sécurité maritime », op.cit, p.37.

<sup>20</sup> Décret N°96-05 du 14 janvier 1996 portant approbation de la convention sur le droit de la mer.

<sup>21</sup> L'Ordonnance du 23 octobre a été modifiée par la Loi 98-05 du 25 Juin 1998 dont le principal apport, était l'introduction d'un nouveau livre relatif à l'exploitation portuaire et par la Loi N° 10-04-du 15août 2010, qui a concerné le chapitre relatif à la saisi des navires.

<sup>22</sup> Lilia Khodjet El Khil, « La pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime de marchandises », op.cit, p.250.

<sup>23</sup> Amandine le François, « Contrôle technique et social par l'Etat du port : Un enjeu pour l'Union Européenne », ADMO, N°28, Edition A.Pedone, Paris, année 2010, p.365.

<sup>24</sup> Signé le 11 juillet 1997 à La Valette (Malte).

<sup>25</sup> Décret présidentiel N° 2000-58 du 13 mars 2000 portant ratification du mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région Méditerranéenne.