



HAL
open science

L'Environnement marin

Nathalie Corbe, François Ciliento, Noëlla Le Penneç, Arnaud Leroy

► **To cite this version:**

Nathalie Corbe, François Ciliento, Noëlla Le Penneç, Arnaud Leroy. L'Environnement marin. Neptuneus, 1999, 5 (4). hal-03821144

HAL Id: hal-03821144

<https://nantes-universite.hal.science/hal-03821144>

Submitted on 19 Oct 2022

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.

D.E.A. Des Sciences Juridiques de la Mer de Nantes

Séminaire d'exploitation des océans :

« L'Environnement Marin »

Réalisé par :	CORBE	Nathalie
	LE PENNEC	Noella
	CILIENTO	François
	LEROY	Arnaud

PLAN

INTRODUCTION

PARTIE I : Les mesures de prévention contre les pollutions d'origine tellurique et par immersion 10

Chapitre I : Des mesures de lutte uniquement sectorielles 13

A] Les pollutions par immersion de déchets industriels 13

B] Les pollutions d'origine tellurique 17

Chapitre II : Deux types de pollutions intégrées dans la lutte globale 19

A] La globalisation des mesures spécifiques 20

B] La recherche d'un model commun de lutte : le PNUE 21

PARTIE II : Les Conventions d'assistance et d'indemnisation 27

Chapitre I : Une approche pragmatique de ces Conventions dites « curatives » 27

A] Les principaux textes curatifs 28

B] Les Conventions internationales de type curatif 31

Chapitre II : Une approche comparative des Conventions d'indemnisation pour les dommages dus à une pollution par hydrocarbures . 34

A] La responsabilité civile pour des dommages occasionnés par une pollution issue du transport maritime d'hydrocarbures : une responsabilité limitée 34

B] Vers une limitation plus nuancée de la responsabilité 39

Avant tout développement, il nous est apparu opportun de rappeler quelques notions clés du droit international public, la matière “mère ” du droit international de l’environnement, marin ou non.

Chapitre préliminaire : les notions de souveraineté et d’ingérence

Il s’agit d’un principe très ancien, développé dès le XVI siècle par Jean Bodin, et son rôle fut de donner une base à l’action d’émancipation de certains États, en Europe, contre la tutelle du pape mais aussi celle du Saint Empire romain germanique d’où une constante assimilation entre les notions de souveraineté et d’indépendance¹.

Dans sa sentence arbitrale du 4/04/1928 dans l’affaire de l’île de Palmes², Max Huber y souligne que “la souveraineté dans les relations entre États signifie l’indépendance ”.

Ce principe demeure essentiel, ainsi il est inséré à la Charte (art 2 §1 : l’Organisation est fondée sur le principe de l’égalité souveraine de tous ses membres).

L’autre versant de ce principe est la notion d’immédiateté normative, c’est à dire que l’État ne peut s’affranchir des règles du droit international, sa soumission directe étant une des conditions de sa souveraineté...

Plus récemment, dans un avis consultatif qu’elle a rendu en 1996, à la demande de l’Assemblée Générale, sur la licéité de la menace ou d’emploi d’armes nucléaires, la Cour Internationale de Justice (CIJ) a accordé une importance particulière au “droit fondamental.”

Dans l’arrêt de 1986 ³Nicaragua contre Etats Unis, on peut lire que “l’intervention doit donc porter sur des matières à propos desquelles le principe de souveraineté des États permet à chacun d’entre eux de se décider librement. Il en est ainsi du choix du système politique, économique, social et culturel et de la formulation des relations extérieures ”.

Aucune référence n’est faite à l’environnement...qui échappe selon les Professeurs Pellet et Daillier à une internationalisation témoignant de la volonté de la Société Internationale...mais impose une internationalisation par sa nature particulière.

¹ Nguyen Quoc Dinh, P.Daillier, A.Pellet : Droit International Public, 5ed 1994 ; L.G.D .J n° 279

² C.P.A, 4 avril 1928, R.S.A. vol II p 738

³ affaire “ *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui ci* ” Rec 1986 p 14

Est-ce une porte entre ouverte à une tempérance de la notion de souveraineté ou encore à un droit d'ingérence en terme d'environnement ?

On peut le penser à la lecture d'anciens arrêts de la Cour Internationale à une époque où l'environnement ne jouissait pas des faveurs des acteurs de la Société internationale.

Ainsi en 1949 la CPIJ indiquait que "tout État a l'obligation de ne pas utiliser son territoire à des fins contraires aux droits des autres États"⁴.

Cette argumentation sera reprise par la CIJ qui posera le principe de l'utilisation non dommageable du territoire⁵.

Pour P.M Dupuy, il coexiste deux conceptions de la souveraineté, une très fermée et une seconde dont l'esprit anima la conférence des Nations Unies sur l'environnement marin.

R.J Dupuy développe la notion " d'englobant " pour expliquer les problèmes liés à la prise en compte de l'environnement, l'environnement étant un englobant pour l'humanité, et l'humanité un englobant pour les hommes et les nations...on assiste alors à une remise en question du Droit International public car cette notion d'englobant n'a aucune considération des frontières, à l'image des pollutions.

Cette idée sera aussi présente en Suède où l'on donnera enfin une dimension planétaire à l'écologie et où on prendra conscience que la vie de l'homme est subordonnée au maintien des équilibres biologiques.

Pour Michel Bachelet les relations internationales sont arrivées à l'époque du libre abandon de la souveraineté dans des cas limités où le renoncement serait utile à la communauté internationale⁶ ; cette renonciation ne serait en rien un point de rupture mais une simple " aliénation fonctionnelle ". L'auteur rappelle que la Convention de Rio dispose que chaque Etat restant maître d'appliquer le dispositif international " dans la mesure et selon qu'il conviendra ", dès lors que la souveraineté sera opposable à l'intérêt de la collectivité alors le principe de patrimoine commun de l'humanité restera " un exercice de laboratoire juridique ".⁷

Pour l'auteur, l'ingérence écologique va bientôt bénéficier de ce qui a été refusé à sa sœur aînée, l'ingérence humanitaire : la nécessité !

Un exemple mérite selon lui d'être étudié : le droit maritime

Art 226 de la Convention de Montego Bay (CMB) de 1982 : en cas d'immersion dans la Zone économique exclusive (ZEE) ou au dessus du plateau continental, un droit d'arraisonner est autorisé, ce qui peut aboutir à l'immobilisation du navire en cas de risque inconsidéré.

Art 228 CMB : ce droit d'arraisonner est aussi autorisé pour les infractions commises en dehors de la mer territoriale, et si l'Etat du pavillon du navire en

⁴ affaire du *Détroit de Corfou* Rec 1949 p22

⁵ rapport CDI sur sa 48^{ème} session, 1996 doc.A/51/10 , p.292

⁶ L'INGERENCE ECOLOGIQUE ,M.BACHELET , Ed Frison – Roche 1995 p201

⁷ op cit p 207

infraction n'engage pas lui même des poursuites ou s'il a négligé ce pouvoir par le passé...

Intéressons nous dorénavant à la spécificité de la protection de l'environnement marin :

Dès 1926, sous l'influence des britanniques et des américains, qui possédaient les deux plus grandes flottes pétrolières, s'est tenue une conférence internationale à Washington en vue d'établir des normes visant à limiter une pollution qui inquiétait déjà. Aucune suite ne sera donnée à cette conférence. La Société des Nations (SDN) s'y est également intéressée en 1930 lors de la conférence de la Haye sans aboutir à un résultat probant.

Il faut attendre 1954, pour que la pollution par les hydrocarbures attire l'attention de la société internationale. La pollution par les substances radioactives attire également les regards ...ce qui semble être le corollaire de cette époque où des sommes colossales grèvent les budgets de certains Etats en vue de s'équiper en missiles...ou autres installations civiles.

La récente histoire de la prise en compte de la fragilité de l'environnement marin peut se diviser en trois périodes :

1) 1954-1971

Une grande période liée aux problèmes de pollution par hydrocarbures ou aux problèmes connexes.

Comme signalé ci dessus, la première convention multilatérale porte sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures...elle sera amendée en 62-69-71. Elle prohibe le rejet volontaire de pétrole et de substances à base de pétrole et ce par certains navires et dans des aires géographiques limitées.

Une grande critique : le pouvoir en cas de problème n'est conféré qu'à l'Etat du pavillon

1969 : **Bruxelles**

Deux nouvelles conventions sur la pollution par les hydrocarbures :

dont une sur la haute mer : l'Etat côtier peut prendre des mesures pour prévenir, réduire ou éliminer un danger grave et imminent pour ses côtes.

Critique : pouvoir excessif ou pouvoir excessivement limité, notamment dans les principes qui se rapprochent de la légitime défense ou de la nécessité.

La deuxième : sur la responsabilité civile pour les pollution par hydrocarbures.

Ici est établie la stricte responsabilité des propriétaires de « tankers » dont le pétrole s'échappe, ou suivant un accident qui cause un dommage au territoire, voir même au territoire marin.

En complément on notera l'instauration d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971).

Deux accords régionaux concernant aussi la pollution par les hydrocarbures sont adoptés :

- L'un concernant la Coopération en matière de pollution par les hydrocarbures en mer du Nord.
- L'autre concernant les Accords de Copenhague.

Concernant le nucléaire : on observe de nombreuses conventions sur le sujet, mais elles ne portent pas directement sur les problèmes environnementaux, elles ont néanmoins quelques incidences sur notre propos.

Exemples : le traité ayant trait au placement d'armes nucléaire ou de destruction massive sur le sol et sous sol de l'océan (11/2/71, entré en vigueur en 1972)

Également la Convention dite SOLAS de 1960 (Safety Of Life At Sea) sur la sauvegarde de la vie en mer ou encore les Conventions de Genève sur la haute mer et sur le plateau continental(1958).

1) 1972-1979

On assiste durant cette période à une croissance du nombre de conventions qui couvrent dorénavant un large éventail de pollution avec une grande innovation : un système d'amendements assez rapide pour suivre le progrès scientifique et technique.

Une Convention sur l'immersion en mer des déchets : Convention d'Oslo de 1972, applicable pour la Mer du Nord, une partie de l'Arctique et l'Atlantique du Nord Est.

En juin 1972 : Conférence de Stockholm sur l'environnement humain : y sera adoptée une déclaration sur l'environnement humain qui consacre une partie spéciale à la pollution marine (recommandations 86 à 97), pour R.J DUPUY, il s'agit d'une alerte communautaire...

Création du Programme des Nations Unies (PNUE) : institution qui choisit les océans comme domaine prioritaire ; en 1974 a été mis en place le programme pour les mers régionales. Les différences sur les priorités régionales sont respectées mais une stratégie commune a été élaborée et définie par le Conseil d'administration du PNUE.

Le PNUE tire son inspiration de la conférence de Stockholm et de deux de ses principes à savoir la protection au niveau régional et la protection au niveau global. Ainsi, dans la recommandation 92, il est écrit que les gouvernements doivent prendre au niveau national des mesures efficaces pour contrôler les sources de pollution des mers, en coordination avec les actions au plan régional et au cas échéant international.

La CMB quant à elle, propose une coopération au plan mondial et le cas échéant au plan régional (art 197).

Par mers régionales, le PNUE entend essentiellement les mers fermées ou semi-fermées (golfe, bassin ou mer entourée de plusieurs États et reliée à une autre

mer ou océan par un passage étroit ou principalement constituée de la mer territoriale ou de la ZEE d'un ou plusieurs États.

Les actions au plan régional sont théoriquement plus faciles d'application, elles permettent la mise en œuvre de principes plus sévères qu'au plan international.

- concernant la portée mondiale : elle est un point essentiel de ce programme, qui prend chaque plan comme une expérience utile pour les autres plan d'action... afin d'éviter de refaire les mêmes erreurs.

Un système mondial de surveillance des océans est mis en place , le GEMS , coordonnant ainsi les missions de surveillance des autorités mises en place au niveau régional.

Cet esprit de nécessaire coopération est un des éléments essentiels ici de la Convention de Stockholm.

On retrouve ceci à l'échelle national avec le " point focal national ", chargé de la liaison entre autorité nationale et l'autorité centrale du programme régional.

Il est intéressant de noter qu'auparavant les mesures de protection valaient pour la mer territoriale et pour la ZEE quand elle était revendiquée. Dans certains accords, parfois antérieurs à la CMB qui officialise la ZEE...comme par exemple ceux concernant la Méditerranée, le Pacifique Sud est et le Pacifique Nord, on observe une extension de ces mesures à la haute mer, qui cesse d'être *res nullius* mais devient un patrimoine écologiquement indissociable des mers côtières.

Un des grands intérêts de ces programmes est que contrairement aux traités classiques du droit international (avec obligations précises et intangibles), les conventions cadres (conventions régionales dont le cadre juridique est identique quelques soient les régions) sont susceptibles d'extension (protocoles techniques).

En 1988 : huit conventions, un accord et quatorze protocoles additionnels et ce pour huit zones différentes avaient été signés.

Ces conventions peuvent se diviser en deux catégories : l'une curative et l'autre préventive .

Ce caractère de prévention est très présent, sauf dans la convention de Barcelone. L'étude d'impact sur l'environnement, qui trouve son origine aux Etats Unis dans une loi de 1969, y tient une place majeure.

La réglementation se décompose en deux techniques principales :

- institution d'un régime d'interdiction ou d'autorisation
- élaboration de normes dites " écostandards ", qui revêtent un caractère très utile car l'obligation de résultat y est identifiable et se substitue à des règles de comportement général.

Les programmes préconisent aussi l'adoption de mesures pédagogiques, on retrouve là la continuité du principe 4 de la déclaration adoptée après Stockholm qui énonce que l'Homme a une responsabilité particulière dans la sauvegarde et sage gestion du patrimoine constitué par la flore, la faune sauvage et son habitat.

Dans la foulée de la réunion de Stockholm, est convoquée une conférence intergouvernementale qui conduira à l'adoption de la Convention de Londres sur l'immersion, semblable à l'accord régional d'Oslo mais d'application globale.

1973 : Convention MARPOL, sous l'auspice de l'IMCO :
se compose d'un préambule, de deux protocoles et de cinq annexes. Elle s'applique en cas de Pollution accidentelle et opérationnelle :
Pour les pollutions par les hydrocarbures,
Substances nocives liquides en vrac,
Substances nocives containérisées ou emballées,
Eaux usées venant de terre,
Déchets issus des navires.

La même conférence adopta un protocole d'action en Haute mer en cas de pollution par substances autre que le pétrole.

Des accords non gouvernementaux existaient également en ce domaine :
Les accords TOVALOP : adopté en 1969 avec 50% du tonnage des « tankers » alors en service, en 1978 99% des tankers seront couverts par ce système...qui ne comporte aucune réelle sanction.
CRISTAL : (contract regarding an interim supplement to tanker liability for oil pollution) : pour les compagnies traitant de l'extraction, raffinage ou commerce)
Ce système instaure une compensation pour toutes les personnes qui souffriront de la pollution, inclus l'armateur qui se verra rembourser le coût des mesures préventives mises en œuvre.

Pour les pollutions dues aux installations off-shore (pétrole et gaz) :
Convention OPOL, qui a pour principe la responsabilité en cas de dommage de pollution et la prise en charge des coûts pour y remédier dans une limite de 25 millions de USD par accident.

Le grand apport de la CMB réside dans la perte du monopole d'action de l'Etat du pavillon en matière de lutte contre la pollution de l'environnement marin et par ce biais, une distinction est opérée entre les différents acteurs possibles dans la lutte contre la pollution :

1) L'Etat du pavillon :

Les navires relevant de son contrôle doivent respecter les normes internationales et nationales quel que soit le lieu où ils se trouvent (art 217 al 1).
Cet Etat doit prendre des mesures pour interdire à ses navires d'appareiller tant qu'ils ne sont pas conformes aux règles y compris de construction et de périodicités des inspections.

En cas d'infraction, l'Etat du pavillon est tenu d'enquêter, le cas échéant il peut intenter une action quel que soit le lieu de l'infraction....avec une sanction devant être " suffisamment rigoureuse ".

2) l'Etat du port :

Possibilité d'ouvrir une enquête, intenter une action contre un navire pour tout rejet effectué en haute mer en infraction dans les eaux intérieures, mer territoriale, ZE d'un autre Etat.

Possibilité d'intenter une action ou enquêter seulement si les rejets ont entraîné ou risquent d'entraîner une pollution de ses propres eaux ou si un autre Etat qui a subi ou qui risque de subir des dommages du fait de ces rejets le lui demande (art 218).

Il doit s'efforcer de faire droit aux demandes d'enquête de tout autre Etat dont les eaux auraient été polluées par le navire en infraction, ainsi qu'aux demandes d'enquête par l'Etat du pavillon du navire en infraction (218 al 3).

Il possède la possibilité d'empêcher appareillage tant que la cause des menaces pas éliminées.

3) l'Etat côtier :

Une compétence importante lui a été conférée pour lutter dans la mer territoriale(MT) et la Zone économique exclusive (ZEE) :art 21 et 56. Son pouvoir législatif est reconnu sur la mer territoriale ainsi que dans la ZEE (art 212).

L'article 220 permet d'opérer des distinctions :

- le navire se trouve volontairement dans la MT et la ZEE ou est soupçonné : possibilité d'intenter une action, voire une immobilisation du navire
- navire navigant en MT, ayant commis une infraction aux règles : possibilité d'inspection et d'immobilisation conformément à son droit interne.
- Al 5 : si l'Etat côtier à des raisons de penser qu'une infraction a entraîné des rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquedes dommages importants et si un élément de preuve les justifient, alors l'Etat côtier a la possibilité d'immobiliser le navire conformément à son droit interne.

Toutefois ...le navire a la possibilité de poursuivre sa route s'il existe des procédures prévoyant le versement de cautions ou autres garanties financières.

L'article 226 al1 : évoque l'inspection matérielle ; elle est limitée à l'examen des certificats, registres et autres documents dont le navire est tenu d'être muni.

L'inspection peut être plus poussée au cas où des irrégularités ou des omissions apparaîtraient.

L'immobilisation doit être limitée au minimum, sauf risque inconsidéré, mais dans ce cas l'Etat du pavillon doit être informé sans retard.

Art 236 : les conventions relatives à la protection et préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou auxiliaires, ni aux navires ou aéronefs appartenant à un Etat et utilisés exclusivement à des fins de Service Public non commerciales. Mais on invite l'Etat à prendre des mesures appropriées pour agir :“ autant faire cela d'une manière compatible avec la convention ”.

Types de conventions :

1) pollution précise dans un cadre géographique précis

Accords de Bonn de 1969 : Mer du Nord contre pollution hydrocarbure remplacé en 1983.

Convention d'Oslo du 15/2/72 relative à la prévention de pollution par opération d'immersion dans le Nord Est de l'Atlantique

2) réglementation globale dans un cadre géographique précis

Par exemple la convention d'Helsinki de mars 1972 : protection de la mer Baltique.

3) tentatives de réglementation universelle

Nous pouvons ainsi évoquer les deux conventions de Londres :

1972 : immersion de déchets en mer,

1973 : Convention MARPOL, qui porte sur la pollution par les navires.

La logique semble donc être celle ci : quelques grands principes d'où seront déduit des règles spécifiques...universelles ou régionales.

Les différentes pollutions marines⁸

La définition de la pollution a été arrêtée par le GESAMP en 1972 et a été reprise par la CMB : en son article 1 al 4 ; une pollution est :

“ Une 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 des dommages aux ressources biologiques et à la faune et flore marines, des risques pour la santé de l'homme, une entrave aux activités maritimes (y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer), une altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et une dégradation des valeurs d'agrément”.

Avec cependant quelques élargissements :

L'article 196, qui indique la « volonté de réduire et de maîtriser la pollution résultant de l'utilisation de techniques (aucune précision) », et surtout en y ajoutant « l'introduction intentionnelle ou accidentelle, en une partie du milieu marin, d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles ».

Dans le texte de 1982, la coopération internationale au plan régional et mondial est présentée comme une obligation (pour l'élaboration de normes et de règles) avec

⁸ *DROITS MARITIMES TOME III – EXPLOITATION ET PROTECTION DES OCEANS* J-P Beurier/
P.Chaumette/ G.Proutière-Maulion, Ed Groupe Juris

un aspect particulier en cas de situation critique causée par une pollution (art 198/199). Une surveillance continue des risques de pollution et des effets de celle ci (art 204 al 1) est aussi préconisée.

Les pollutions marines font l'objet d'une typologie classique :

1) En prenant en considération l'origine de la pollution :

- pollutions océaniques (venues des navires ou autres bâtiments de mer).
- pollutions telluriques (par les fleuves ou autres déversements).
- pollutions atmosphériques (des particules issues des diverses activités industrielles...ou de l'incinération en mer).

2) En identifiant le polluant :

- pollutions bactériologiques
- pollutions chimiques (produits naturels ou de synthèses nocifs pour le milieu)
- pollutions radioactives (venues d'une fuite de substances ionisantes dans le milieu marin)
- pollutions thermiques (par réfrigération des centrales)
- pollutions mécaniques (versement de déblais en mer)

3) Sur la cargaison ou les résidus :

- pollutions opérationnelles (volontaires)
- pollutions accidentelles.

Ainsi, deux types de conventions apparaissent⁹ :

- Celles relatives à la prévention des pollution marines, notamment les conventions prévenant les pollutions d'origine tellurique et par immersion.
- Celles relatives à la réparation des dommages causés par une pollution marine, notamment les conventions qui ont trait au transport maritime d'hydrocarbures et de produits dangereux.

⁹ Cette distinction est une distinction générale, toutes les conventions relatives à l'environnement marin ne pourraient rentrer dans ces deux catégories, la Convention MARPOL en est un bon exemple puisqu'elle a trait à la prévention de la pollution s'agissant du transport maritime d'hydrocarbures.

PARTIE I : Les mesures de prévention **contre les pollutions d'origine** **tellurique et par immersion**

« Utiliser la mer comme "poubelle universelle" est une forte tentation pour ceux qui cherchent à économiser le coût parfois fort élevé de l'élimination des déchets industriels ».¹⁰

En effet, en plus de la pollution immédiatement visible, due aux hydrocarbures dont nous parlerons ultérieurement, il y a également un vrai risque provenant de polluants invisibles, mais dont l'homme "gave les eaux de mers et les océans" : molécules synthétiques non biodégradables, particules de métaux lourds, rejet de boues usées, nitrates et effluents agricoles Sont de véritables dangers et causes la mort lente de la mer.

C'est aujourd'hui une bien triste réalité : le milieu marin est traité en poubelle, agglomérations et activités côtières y rejettent directement des déchets. S'y ajoutent les matières dangereuses et toxiques amenées par bateaux pour les déverser dans la zone des grands fonds marins ou pour les incinérer en mer. Il y a une utilisation massive de la mer comme dépôt d'ordures, des milliers de tonnes de matières dont on cherche à se débarrasser peuvent être évacuées par le seul voyage d'un navire soit en les immergant directement dans la mer, soit en les incinérant loin des côtes.

Un problème particulier est également posé par les déchets radioactifs : jusqu'en 1983 les pays européens ont jeté des déchets considérés comme faiblement radioactifs à une profondeur de 4000 mètres dans certaines zones de l'Atlantique. De même, un pays comme l'ex URSS est connu pour avoir pollué la mer de déchets radioactifs, sans qu'aucune précaution ne soit prise.

C'est particulièrement dans les régions côtières et dans les mers fermées que la pollution est plus grave. En effet, pour les mers fermées ou semi-fermées, reliées à l'océan seulement par un passage étroit, le renouvellement des eaux ne s'effectue que très lentement. C'est principalement là que se manifestent ces deux types de pollution, provoquant des dégâts à plusieurs niveaux :

- A la flore marine;
- A la faune : on note une destruction des zones de reproduction provoquant une baisse des stocks. De surcroît, la concentration de produits toxiques dans la chair des poissons et des crustacés rend leur consommation parfois dangereuse.
- Enfin ces pollutions engendrent des nuisances directement perceptibles par l'homme telles que la dégradation de la qualité des eaux de baignade. Une affaire de pollution à proximité de l'usine de retraitement de déchets nucléaires de la Hague a d'ailleurs récemment frappé les esprits. Il

¹⁰ Alexandre KISS, Droit international de l'environnement, pédone, études internationales, 1989.

s'agissait d'un émissaire d'eau de refroidissement, une perte de son effluent sur les plages.

Ces nuisances ont progressivement été prises en compte, mais il ne s'agit là que d'une préoccupation relativement récente du droit international à l'égard des deux types de pollutions qui feront l'objet de cette étude à savoir la pollution d'origine tellurique et celle issue de l'immersion de déchets. C'est deux sources de pollution feront ici l'objet d'une étude conjointe, ceci s'explique par le fait qu'il s'agit dans chaque cas d'un "déversement", bien que la zone ou celui-ci est effectué soit différente.

Après une longue période d'immobilité, la réglementation relative à ces deux types de pollutions est de plus en plus stricte. L'accent sur le plan international a été mis sur la prévention avec l'adoption d'un certain nombre de règles pour interdire certains actes ou les soumettre à autorisation.

Avant d'étudier en détail cette réglementation, il est nécessaire de définir ces deux types de pollution.

Voyons tout d'abord à quoi se rapporte la notion d'immersion de déchets et ce qui a entraîné sa prise en compte en matière de lutte.

Définition : Il faut entendre par immersion tout déversement délibéré de déchets ou autres matières, à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer, ainsi que tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages.

En revanche, ne constitue pas une immersion le déversement de déchets ou autres matières produits directement ou indirectement lors de l'exploitation normale de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer, ainsi que leurs équipements sauf lorsque les déchets ou autres matières sont transportés en vue de leur élimination.

Il devenait urgent à titre préventif de lutter contre ce type de pollution face à la multiplication des immersions de déchets, leur élimination sur terre étant plus difficile et plus coûteuse. Les Etats ont fort heureusement peu à peu pris conscience du danger que représentent ces immersions pour la faune, la flore et plus généralement pour la vie humaine : a titre d'exemple l'immersion de déchet entraîne notamment un risque d'eutrophisation du milieu. C'est ainsi que l'immersion de boues rouges dans le Golfe de Gène a entraîné l'eutrophisation du milieu dans la zone de déversement¹¹.

Il est convient maintenant de voir à quoi se rapporte la notion de pollution d'origine tellurique : ce type de pollution est défini comme la pollution de zones maritimes due aux déversements par les cours d'eau, les établissements côtiers ou émanant de toutes autres source située sur la terre ferme ou sur des structures artificielles. C'est une pollution d'origine chimique ou bactériologique, rejetée directement mais qui est hélas particulièrement vicieuse car "insidieuse" et massivement nuisible Elle représente aujourd'hui environ 80 % des nuisances. Le déversement continu d'eaux usées a entraîné une eutrophisation de certaines zones de mers côtières. Les rejets industriels sont ainsi composés de métaux

¹¹ Au début des années 70, il y a eu une immersion massive de "boues rouges" au large de la Corse par des navires spécialement construits à cet effet par la firme italienne Montedison. Les suites judiciaires de cette affaires ont débouché sur la condamnation du directeur de la société.

lourds, et de produits chimiques, qui sont hautement toxiques. Non biodégradables, ces produits sont difficilement assimilables par le milieu marin, s'accumulant dans les organismes vivants, et ayant de graves répercussions sur la qualité de l'écosystème. Ceci peut avoir des conséquences économiques dans la mesure où elle peut causer la ruine de l'activité de pêche et de cultures marines dans les zones côtières proches de secteurs sur-urbanisés et industrialisés.

Il a fallu attendre les années 70 pour que les Etats s'entendent et adoptent des mesures visant à prévenir ces deux sources de pollution. De manière générale, une technique a été particulièrement utilisée. Il s'agit de l'institution de régimes d'autorisation c'est-à-dire que certaines activités sont par principes interdites sauf accord d'un permis par l'autorité compétente. Par exemple, l'article 4 de la convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets signée le 29 décembre 1972 dispose que "Conformément aux dispositions de la présente Convention, chaque Partie contractante interdira l'immersion de tous les déchets ou autres matières ...".

C'est ainsi que l'immersion des déchets mentionnés à l'annexe I est interdite (les autres matières pouvant être autorisées). Différentes catégories de substances à immerger sont déterminées selon leur toxicité ou le danger qu'elles représentent pour le milieu marin et leur persistance.

Comme nous le verrons au cours de ces développements, les mesures de protections sont essentiellement régionales. Il n'y a notamment pas au niveau international de convention de portée universel lutter contre la pollution d'origine tellurique. En effet, c'est surtout la solution régionale qui a été retenue, la gestion de la pollution tellurique s'avérant par exemple délicate au niveau mondial. Ceci s'explique par le fait qu'en privilégiant l'approche régionale, la solidarité entre les Etats riverains est renforcée, car les spécificités de chaque bassin maritime sont particulièrement mieux prises en compte.

Dans un premier temps, les réponses ont été séparées, purement spécifiques. Ces deux types de pollution n'ont été évoqué qu'a travers une approche juridique sectorielle de lutte (I). Mais les réponses plus récentes ont été globalisées. Les instruments existant aujourd'hui ont pris deux formes nouvelles. D'une part les conventions spécifiques, consacrées uniquement à l'une des deux nuisances ont été regroupées pour n'en former qu'une seule. D'autre part, les conventions élaborées dans le cadre du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (ci-après PNUE) ne concernent pas uniquement un seul type de pollution. Bien au contraire, l'ensemble des problèmes est pris en compte. Désormais il s'agit d'une réponse globale et régionalisée (II).

Chapitre I : Des mesures de lutte uniquement sectorielles

Les premières réponses préventives aux risques de pollution d'origine tellurique ou par immersion sont apparues sous la forme de conventions très spécifiques répondant uniquement aux problèmes posés par un seul type de pollution. Voyons donc tout d'abord les réponses apportées à la pollution par immersion de déchets industriels (A) puis celles relatives aux pollutions d'origine tellurique (B).

A] Les pollutions par immersion de déchets industriels

Ce problème a été réglé à l'origine par deux conventions : la première, celle d'Oslo ne concernant qu'un secteur précis (1), tandis que la seconde convention, celle de Londres avait une vocation mondiale (2).

1) La convention d'Oslo du 15 février 1972

La région particulièrement menacée par les immersions étant l'Atlantique du Nord-Est, les riverains de cette zone ont été les premiers à signer une convention afin de limiter les immersions à Oslo le 15 février 1972¹².

Cette convention avait pour objet la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs.

Voici en quelques mots quelles sont les caractéristiques de cette convention :

- Elle concerne toutes les immersions opérationnelles (c'est-à-dire volontaires).
- Son champ d'application couvre la Haute-mer et la mer-territoriale des Etats côtiers.
- Elle concerne les engins de déversements des pays signataires et ceux qui chargent dans les ports des parties contractantes (à noter à ce sujet que les plates-formes en mer sont assimilées à des navires).
- Pour l'application de la convention est instauré un système de listes en fonction desquelles est autorisée ou interdite toute immersion.
- Les Etats parties sont chargés de la mise en œuvre de la Convention.

Voici comment s'organise le système de gradation :

- Une liste "noire" dans l'annexe I énumère les substances dont l'immersion est interdite (article 5).¹³ Figurent ainsi en annexe I les matières qui ne se décomposent pas ou difficilement, c'est-à-dire les plastiques et autres matières synthétiques non destructibles susceptibles de flotter ou de rester

¹² Convention entrée en vigueur le 7 avril 1974 et amendée par les protocoles additionnels du 2 mars 1983 et 5 décembre 1989.

¹³ Ce sont des substances telles que le mercure, le cadmium, les plastiques persistants c'est-à-dire de manière générale les substances particulièrement toxiques, nocives notamment pour la chaîne alimentaire aquatique. Le critère de sélection de ces substances réside dans le fait qu'elles ne sont pas rapidement décomposées ou rendues inoffensives par des processus naturels.

en suspension dans la mer, par exemple les filets et les cordages. Ces matières peuvent en effet causer des dommages sérieux parmi les mammifères marins (dauphins, phoques).

- En annexe II figurent les substances moins toxiques. Dans cette liste "grise" sont répertoriées les substances et matériaux dont l'immersion est possible mais uniquement en vertu d'un permis spécifique délivré par l'autorité nationale compétente (article 6)¹⁴. Le permis ainsi délivré spécifie les conditions d'immersion qui ne peuvent se faire à moins de 150 000 milles des côtes et à moins de 2 000 mètres de profondeur.
- Enfin, l'immersion de toutes les autres substances est subordonnée à un permis général dont les conditions de délivrance sont bien spécifiques.

Selon l'annexe III l'autorité permettant l'immersion doit connaître les caractéristiques des déchets (quantité, composition, propriété physique, toxicité..), celles du lieu d'immersion et les méthodes de dépôts. De manière générale, l'autorité nationale doit avoir en sa possession suffisamment d'éléments lui permettant de mesurer l'impact de l'immersion sur la faune et la flore.

Un problème demeurait cependant, ce texte n'interdisait l'immersion que d'un nombre relativement limité de substances, et grande lacune, elle n'abordait pas la question des déchets radioactifs.

Les dispositions contenues dans la Convention d'Oslo ont largement inspiré les auteurs de la convention de Londres signée 10 mois plus tard.

)1 La convention de Londres du 29 décembre 1972

La Convention de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets a été ouverte à la signature simultanée à Londres, Mexico, Moscou et Washington le 29 décembre 1972 et est entrée en vigueur depuis le 30 août 1975.

Elle est d'une importance considérable, car, reprenant celle d'Oslo, elle a une portée beaucoup plus large car elle se situe au niveau mondial¹⁵.

Son caractère essentiellement préventif se situe dans le fait que les parties doivent prendre toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution des mers par l'immersion de déchets et d'autres matières susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marine, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer. (Ceci est précisé par le préambule et par les deux premiers articles).

Cette convention reprend le système de graduation comme pour la convention d'Oslo :

¹⁴ Ce sont les substances telles que l'arsenic, le plomb, le cuivre, le zinc, la ferraille, le goudron ... Bien que toxiques, ces substances sont moins nocives que celles figurant dans la liste noire ou sont plus rapidement rendues inoffensives par un processus naturel.

¹⁵ Son champ d'application couvre toutes les zones marines sauf les eaux intérieures des Etats parties.

- le principe est l'interdiction de l'immersion de certains déchets déterminés par l'annexe I ("liste noire")¹⁶.
- Peut être autorisée l'immersion de certains déchets, mais celle-ci comme pour la convention d'Oslo, est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis spécifique¹⁷.
- Pour les autres substances est exigé un permis général (article 4).

A noter la signature le 2 mars 1983 d'un protocole additionnel à la convention interdisant également l'incinération des déchets toxiques en mer.

L'exécution des dispositions de la Convention est de la responsabilité des Etats parties: ils doivent interdire les immersions et délivrer les permis d'immersion spéciaux (pour les substances figurant sur la "liste grise") ou généraux (pour les substances non mentionnées par les deux premières annexes de la convention).

Concernant les conditions de délivrance, tout comme pour la convention d'Oslo, figurent en annexe III les éléments qui doivent être pris en considération pour établir les critères régissant la délivrance des autorisations¹⁸.

Il est intéressant de mettre en parallèle ces deux conventions adoptées à quelques mois d'intervalle.

Il y a un certain nombre de points communs entre ces deux conventions. Le système de contrôle sur les immersions est pratiquement identique dans ces deux conventions : les Etats doivent veiller au respect des dispositions par les navires et aéronefs chargeant sur leur territoire des substances et des matériaux destinés à l'immersion et par ceux qui sont présumés effectuer des opérations d'immersion dans les zones relevant de leur juridiction. De plus, chaque partie contractante doit prendre toutes mesures appropriées pour prévenir et réprimer les actes contraires aux dispositions de ces deux conventions.

Malgré de nombreuses similitudes, il y a entre ces deux conventions des différences essentielles. La première est bien entendu la portée géographique. La seconde différence est d'ordre institutionnel¹⁹.

Evoquons pour conclure sur ces conventions spécifiques le cas particulier des déchets radioactifs :

Comblant la lacune de la convention d'Oslo qui ne traitait pas de ce type de déchets, ils sont évoqués par la convention de Londres. L'immersion de déchets fortement radioactifs est interdite en vertu de la liste I. En revanche, les déchets faiblement radioactifs sont réglés par la liste II, c'est-à-dire qu'ils peuvent être

¹⁶ Cela concerne par exemple les composés organohalogénés, le mercure et ses composés, les plastiques non destructibles....

¹⁷ Ces substances, figurant à l'annexe II ("liste grise") sont notamment les déchets contenant des quantités notables d'arsenic de plomb, de cuivre, de zinc.

¹⁸ Sont pris en considération les caractéristiques et la composition de la matière, les caractéristiques du lieu d'immersion c'est-à-dire l'emplacement, la cadence d'évacuation de la matière, la caractéristique du lieu, du fond, ou encore la méthode de dépôt.

¹⁹ Dans la convention de Londres, les organes appelés à surveiller l'application ne sont "qu'esquissés" tandis que la convention d'Oslo institue une commission chargée de la surveillance générale sur la mise en œuvre de la convention, recevant la liste des permis donnés, les immersions, examinant l'état des mers et tenant à jour le contenu des listes de substances dont l'immersion est soit interdite, soit restreinte, il y a donc une meilleure surveillance.

immergés en vertu d'un permis spécial. Le problème est alors de déterminer quels sont les critères de distinction entre déchets faiblement ou fortement radioactifs. En conséquence, l'immersion de déchets radioactifs pouvait très bien être autorisée²⁰.

Cette convention de Londres a été marquée par de récents développements : la résolution de 1993 et le protocole de 1996 qui sont signe d'un durcissement.

- tout d'abord, avec la résolution du 12 novembre 1993²¹, il a été décidé l'interdiction totale et définitive de l'immersion en mer²² de tous les déchets radioactifs (le principe d'interdiction fixé à l'annexe I a donc été en 1993 étendu à tous les déchets radioactifs).

Cette interdiction totale et définitive est entrée en vigueur le 20 février 1994 sauf en ce qui concerne la Fédération de Russie qui a communiqué une déclaration de non acceptation de l'amendement adopté au titre de la résolution. Malgré l'avancé opérée par cette interdiction générale, cette exception représente la subsistance d'un danger encore grave, la Russie étant l'un des principal pollueur, ayant déjà déversé des déchets radioactifs en grande quantité, elle ne se gênera pas encore de le faire.

- La convention de Londres vient à nouveau d'être modifiée avec le protocole de 1996 adopté par une réunion spéciale des parties contractantes à la convention de Londres le 7 novembre 1996²³.

La définition de l'immersion a à cette occasion été transformée, le protocole y ajoute "tout entreposage de déchets et autres matières sur le fond des mers, ainsi que dans leur sous-sol, à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer", en excluant "l'abandon sur le fond des mers, ainsi que dans leur sous-sol, de matières à des fins autres que leur simple élimination"²⁴.

Les dispositions contenues dans ce protocole apparaissent plus strictes et modifient le système originaire de graduation.

- D'une part, le protocole de 1996 élargit le champ des interdictions avec notamment l'interdiction de l'incinération en mer.
- Il introduit de nouveaux concepts de protection. C'est ainsi que le concept de précaution en matière d'immersion de déchets à fait son entrée, et la prévention du risque impose que tous les effets nocifs soient devancés. De même, est appliqué le principe du pollueur/payeur dans la mesure où l'autorisation d'immersion est

²⁰ A noter que les parties contractantes de la convention de Londres se sont mis d'accord en 1983 de suspendre provisoirement et de façon volontaire le déversement en mer de déchets radioactifs, jusqu'à ce que de nouvelles études sur les effets de ces activités soient disponibles en 1985, mais la suspension a été prolongée afin de permettre aux Gouvernements d'examiner les résultats. Puis, une modification de la convention en 1993 suspendra cette pratique.

²¹ Résolution L.C.51 (16) du 12 novembre 1993, adoptée lors de la 16^{ème} réunion consultative des parties contractantes à la convention de Londres.

²² La "mer" est définie à l'article 3 de la convention comme "toutes les eaux marines à l'exception des eaux intérieures des Etats".

²³ Son entrée en vigueur est prévue pour le début des années 2000.

²⁴ Ceci a donc emporté la modification de la définition au terme "mer" qui inclut désormais "les fonds marins et leur sous-sol", mais en excluant toujours les eaux intérieures. Cependant, un nouvel article 7 relatif aux eaux intérieures impose à chaque partie contractante, soit d'appliquer les dispositions du protocole, soit d'adopter d'autres mesures efficaces permettant de contrôler les immersions ou incinérations délibérées.

assortie est assortie d'une obligation de couvrir le coût de la prévention de la pollution.

- Enfin, autre nouveauté, fondée sur les principes énoncés ci-dessus, les lites noires et grises élaborées à l'origine, sont remplacées par une liste qui énumère les substances dont l'immersion est autorisée : le principe est que toute immersion est désormais strictement interdite à l'exception de certaines catégories de déchets déterminés à l'annexe I et sous condition de délivrance d'un permis dans les conditions de l'annexe II.

Il est important de noter cependant que ce protocole est plus souple que la résolution de 1993 sur les matières radioactives. En effet, le point 3 de l'annexe I du protocole de 1996 dispose que "nonobstant [le principe d'autorisation], ces [matières] dont le niveau de radioactivité est supérieur aux concentrations minima (faisant l'objet d'exception) définies par l'AIEA (l'Agence Internationale de l'Energie Atomique) et adoptées par les parties contractantes ne doivent pas être considérées comme pouvant faire l'objet d'une immersion". *A contrario*, lorsque le niveau de radioactivité est faible, c'est-à-dire inférieur aux concentrations minima, de telles matières peuvent être immergées.

Peut donc se poser un problème de compatibilité entre la résolution de 1993 et le protocole de 1996²⁵. Il serait possible de considérer selon certains auteurs que "la compatibilité est incertaine du fait de la contrariété des principes posés, il faudrait alors considérer que l'instrument postérieur restreint n'est pas licite et donc affirmer la primauté de l'instrument postérieur restreint n'est pas licite et donc affirmer la primauté de l'instrument antérieur et du principe d'interdiction totale et définitive". Certes, d'un point de vue écologique, cette solution semble être la meilleure, mais comment, juridiquement pouvoir prétendre l'appliquer ? Normalement, doit prévaloir la disposition la plus récente, ce qui rendrait de nouveau possible certaines immersions de déchets radioactifs.

B] Les pollutions d'origine tellurique

La convention la plus complète est celle de Paris adoptée le 4 juin 1974 et qui a pour objectif la prévention de la pollution marine d'origine tellurique. Cette convention s'applique à l'Atlantique du Nord-Est et à une partie de l'océan Arctique à l'exclusion de la Méditerranée et de la mer Baltique²⁶.

Elle concerne toute pollution provenant des côtes, des cours d'eau, des canalisations ou des structures artificielles placées sous la juridiction des parties contractantes.

En vertu de l'article premier, les parties contractantes s'engagent à prendre des mesures individuelles ou communes pour combattre la pollution marine d'origine tellurique et à harmoniser leur politique à cet effet. Les parties s'engagent à fixer des normes de qualité de l'environnement, ainsi que des normes de rejet.

²⁵ Il y a en effet une certaine contrariété entre les deux principes posés, le premier interdisant totalement et définitivement les immersions, le second admettant certaines dérogation.

²⁶ Cette convention est en vigueur depuis le 6 mai 1978 et à été amendé par le protocole du 26 mars 1986.

Au terme de l'article 12, chaque partie doit veiller au respect des dispositions de la convention et prendre sur son territoire les mesures appropriées pour prévenir et sanctionner tout comportement contraire aux dispositions.

Cette convention est importante dans la mesure où elle a un large champ d'application. En effet, elle couvre la haute mer, mais également les eaux sous juridiction des Etats, y compris les eaux intérieures et les cours d'eau jusqu'à la limite de salure des eaux²⁷.

L'objectif à plus ou moins long terme est donc l'élaboration de programmes visant l'élimination des pollutions telluriques au moyen de règles visant l'amélioration de la qualité de l'eau. Ainsi, les parties se sont engagées à éliminer la pollution d'origine tellurique par les substances énumérées dans la liste "noire". Tout comme les conventions d'Oslo et de Londres, existe une liste grise dans laquelle se trouvent énumérées les substances moins toxiques et pouvant être rejetées sous réserve de délivrance d'un permis par l'autorité compétente. Enfin, il faut préciser que les parties s'engagent à adopter des mesures pour prévenir (et éliminer) la pollution d'origine tellurique causée par ces substances.

Afin d'assurer la surveillance des pollutions la convention a prévu la mise en place progressive d'un réseau d'observation permanent afin d'évaluer le niveau existant de la pollution et de vérifier l'efficacité des mesures prises. De plus une commission composée par les parties contractantes a en charge l'élaboration de programmes d'élimination ou de réduction de la pollution d'origine tellurique²⁸. Les Etats se sont donc engagés dans un long processus d'élimination de la pollution par les matières jugées les plus dangereuses, mais la disparition de certaines catégories de polluants tels que ceux issus de l'agriculture est loin d'être effective.

Voici donc examinées les conventions réglant un problème spécifique. Il ressort de cette présentation que sur le plan conventionnel la réglementation concernant ces deux types de pollution (mis à part la convention de Londres) est essentiellement régionale. Est ainsi et surtout protégée l'Atlantique du Nord-Est avec les conventions de Paris et d'Oslo. Il était donc logique de les réunir et c'est récemment ce qui a été fait. Cela rejoint un processus entamé antérieurement, c'est-à-dire que la lutte contre un type de pollution n'est plus le seul et unique objectif. La lutte contre la pollution d'origine tellurique et par immersion est désormais un objectif parmi d'autres. Actuellement, les moyens de lutte, uniquement régionalisés vont englober l'ensemble des sources de pollution.

²⁷ En conséquence, la convention s'applique aussi sur une partie du territoire terrestre de chaque Etat contractant.

²⁸ La qualité du milieu est en France surveillée par le Réseau National d'Observation (RNO) mis en place par le ministère de l'environnement le 6 décembre 1972 et géré par l'IFREMER.

Chapitre II : Deux types de pollutions intégrées dans la lutte globale

Désormais les mesures de prévention relatives aux pollutions d'origine tellurique ou par immersion sont intégrées aux mesures de protection plus générales.

Le cadre général de cette lutte se retrouve dans la Convention de Montego-Bay (ci-après CMB) dans laquelle sont énumérées les diverses formes de nuisances et qui impose aux Etats parties d'adopter les lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution pour toutes les catégories de nuisances énumérées²⁹. Les Etats doivent prendre des mesures en fonction de chaque types de pollution, l'article 194 alinéa 3 dispose que "les mesures prises en application de la présente partie doivent viser toutes les sources de pollution du milieu marin". C'est ainsi que la convention dispose partie XII consacrée à la protection et à la préservation du milieu marin que les Etats doivent prendre séparément ou conjointement des mesures visant à limiter "l'évacuation de substances toxiques, nuisibles et nocives, en particulier de substances non dégradables, à partir de sources telluriques, depuis ou à travers l'atmosphère ou par immersion"³⁰.

La convention prévoit donc la nécessité d'adopter au plan régional des normes pour prévenir et maîtriser la pollution. Par exemple l'article 210 prévoit que "Les Etats doivent adopter des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion.(...). Les Etats, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ...", c'est ainsi qu'aucune immersion ne doit pouvoir se faire sans l'autorisation des autorités compétentes des Etats pour la mer territoriale, la ZEE et le plateau continental. C'est l'Etat côtier qui délivre l'autorisation, réglemente et contrôle l'immersion.

L'article 207 contient à peut près les mêmes dispositions pour la pollution d'origine tellurique.

La CMB fixe donc en quelque sorte une recommandation générale préconisant, article 197 une coopération "(...) au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional (...) compte tenu des particularités régionales" et c'est justement ce vers quoi a évolué la réglementation. Outre le fait de poser des principes généraux, la CMB tout en reprenant une bonne partie des dispositions contenues dans les différentes conventions se veut codificatrice du droit de la mer. Donc un Etat qui refuse de s'engager dans une convention régionale, mais qui signe la CMB est obligée de l'appliquer, celle-ci ayant vocation à être un outil global de convention de la mer.

Cependant, si pour la première fois un texte de portée universelle impose une obligation générale de préservation du milieu marin, de prévention de la

²⁹ Ces diverses nuisances énumérées sont :

- les pollutions d'origine tellurique;
- les pollutions résultant de l'exploitation des fonds marins, pollution par immersion;
- les pollutions par les navires;
- les pollutions d'origine atmosphérique.

³⁰ Article 194 alinéa 3.

pollution marine. Le contenu des obligations matérielles des Etats n'est pas précisé, entraînant par-là même un manque d'homogénéité entre les différentes actions.

Désormais, pour l'Atlantique du Nord-Est a été adoptée une réglementation plus globale : a l'enchevêtrement de deux conventions relatives à cette zone réglant chacune le problème a été substitué depuis 1992 une seule convention (A). Mais dès avant la convention sur le droit de la mer, nombres d'actions régionales avaient été entreprises, comprenant des principes généraux puis des dispositions plus spécifiques. Ces actions régionales se sont développées dans la recherche d'un modèle commun par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (ci-après PNUE) (B).

A] La globalisation de mesures spécifiques : l'OSPAR

La convention de Paris constitue avec celle d'Oslo l'ossature de la convention OSPAR, concernant le Nord-Est Atlantique³¹.

C'est un instrument à vocation régional mais globalisé. C'est une synthèse des mesures de lutte contre le déversement des déchets (Oslo 1972) et celles contre les pollutions telluriques (Paris).

Avec cette fusion des deux systèmes de lutte, ont été instaurées des mesures plus rigoureuses, allant vers une véritable prévention des nuisances à la source.

Le champ d'application de la convention est relativement large. Il concerne les eaux intérieures jusqu'à la limite des eaux douces, la mer territoriale, les zones sous juridiction de l'Etat côtier et la haute mer pour l'ensemble océanique régional à l'exception de la Baltique et de la Méditerranée.

Cette convention concerne toutes les sources telluriques ainsi que toutes les immersions et incinérations de déchets à partir de navires, d'aéronefs ou d'installations en mer³². Elle est plus stricte que la convention d'Oslo dans la mesure où elle concerne également les déchets radioactifs, qu'il s'agisse d'immersion ou de rejets d'effluents d'origine tellurique³³.

Elle a pour objet de limiter et de supprimer la pollution et de faire prendre par les parties contractantes les mesures nécessaires à la protection de la zone maritime contre les effets préjudiciables des activités afin de préserver les écosystèmes marins.

Les parties contractantes doivent prendre des dispositions pour prévenir et supprimer la pollution en appliquant le principe de précaution. De même, s'applique le principe de pollueur/payeur.

³¹ Signature de la convention le 22 septembre 1992 pour la prévention de la pollution marine de l'Atlantique du Nord-Est instituant une commission unique, l'OSPARCOM. La convention est entrée en vigueur le 25 mars 1998.

³² Les pollutions visées sont définies à l'article 1 d) comme "l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, de substances ou d'énergie dans la zone maritime, créant ou susceptibles de créer des risques pour la santé de l'homme, des dommages aux ressources biologiques et aux écosystèmes marins, des atteintes aux valeurs d'agrément ou des entraves aux autres utilisations légitimes de la mer".

³³ L'article 3.3 de l'annexe II dispose que "l'immersion de substances notamment des déchets, faiblement ou moyennement radioactives est interdite".

Les autres mesures à caractère régional et couvrant l'ensemble des pollutions ont pour l'essentiel été adoptées dans le cadre du PNUE.

B] La recherche d'un modèle commun de lutte : le PNUE

L'origine du modèle normatif formé par une convention globale unique est représenté par la convention d'Helsinki (1). Par la suite, la recherche d'un modèle commun par le PNUE a abouti au système de Barcelone (2).

1) La convention d'Helsinki du 22 mars 1974

La convention d'Helsinki du 22 mars 1974³⁴ vise la protection du milieu marin de la zone de la mer Baltique. Beaucoup pensent qu'il s'agit d'une mer à l'agonie : en effet, pas moins de 10 millions de tonnes de polluants déversés chaque années, sans compter la présence d'algues toxiques, ou encore les menaces liées aux navires nazis coulés par les alliés à la fin de la seconde guerre mondiale et contenant des armes chimiques.

La convention d'Helsinki est située entre la convention d'Oslo et celle de Barcelone de 1976. Elle a une vocation globale, c'est-à-dire qu'elle s'applique à tous les cas de pollutions de la mer.

En matière d'immersion, cette convention est particulièrement radicale : sont interdites toutes les immersions sauf exception expressément spécifiée à l'annexe 5, c'est-à-dire essentiellement les déblais de dragage³⁵. Ces dispositions s'appliquent aux navires et aéronefs battant pavillon de tous les Etat parties, embarquant sur leur territoire ou dans leurs eaux intérieures ou territoriales des matières à immerger ou supposés avoir l'intention de procéder à l'immersion de déchets dans leurs eaux territoriales.

Cette convention consacre également une partie de ses dispositions à la pollution d'origine tellurique. Au terme de l'article 6, les parties contractantes doivent prendre les mesures appropriées afin de maîtriser et de diminuer la pollution tellurique. Une liste énumère les substances dont le rejet dans le milieu marin doit être limité : ces rejets sont toujours possibles mais seulement en vertu de permis spéciaux délivrés par les autorités nationales compétentes³⁶.

Une nouvelle convention, d'Helsinki date du 9 avril 1992. Son but est d'éliminer la pollution, et c'est surtout par rapport à la pollution tellurique que la convention veut aller plus loin que la précédente en mettant en avant la meilleure pratique environnementale et la meilleure technologie applicable. L'annexe III précise les mesures de prévention par rapport aux eaux d'égouts, aux eaux venant

³⁴ La convention a été signée par les 7 Etats riverains de la mer Baltique.

³⁵ Ils ne doivent pas contenir de substances dangereuses ou nocives spécifiées et a condition d'avoir obtenu au préalable un permis spécial des autorités nationales compétentes.

³⁶ Plusieurs objectifs sont à atteindre : les décharges municipales doivent être traitées d'une façon efficace, la charge polluante que contiennent les déversements industriels doit être ramenée au minimum, le déversement d'eau de refroidissement des centrales nucléaires doit être fait de manière à ce que la pollution du milieu marin soit réduite au maximum.

de l'industrie et de l'agriculture. Cependant, des problèmes financiers viennent limiter ces bonnes intentions. Certes, la Finlande peut trouver des fonds pour régler les problèmes urgents, mais il n'est pas sur qu'il en sera de même pour les pays tels que la Russie ou les pays baltes.

Toutes les autres conventions régionales relatives à la pollution de la mer ont été élaborées sous l'égide du PNUE.

)2 Les conventions élaborées sous l'égide du PNUE

a) Présentation du PNUE : un programme pour les mers régionales

Le Programme des Nations Unies pour l'environnement a été lancé en 1974³⁷. L'objectif est de lutter contre la pollution et de gérer les ressources marines, en privilégiant l'action régionale. La régionalisation, fondée sur la spécificité géologique et écologique de chaque mer régionale contribue à établir des liens entre Etats riverains, à créer des réseaux de coopération. La protection se veut globale à travers des plans d'action fondés sur la prévention et la réparation.

L'intérêt de ce PNUE est tout particulier. Il ne dit pas qu'il va proposer quelque chose, mais dit aux Etats que s'ils font d'eux même quelque chose, il les aidera. La PNUE n'est pas au-dessus, il est à côté. Il pousse à une réunion d'Etats riverains, c'est un accord inter étatique. Ce qui va en sortir sera plus contraignant, car ce sont les Etats directement qui s'engagent au respect au plan international de règles qu'ils auront eux-même conclu.

Il se présente sous la forme de plans d'action pour une mer déterminée, puis les Etats passent des accords entre eux : ils élaborent un accord cadre (minimum) puis adoptent des protocoles additionnels. Le but est que le plus grand nombre possible d'Etats de chaque régions adhère à un maximum de protocoles. Leur signature n'est pas obligatoire dans l'immédiat, c'est ensuite qu'on le demande en fonction des situations économiques ou politiques. Ce système à deux vitesses a véritablement bien marché.

b) L'exemple du système préventif de Barcelone

Dans le cadre de la convention de Barcelone pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution signée le 16 février 1976³⁸, les parties s'engagent à prendre les mesures conformes au droit international pour prévenir, réduire et combattre la pollution par les navires, par immersion ou encore d'origine tellurique. A côté de l'accord cadre³⁹, les parties doivent adopter des protocoles prescrivant des mesures, procédures et normes contraignantes pour appliquer la convention. L'ajout possible de protocoles additionnels permet une certaine souplesse car ces rajouts n'engagent pas automatiquement tous les Etats signataires.

Les mesures adoptées sont spécifiques aux situations locales, géographiques, politiques et économiques, et la signature correspond à un acte de volonté des Etats.

³⁷ Ce programme prend en quelque sorte la relève de l'initiative d'Helsinki en lançant un programme des "mers territoriales".

³⁸ Convention entrée en vigueur le 12 février 1978.

³⁹ L'accord cadre prévoit les engagements généraux visant à faire prendre aux Etats membres des mesures nécessaires pour préserver le milieu marin en Méditerranée, prévenir, réduire les différentes pollutions.

Le protocole "relatif à la prévention de la pollution de la mer méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs" a été signé à Barcelone en même temps que l'accord cadre. De manière générale, son contenu est identique à celui des conventions de Londres et d'Oslo, c'est-à-dire avec un système de graduation⁴⁰.

La convention a été amendée le 10 juin 1995 (modification non en vigueur), élargissant le champ d'application de la convention tant aux eaux intérieures qu'au littoral. De plus, a été introduit le principe du pollueur/payeur.

Le protocole sur les opérations d'immersion a été amendé. Le titre du protocole a notamment été modifié et s'intitule désormais "protocole relatif à la prévention et à l'élimination de la pollution de la mer méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs ou d'incinération en mer". Les nouveautés principales du protocole amendé sont :

- L'interdiction des incinérations en mer (article 7);
- La qualification comme immersion de toute élimination ou dépôt et enfouissement délibéré de déchets dans les fonds marins et leur sous-sol à partir de navires et aéronefs (article 3,c);
- Application du système dit de la liste inversée. Toutes les immersions sont interdites à l'exception d'une liste de matières pouvant être immergées (mais non incinérées en mer), moyennant la délivrance préalable d'un permis spécial par les autorités nationales compétentes (article 5)⁴¹.

Dans le cadre de la convention de Barcelone a également été adopté un protocole mettant en place les moyens de lutte contre la pollution d'origine tellurique⁴². Il prévoit l'élimination de la pollution par les substances énumérées à l'annexe I (ceci par l'élaboration conjointe ou individuelle de programmes ou de mesures nécessaires comprenant des normes communes d'émission et des normes d'usage). C'est le même système que la convention de Paris, c'est-à-dire l'élaboration d'une liste "noire" et d'une liste "grise".

⁴⁰ Système de graduation :

- liste noire : substances dont l'immersion est interdite;
- liste grise : immersion accordée avec délivrance d'un permis spécifique;
- les autres substances nécessitent un permis général.

La principale différence entre la convention de Londres et celle de Barcelone réside dans la composition des différentes listes. Celle de Barcelone interdit l'immersion d'un nombre de substances plus important que celles figurant à la liste annexée à la convention de Londres. De plus, notamment, à la différence de la convention d'Oslo, que les déchets radioactifs sont prévus dans le protocole pour en interdire leur immersion.

⁴¹ A titre d'exemple, voici quelques déchets ou matières encore susceptibles d'immersion :

matériaux de dragage;
déchets de poissons ou matières organiques issues des opérations industrielles de transformation du poisson et d'autres organismes marins,
navires, jusqu'au 31 décembre 2000;
plates-formes et autres ouvrages placés en mer, sous réserve que les matériaux qui peuvent produire des déchets flottant ou contribuer sous d'autres formes à la pollution du milieu marin;
matières géologiques inertes non polluées, dont les constituants chimiques ne risquent pas d'être libérés dans le milieu marin.

⁴² Protocole relatif à la protection de la méditerranée contre la pollution d'origine tellurique, adopté à Athènes le 17 mai 1980.

Sont prévues dans le protocole d'Athènes les lignes directrices, les critères communs concernant par exemple :

a) la longueur, la profondeur et la position des canalisations utilisées pour les émissaires côtiers, en tenant compte, notamment, des méthodes utilisées pour le traitement préalable des effluents.

b) les prescriptions particulières concernant les effluents nécessitant un traitement séparé.

c) le contrôle et le remplacement progressif des produits, installations, procédés industriels et autres ayant pour effet de polluer sensiblement le milieu marin ..." (article 7).

Au terme du protocole, sont incluses les eaux intérieures en deçà de la ligne de base jusqu'à la limite des eaux douces, y compris les zones humides en communication avec la mer.

En matière de protection régionale, c'est pour la méditerranée qu'a été adopté le système le plus complet. Ce protocole est essentiel dans la mesure où 85% de la pollution en méditerranée est d'origine tellurique, laquelle provient des usines, de l'agriculture, des villes ... ceci nécessite de grands travaux d'assainissement des zones urbaines et une forte protection contre les pollutions industrielles. Or cela engage d'important travaux, représentant des choix financiers conséquents qui malheureusement ne sont pas toujours réalisés. En effet, il s'agit d'une mer bordée par des pays relativement pauvres et surpeuplés. Ces pays sont donc très limités par rapport aux travaux d'assainissement des zones urbaines et de protection contre les pollutions industrielles qui seraient nécessaires. Donc, pour cause de réalisation trop onéreuse, l'essentiel des travaux nécessaires demeurent en projet, alors que la pollution marine provenant des activités à terre continue de faire des ravages.

A noter que dans le cadre du PNUE, d'autres conventions relatives à de nombreuses régions ont été adoptées. On peut par exemple citer le protocole de Quito du 22 juillet 1983 relatif à la protection du Pacifique Sud contre la pollution d'origine tellurique, complétant la convention de Lima du 20 novembre 1981 concernant la protection de l'environnement marin et des aires côtières du Pacifique du Sud-est.

Le problème est abordé classiquement : un système de liste, et un programme pour éliminer ou pour réduire les pollutions.

Voici pour conclure quelques mots sur la prise en compte des zones côtières en droit international de l'environnement. Ces zones sont très importantes dans la mesure où elles sont biologiquement très riches et où s'y déroulent de multiples activités. Cependant elles sont fragilisées par l'ensemble des pollutions. C'est pourquoi ont été créées des aires protégées et d'aménagement du littoral avec la convention sur les zones humides d'importance internationales (convention de RAMSAR de 1971).

SUBSTANCES	Convention de Londres	Convention d'Oslo	Protocole sur les immersions (convention de Barcelone)
1- composés organo-halogènes	*	*	*
2- composés stanniques	-	-	-
3- mercure et ses composés	*	*	*
4- cadmium et ses composés	*	-	*
5- matériaux synthétiques et plastiques persistants	-	*	-
6- pétrole brut et hydrocarbures	-	-	*
7- substances susceptibles d'être cancérogènes	*	-	*
8- composés acides et basiques déterminés	-	-	*
- composés issus des industries du titane et de l'aluminium	-	-	-
9- matières produites pour la guerre biologiques et chimiques	*	-	*
- déchets fortement radioactifs			
- déchets moyennement radioactifs			
- boues de forage à base d'hydrocarbures liés aux déblais de forage			
- déchets et autres matières telles que les			

boues d'égouts et les déblais de dragage contenant des contaminant s en trace (1à7 de ce tableau)			
--	--	--	--

Après avoir étudié les moyens dont disposent les Etats pour prévenir les pollutions marines, nous allons essayer de mettre en lumière les différents outils, élaborés sous l'égide de la communauté internationale, qui vont permettre aux Etats comme aux personnes privées d'obtenir une réparation pour les dommages occasionnés par ce type de pollutions.

PARTIE II : Les conventions d'assistance & d'indemnisation.

Comme nous avons pu le voir précédemment les différents textes relatifs à la prévention de la pollution des océans sont nombreux. Certains adoptent une dimension matérialiste d'autre une approche environnementaliste, ce qui intensifie l'impression de confusion et de complexité. Malgré tous ces textes l'accident peut survenir et l'actualité nous en fournit de tristes exemples. Toutefois, même ces situations ont été envisagées par le droit international à travers des conventions ou des protocoles dits curatifs. Nous étudierons dans un premier temps la diversité de ces textes dits curatifs, puis dans un second nous nous intéresserons particulièrement aux conventions d'indemnisation des dommages nés d'une pollution par hydrocarbures en comparant la convention internationale en vigueur à l'Oil Pollution Act : texte américain.

Chapitre I : Une approche pragmatique de ces conventions dites curatives.

Ces conventions ou protocoles dits curatifs. suivent les mêmes approches susnommées, c'est à dire que des textes régionaux et internationaux vont coexister et s'entremêler entre textes spécifiques et généraux. Ce foisonnement de textes va engendrer une certaine diversité d'instruments d'assistance et d'indemnisation.

La convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 Décembre 1982 n'oublie pas les situations critiques occasionnées par la réalisation de la pollution, puisqu'elle l'évoque à travers plusieurs de ces articles. (Art 198,199,204 et 211a) Elle y préconise une obligation générale de coopération

Nous nous intéresserons tout d'abord à la dimension régionale de ces mesures, puis dans un second temps nous analyserons l'approche spécifique de certaines conventions internationales.

A- LES PRINCIPAUX TEXTES CURATIFS REGIONAUX.

Ils existent plusieurs textes régionaux qui se sont constitués sur le modèle de la convention de Barcelone et de son protocole situation critique , toutefois d'autres se sont affranchis de cet héritage ou lui étaient simplement antérieurs.

Les textes régionaux antérieurs au modèle de Barcelone.

L'exemple de l'accord de Bonn sur la mer du Nord et sur la coopération en cas d'accident du 9 juin 1969.⁴³

*Cet accord permet toute intervention en haute mer si un accident entraînant une pollution par les hydrocarbures y survient. Ce texte est une réponse directe au naufrage du Torrey-Canyon, d'où sa conception assez empirique.

*L'Etat est ainsi investi de prérogatives exorbitantes lui permettant d'intervenir en haute mer à l'encontre des navires battants pavillon étranger, mais seulement en cas de pollution ou de menace de pollution. Il s'agit des prémices de ce qu'on définira plus tard comme l'ingérence écologique. Cette solution sera reprise au niveau international avec le protocole à la convention du 3 novembre 1973. Toutefois, la mise en oeuvre de ce droit peut s'avérer délicate. Ainsi, les Etats concernés peuvent avoir des informations tronquées d'où une méconnaissance du risque de pollution ou de propagation de celle-ci; mais ils peuvent être aussi confrontés à une insuffisance de moyens de lutte.

*L'état intervenant a la possibilité de demander une assistance aux autres Etats contractants que celle-ci soit matérielle ou en hommes. L'assistant devra néanmoins respecté la souveraineté de l'intervenant càd ses textes législatifs et règlements.

*La répartition des coûts entre les différents Etats dans la rédaction initiale de 1969 a posé des problème, c'est pourquoi elle a été modifié sur ce point en 1983. Généralement, chaque Etat supporte les frais qu'il a déboursé dans sa propre zone d'intervention, mais il devra aussi rembourser les dépenses engagées par les Etats qu'ils l'ont assisté. Toutefois il existe une limite à ce dernier principe. En effet, si un Etat partie intervient de son propre chef sur la zone d'un autre, il payera lui même ses frais.

Les héritiers de la convention de Barcelone et de son protocole curatif.

*Ce texte curatif est dénommé protocole situation critique ou protocole d'intervention d'urgence. Sa véritable nomination parle d'elle même puisqu'il s'agit d'un protocole concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique pour une zone géographique précise⁴⁴

*Ces protocoles prévoient que les Etats parties adoptent des accords bilatéraux ou multilatéraux de coopération à travers des plans d'intervention

⁴³ Accord au quel s'est substitué celui du 13 septembre 1983.

⁴⁴ cf tableau récapitulatif de l'adoption de ces différents protocoles en annexe.

d'urgence⁴⁵. Ils sont fondés à la fois sur un échange d'informations et une action concertée.

(Toutefois certains Etats ont mis au point ce type de textes indépendamment de ce type de convention. C'est le cas de l'accord bilatéral "Manche-plan" de 1978 entre la France et le Royaume-Uni qui est très poussé puisqu'ils y ont intégré leurs capacités de réponse.)

L'information.

*Ces mesures précisent les moyens par lesquels les accidents générateurs de pollution peuvent être combattus. En effet, les différents Etats parties s'échangent des informations sur leur plan d'intervention individuel si ils en possèdent, sur les organismes compétents et sur leurs moyens de lutte disponible. A savoir: les équipements, les navires, les aéronefs, les personnels nécessaires, mais aussi les textes législatifs pertinents en la matière. Le protocole de Lima⁴⁶ va même plus loin puisqu'il prône un échange d'information sur le programme de recherche de la lutte contre la pollution.

*Le but principal de cette coopération est la réduction de la pollution au sein du milieu marin, c'est pourquoi ces textes prévoient aussi la récupération de substances nuisibles piégées dans des conteneurs, colis ou autres contenants.

*Ces protocoles de situations critiques prévoient enfin l'information réciproque des parties sur la menace imminente ou la réalisation d'une pollution des eaux de mer, ainsi que l'évaluation des risques encourus par les espaces marins et côtiers.

L'action concertée

*Les différents accords créent une sorte de quadrillage de l'espace marin, qui donne lieu à une répartition entre les Etats parties. Chacun hérite d'une zone maritime et côtière et selon le principe de l'Etat le mieux placé, il interviendra si la pollution apparaît dans le secteur qui lui est dévolu. Cette pratique est logique, car la lutte nécessite une rapidité d'intervention et qui est mieux à même que l'Etat riverain de l'incident générateur de la pollution d'être sur place dans un délai minimum.

*Ces protocoles s'inspirent de la convention de Bonn de 1969 en ce qui concerne l'assistance de l'Etat intervenant. Il peut en effet demander une aide à ses cocontractants.

*Ils suivent aussi le modèle de Bonn quant à la répartition des coûts d'intervention souvent élevés.

Le cas particulier de la convention régionale Caraïbe

⁴⁵ C'est le cas du plan sous régional d'intervention du 11 mai 1984 pour la région Caraïbe que nous étudierons plus tard.

⁴⁶ Il s'agit de l'accord de Lima du 12 novembre 1981 concernant la coopération régionale dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique dans le Pacifique Sud Est.

*Suite à la convention de Carthagène⁴⁷, aucun protocole de situation critique ne fut pris, toutefois il existe un plan sous régional spécifique à un type d'accident. Ce texte d'intervention d'urgence en cas d'écoulement d'hydrocarbures parrainé à la fois par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) fut adopté le 11 mai 1984. Devenu protocole, il précise les modalités de la coopération des différents Etats parties pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures dans la zone. Contrairement aux autres protocoles curatifs, celui-ci est très spécifique, mais c'est aussi le plus complet sur l'action à mener en cas d'accident.

Il prévoit comme tous les autres instruments des mesures préventives, des mesures correctives parmi lesquelles on trouve aussi des mesures dites opérationnelles qui sont développées à l'article 7 du protocole.

__"Toutes parties contractantes prend notamment, en fonction de ses capacités les mesures indiquées ci-après pour faire face à un accident de déversements d'hydrocarbures:

_a- Elle procède à une évaluation préliminaire de l'incident et notamment du type de l'ampleur des effets existants et probable de la pollution.

_b- Elle communique dans les meilleurs délais les informations relatives à l'incident.

_c- Elle détermine dans les meilleurs délais sa capacité à prendre des mesures efficaces pour faire face à l'incident; elle détermine également l'assistance qui pourrait être nécessaire.

_d- Elle consulte si besoin est, les autres parties contractantes concernées lorsqu'elle détermine les mesures à prendre pour faire face à l'incident.

_e- Elle prend les dispositions nécessaires pour prévenir, réduire, ou éliminer les effets de l'incident, y compris les mesures de surveillance de la situation."

Ce dernier point est très novateur, puisqu'il s'intéresse à la fois à l'impact né au moment de la réalisation de la pollution, mais aussi à son devenir d'où une obligation de vigilance.

*Parallèlement, à ce protocole, on constate quand même l'existence de mesures plus générales relatives aux situations critiques au sein du traité cadre des Caraïbes. Il s'agit essentiellement d'obligations d'information. Ainsi par exemple quand une des parties contractantes a connaissance d'une pollution que celle-ci soit imminente ou déjà réalisée, elle se doit d'informer les autres Etats concernés.

⁴⁷ Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes. (Carthagènes des Indes, 24 mars 1983)

B- LES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE TYPE CURATIF.

Ce type de textes dépassent pour la plupart le stade de l'action concertée, ils se focalisent d'avantage sur la responsabilité et l'indemnisation.

Ces conventions ont une approche très spécifique de ces dernières car elles ne prennent en compte qu'un dommage né d'une pollution particulière. Nous ne ferons pas un inventaire de toutes les conventions internationales en la matière, nous nous intéresserons essentiellement aux plus déterminantes

L'approche spécifique relative aux produits chimiques et autres substances dangereuses.

*La convention du 3 mai 1996 sur les Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses (convention SNPD⁴⁸) est une transposition de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dû à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969.⁴⁹ En effet, ce nouvel instrument de l'OMI a pour objet l'indemnisation des dommages de pollution par de substances nocives et potentiellement dangereuses provenant du transport maritime, c'est à dire que tout comme son aîné, ce texte vise garantir une indemnisation équitable. Toutefois, cet instrument n'a pas encore été ratifié.

*Contrairement à la convention de 1969 qui était spécifique aux hydrocarbures, celle-ci a un domaine d'application très vaste puisqu'elle vise la plupart des substances dangereuses. Après débat, les produits visés, ont été fixés selon des listes d'instruments préexistants:

- la convention MARPOL 73/78.

- les substances liquides nocives transportées en vrac

- le code maritime international des marchandises dangereuses

ce code IDMG contient à lui seul plus de 5000 produits référencés.

- le recueil IBC

- les produits chimiques dangereux en vrac

- le recueil IGC

- les gaz liquéfiés en vrac

Sont ainsi exclus de son domaine d'application les hydrocarbures et les substances nucléaires car il existe pour ces matières spécifiques des instruments spécialisés.

Enfin, peu importe que ces marchandises soient transportées en vrac ou en colis, puisqu'elles sont indifféremment prises en considération par cette convention SNPD.

*Compétence razione loci.

La convention ne s'applique qu'aux dommages survenus sur une zone sous juridiction d'un Etat contractant, c'est à dire sur le territoire ou la mer

⁴⁸ Il s'agit de la traduction du sigle anglais HNS : Hazardous and Nocives Substances.)

⁴⁹ Cette convention à l'approche empirique est une réponse à l'accident du Torrey Canyon, nous l'étudierons un peu plus tard lors de l'approche spécifique relative aux hydrocarbures.

territoriale ou la zone économique exclusive de tout Etat partie, mais aussi la zone territoriale adjacente à la mer territoriale pour les pays ne possédant pas de zone économique exclusive. (Ex: la France et la Méditerranée.)

* Compétence *ratione matariae*.

La convention ne s'applique qu'au dommage par pollution.

*L'imputabilité de la responsabilité.

Tout comme la convention de 1969, cet instrument retient la responsabilité du propriétaire du navire et la canalise sur ce dernier afin de garantir une indemnisation rapide de la victime.

La responsabilité du propriétaire est objective.(art 7-1)

Il s'agit d'un système de responsabilité qui est à mi-chemin entre la responsabilité de droit commun et la responsabilité quasi absolue existant en matière de navire nucléaire. En effet tout comme l'exploitant du navire nucléaire, la responsabilité du propriétaire de navire transportant des substances dangereuses est une responsabilité de plein droit, et ce même en l'absence de faute de ce dernier; mais contrairement à l'exploitant du navire nucléaire il peut s'exonérer.

Il existe cinq situations d'exonération:

1° : Actes de guerre, d'hostilité, et événement de force majeure.

2° : Fait intentionnel d'un tiers

3° : Négligence d'un gouvernement dans l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.

4° : Faute de l'expéditeur dans son obligation d'information.

5° : Faute de la victime.

En contre partie de ce régime assez lourd pour le propriétaire, un autre fondement a été retenu : celui de la limitation de responsabilité. Toutefois celle-ci saute, si événement à l'origine des dommages est dû à une faute personnelle de sa part.(faute inexcusable)

Ainsi cette convention, qui est une transposition des conventions de 1969 et 1971⁵⁰, prévoit un système d'indemnisation à deux niveaux.

-Le premier que l'on vient d'évoquer et qui repose sur le propriétaire.

-Le second niveau est une indemnisation complémentaire. Il s'agit d'un décalque du FIPOL c'est à dire un fond international pour les pollutions relatives aux substances dangereuses et qui sera alimenté par les chargeurs.

Toutefois, comme il s'agit d'une copie, nous ne nous attarderons pas sur le fonctionnement de ce dernier. Avant de nous intéresser à l'original, nous allons évoquer d'autres conventions internationales spécifiques aux hydrocarbures.

⁵⁰ Il s'agit de la convention créant le FIPOL et qui appartient au même bloc de compétence que la convention de 1969.

L'approche spécifique relative aux hydrocarbures.

La convention de Londres du 19 novembre 1976.⁵¹

Cette convention porte sur la responsabilité civile pour les dommages causés par les hydrocarbures au cours des opérations d'exploration et d'exploitation du sous-sol marin. Ce texte très spécifique a d'ailleurs servi en partie de modèle à un nouveau protocole additionnel créé en 1994 à la convention de Barcelone

Ces textes ne sont qu'un exemple parmi tant d'autres de ce qui s'est fait en matière de réparation des dommages dus aux hydrocarbures, c'est pourquoi nous ne nous y attardons pas.

La convention de Londres du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte, et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.(ORPC)

Cette convention s'est directement inspirée de ce qui avait déjà été proposé au niveau régional avec les protocoles curatifs précédemment développés.

On y retrouve des obligations d'information :

-Ainsi chaque navire battant pavillon d'un Etat contractant doit avoir à son bord un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures.

-Les navires doivent informer l'autorité nationale de tout événement observé en mer générateur de pollution ou de risques de pollution par les hydrocarbures.

-La même obligation pèse sur les personnes en charge des ports maritimes.

Ensuite, la convention énumère des mesures à prendre lorsque la pollution par les hydrocarbures est réalisée.

-Ainsi des systèmes nationaux et régionaux doivent être mis en place tout en permettant l'instauration d'une coopération internationale.

Ce renvoi vers le régionalisme souligne la nécessaire complémentarité de ces instruments, tout en étant un moyen d'harmonisation puisqu'elle introduit un minimum de données à respecter pour les Etats signataires.

Enfin, les Etats partis se doivent aussi de mettre en place des programmes d'exercice à l'intention des organismes de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

Mais pour atteindre un tel but le personnel concerné doit être recruté et formé. Ce problème est pris en considération par cette convention, puisqu'elle prévoit pour se faire que les Etats contractants doivent s'engager à former du personnel. (Article 9)

Enfin, nous allons nous intéresser au concept novateur de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969⁵² qui fut juste évoquée précédemment.

⁵¹ Cette convention fut ratifiée par la France et est actuellement en vigueur.(Code Permanent Environnement et nuisances. Feuillet 116 du 15 mars 1999, n° 2493)

⁵² Elle fut signée à Bruxelles et fut ensuite modifiée par protocole le 27 novembre 1992.

Chapitre II : Une approche comparative des conventions d'indemnisation pour les dommages par hydrocarbures.

Ce chapitre envisage pour l'essentiel la question du régime de responsabilité en cas de pollution lors de transport maritime d'hydrocarbures.

A] La responsabilité civile pour des dommages occasionnés par une pollution issue du transport maritime d'hydrocarbures : une responsabilité limitée

Le Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971), entré en vigueur en octobre 1978, œuvre dans le cadre de deux conventions internationales, à savoir la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC : Civil Liability Convention) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds). Ces deux Conventions forment à elles seules un bloc uniforme qui contient toutes les règles de l'indemnisation lors d'une pollution par hydrocarbures.

Cet " ancien " régime a été modifié en 1992 par deux protocoles. Les Conventions ainsi modifiées, désignées sous les noms de Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds, sont entrées en vigueur le 30 mai 1996. À la suite de l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) a été créé : c'est le FIPOL 1992. Les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile régissent la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures. Elles posent le principe de la responsabilité objective et instaurent un système d'assurance obligatoire de la responsabilité. Le propriétaire d'un navire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est fonction de la jauge de son navire.

Les Conventions de 1971 et de 1992 portant création des Fonds complètent les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile, respectivement.

Ces Conventions s'appliquent s'agissant de pollution par des hydrocarbures persistant⁵³ : pétrole brut, fuel-oil, huile diesel lourde et huile de graissage ; que ces hydrocarbures soient transportés à bord des navires ou dans les

⁵³ D'après une directive du FIPOL de 1971, sont considérés comme hydrocarbures non persistant si 50 % des fractions d'hydrocarbures en volume se distillent à une température de 340°C et 95 % à 370°C, selon la méthode D86/78 de l'American Society for Testing and Materials.

soutes.

Ne concernent que les navires pour le transport d'hydrocarbures.

1) Les personnes concernées par ces Conventions

a) les responsables

D'après l'article 4 du protocole de 1992, la responsabilité est canalisée sur le propriétaire du navire. Aucun recours, sur quelque fondement que se soit, ne pourra

être invoqué contre : - Les **préposés ou mandataires du propriétaire** du navire.

-Les **pilotes** ou membres de l'équipage.

-Les **personnes** accomplissant des **opérations de sauvetage**.

-Les **personnes** prenant des **mesures de sauvegarde**.

-**Tout affréteur, armateur ou armateur gérant** du navire : car ces personnes sont difficiles à retrouver, masquées dans la plupart des cas derrière des sociétés « écran ».

Ainsi, aucune demande en réparation ne pourra être introduite contre ces personnes à moins qu'elles aient commis une faute intentionnelle ou inexcusable (faute commise témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement). Nous pouvons ainsi nous rendre compte que cette clause est un véritable compromis entre les Etats et les compagnies pétrolières : celles-ci acceptent de contribuer au Fonds avec des seuils de limitation rehaussés ; en contre partie elles sont à « l'abri » de tous recours.

C'est une responsabilité objective : la victime n'a pas à prouver le lien de causalité, il lui suffit de montrer que son préjudice résulte des hydrocarbures déversés à la mer.

Le propriétaire est exonéré de sa responsabilité s'il prouve que le dommage par pollution résulte : - d'un acte de guerre ou guerre civile

- du fait d'un tiers agissant dans l'intention de causer le dommage.

-du fait d'une négligence ou action préjudiciable d'un gouvernement ou autorité responsable des feux et aides à la navigation.

D'après l'article 5 de la convention CLC, le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité si aucune faute inexcusable n'est retenue contre lui.

Depuis l'entrée en vigueur du protocole de 1992 additionnel à la Convention CLC, la limite est de 3 Millions de DTS (Droits de Tirage Spéciaux) pour les navires inférieurs à 5000 tonneaux, plus 420 DTS par tonneaux si le navire est supérieur à 5000 tonneaux ; la limite étant plafonnée à un montant total de 59,7 Millions de DTS.

Le propriétaire doit être doté d'un certificat lui garantissant une souscription à une assurance capable de payer en cas de pollution et ce pour les navires transportant plus de 2000 tonnes de pétrole.

b) Les Victimes de la pollution par hydrocarbures

Les personnes susceptibles de bénéficier du régime de responsabilité de plein droit du propriétaire des navires polluant doivent avoir simplement subi un dommage du à une pollution par hydrocarbures.

Ce dommage ne doit pas résulter du propre fait de la victime (par exemple, les pêcheurs doivent prouver que leurs appareils de pêche se trouvaient à l'eau immédiatement avant le déversement d'hydrocarbures⁵⁴).

2) Les Dommages

Le FIPOL ne peut accepter que les demandes qui relèvent des définitions du dommage par pollution et des mesures de sauvegarde données dans les Conventions.

Des critères généraux s'appliquent cependant à toutes les demandes d'indemnisation :- toute dépense et toute perte doit avoir été effectivement encourue.

- toute dépense doit se rapporter à des mesures jugées raisonnables et justifiables.
- les dépenses, les pertes et les dommages encourus par un demandeur ne sont recevables que dans la mesure où ils peuvent être considérés comme ayant été causés par une contamination résultant d'un déversement d'hydrocarbures.
- Il doit y avoir un lien de causalité entre, d'une part, les dépenses et les pertes ou les dommages visés par la demande et, d'autre part, la contamination résultant du déversement.
- Un demandeur n'a droit à réparation que s'il a subi un préjudice économique quantifiable.
- Un demandeur doit prouver le montant de sa perte ou de son dommage en produisant des documents ou d'autres preuves appropriés.

Opérations de Nettoyage et Dommages à des biens

Les opérations de nettoyage à terre et en mer sont considérées comme étant des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire des mesures visant à prévenir ou limiter les dommages causés par pollution.

⁵⁴ Après la catastrophe de « Sea Empress » au Royaume-Uni le 15 février 1996, le FIPOL a rejeté 15 demandes d'indemnisation de pêcheurs qui étaient dans l'impossibilité de prouver que leurs appareils de pêche se trouvaient à l'eau immédiatement avant le déversement, étant donné qu'ils n'étaient pas en train de pêcher à ce moment là. In : Rapport annuel du FIPOL de 1998.

Le FIPOL indemnise le coût des mesures raisonnables prises pour combattre les hydrocarbures en mer, protéger les ressources vulnérables et nettoyer les rivages et les installations côtières. Il admet également les pertes ou dommages causés par des mesures prises pour prévenir ou limiter la pollution. Par exemple, si des routes, des jetés ou des quais sont endommagés à la suite d'opérations de nettoyage, il accepte d'indemniser le coût des réparations nécessaires. Toutefois, il n'admet pas les demandes relatives à des travaux qui consistent à apporter des améliorations plutôt qu'à réparer les dégâts résultant d'un déversement.

Les demandes d'indemnisation pour les frais de nettoyage ou de réparation des biens qui ont été contaminés par des hydrocarbures (tels que des bateaux, des yachts et des appareils de pêche), sont acceptées. S'il n'est pas possible de nettoyer ou de réparer ces biens, le coût de leur remplacement est admis, compte tenu d'une réduction au titre de leur dépréciation.

Préjudices consécutifs et préjudices économiques purs

Le FIPOL admet en principe les demandes au titre du manque à gagner subi par les propriétaires ou les exploitants de biens contaminés à la suite d'un déversement (préjudices consécutifs). Comme exemple de préjudices consécutifs, on peut citer le manque à gagner d'un pêcheur dont les filets ont été souillés.

Pour qu'un préjudice économique pur ouvre droit à réparation, il doit y avoir un degré raisonnable de proximité entre la contamination et la perte ou le dommage subi par le demandeur. Une demande n'est pas jugée recevable pour la seule raison que la perte ou le dommage considéré ne serait pas survenu s'il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures.

Pour déterminer si le critère de la proximité raisonnable se trouve rempli, on prend

en considération les éléments suivants :- La proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination.

- Le degré de dépendance économique du demandeur par rapport à la ressource atteinte.
- La possibilité pour le demandeur d'avoir d'autres sources d'approvisionnement ou d'autres perspectives commerciales.
- Le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par la pollution.

Le FIPOL tient également compte de la mesure dans laquelle le demandeur a pu atténuer sa perte.

Domages à l'Environnement

Les demandes d'indemnisation au titre de l'altération de l'environnement ne sont acceptées que si le demandeur a subi un préjudice économique qui peut être quantifié en termes monétaires.

Au terme de la convention de 1992, les dommages écologiques ne sont que les coûts des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement contaminé.

Pour être indemnisables, les mesures prises pour remettre en état le milieu marin

doivent répondre aux critères suivants :- Etre d'un coût raisonnable.
- Ne pas être un coût disproportionné par rapport aux résultats obtenus ou aux résultats qui pouvaient être raisonnablement escomptés.
- Etre approprié et avoir une chance raisonnable de succès.

Ces mesures doivent être raisonnables d'un point de vue objectif car, selon le FIPOL, dans la plupart des cas un déversement majeur d'hydrocarbure ne posera pas de dommage permanent à l'environnement car le milieu marin a un fort potentiel de régénération naturelle. Il y a par ailleurs, des limites à ce que l'homme peut effectivement faire pour améliorer le processus naturel⁵⁵.

⁵⁵ « Le FIPOL considère comme déraisonnables les actions qui restent du niveau de la seule probabilité : un réensemencement expérimental en Nouvelle Calédonie de palétuviers à la suite de la pollution du pétrolier « Konemu » a obtenu un taux de succès sensible (survie jusqu'à plus des deux tiers des boutures). L'application de ces techniques, au moins à titre d'essai, serait à notre sens raisonnable. » In « Nouveaux enjeux de la pollution en Méditerranée : la prise en compte du dommage écologique » par Michel Girin, directeur du CEDRE lors de la Conférence maritime de la Méditerranée à Toulon le 12/03/1997.

B] Vers une limitation plus nuancée de la responsabilité

1) Un seuil de limitation constamment rehaussé

a) les fonds privés

Les accords TOVALOP

Ces accords proviennent de la catastrophe du « Torrey-Canyon ». En effet, les propriétaires de navires pétroliers comprennent le danger de voir leur responsabilité engagée pour fait de pollution. C'est ainsi que fut signé le 7 janvier 1969 l'accord volontaire des propriétaires de navires pétroliers sur la responsabilité pour la pollution par les hydrocarbures : c'est l'accord TOVALOP : Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution.

Cette charte n'engageait que des intérêts privés destinés à rembourser les frais de nettoyage d'un Etat côtier occasionnés par une marée noire et fonctionnait sur la base de cotisations versées aux mutuelles de réassurance des armateurs (P&I Clubs).

Cet accord devait normalement prendre fin lors de l'entrée en vigueur de la CLC, mais pour des raisons pratiques, cet accord s'est pérennisé car il est apparu intéressant pour des navires battant pavillon d'un Etat non ratificateur de la CLC de pouvoir être couvert par cet accord.

Les règles de droit maritime s'applique à l'accord, en conséquence, le propriétaire voit sa responsabilité limitée.

En 1972 l'accord TOVALOP a été étendu à l'indemnisation des mesures de prévention des riverains mises en place avant l'événement ayant malgré tout causé une marée noire.

L'indemnisation était limitée à 160 dollars par tonneau de jauge pour un maximum de 16,8 millions de dollars par événement. En 1987 fut créé le « TOVALOP Supplément » qui a porté le plafond par accident à 59,7 millions de DTS pour les navires supérieurs à 5000 tjb.

Cependant, les propriétaires de cargaison restaient toujours en dehors du système, alors qu'ils étaient visés par les campagnes de boycott des produits pétroliers.

L'accord CRISTAL

Le premier janvier 1971 a été signé le contrat concernant le règlement intérimaire de la responsabilité des pétroliers pour la pollution par hydrocarbures entré en vigueur le 1/04/1971. Ce contrat est le contrat CRISTAL : Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution.

Ce contrat intervient en complément de l'accord précédent si le coût de nettoyage dépasse la limite de TOVALOP et, de plus, indemnise directement les victimes des dommages directs de pollution non pris en charge par l'accord TOVALOP.

Le fonds est constitué par prélèvement proportionnel au volume de pétrole transporté par mer, il est constitué par les groupes pétroliers.

CRISTAL intervient en complément de TOVALOP à hauteur de 36 millions \$ US.

Mais le 20 février 1987, CRISTAL a été révisé, les propriétaires de navires avaient également droit à indemnisation et l'événement pouvait avoir lieu ailleurs que dans une zone sous souveraineté d'un Etat. Le plafond avait été rehaussé à 120 millions de DTS.

Ces 2 accords ont été dissous le 20 février 1997.

b) LE FIPOL⁵⁶

Lors de la conférence de l'OMCI en 1969, un projet de convention va consacrer l'existence d'un Fonds international d'indemnisation fondé sur deux principes : une indemnisation des victimes sur la base d'une responsabilité objective,

exonérer le propriétaire du navire de l'obligation financière supplémentaire que lui impose la convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le FIPOL a pour principale fonction d'offrir une indemnisation supplémentaire aux victimes d'une pollution par hydrocarbures dans les Etats membres lorsque celles-ci ne peuvent être pleinement indemnisées aux termes de la Convention sur la responsabilité civile applicable.

Il s'agit en fait d'une convention ne créant pas de responsabilité, mais des obligations financières d'indemnisation. En effet, ces obligations sont assumées par les Etats membres à la Convention portant création du Fonds, ainsi que les propriétaires de cargaisons d'hydrocarbures, à savoir les compagnies pétrolières. Ainsi, la Convention de 1971 va réaliser une indemnisation satisfaisante des victimes de pollution, ainsi qu'un partage équitable de responsabilité et d'indemnisation entre les armateurs et les chargeurs.

La convention de 1971 portant création du fonds

Le Fonds de 1971 a pour mission de *verser les indemnités* aux victimes des dommages dus à une pollution par hydrocarbures qui ne sont pas pleinement indemnisées en vertu de la convention CLC sur la responsabilité civile dans les cas suivants : Le propriétaire du navire est dégagé de sa responsabilité en vertu de la

CLC lorsque le dommage a pour cause une catastrophe naturelle grave ou résulte en totalité d'un acte de sabotage commis par un

⁵⁶ En référence au « Manuel sur les demandes d'indemnisation » de juin 1998 édité par le FIPOL.

tiers ou de la négligence des autorités publiques chargées de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.

Le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de s'acquitter pleinement de ses obligations en vertu de la CLC et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes de réparation. Les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire du navire telle qu'elle est limitée par la CLC.

Le fonds de 1971 *ne verse pas d'indemnités* si :

Le dommage est survenu dans un Etat qui n'est pas membre du Fonds de 1971, ou,

Le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre ou est du à un déversement provenant d'un navire de guerre, ou,

Le demandeur ne peut pas prouver que le dommage résulte d'un événement mettant en cause un ou plusieurs navires tels que définis (c'est-à-dire un ou plusieurs bâtiments de mer qui transportent effectivement des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison).

Les indemnités payables par le fonds de 1971 pour un événement donné sont **limitées à un montant de 60 millions de DTS** (soit, environ, 86,3 millions \$ US), qui comprennent la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la CLC.

La Convention de 1992 (protocole additionnel à 1971)

Le Fonds de 1992 a pour mission de verser des indemnités aux victimes de dommages dus à une pollution par hydrocarbures dans les mêmes conditions que 1971.

Toutefois, les **indemnités payables par le Fonds de 1992 pour un événement donné sont limitées à un montant de 135 millions de DTS** (soit environ 194 millions \$ US), qui comprennent les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Contrairement aux Conventions de 1969 et de 1971, les Conventions de 1992 visent les déversements provenant de navires à vide⁵⁷, certaines mesures de

⁵⁷ Ce qui permet de disposer du FIPOL en cas de rejets volontaires d'hydrocarbures par des pétroliers : CF cas du pétrolier russe « Kuzbass » ayant pollué le littoral allemand en juin 1996 après avoir rejeté du pétrole brut à 80 milles nautiques de l'île de Sylt.

sauvegarde prises avant un déversement et les dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive.

2) Un seuil de limitation quasi inexistant : l'Oil Pollution Act de 1990

C'est à la suite de longues négociations législatives et sous la pression de l'affaire de l' « Exxon-Valdez » échoué en Alaska en 1989, que les États-Unis vont adopter une législation très sévère pour éviter de tels dangers.

a) Le Champ d'application⁵⁸

Cette loi a un objet très ambitieux. Non seulement elle traite le problème de pollution du fait du transport maritime, mais aussi la pollution venant des installations pétrolières résultant de l'exploitation du pétrole en mer. Elle englobe ainsi l'aspect de la prévention comme celui de la responsabilité.

Elle vise tous types d'hydrocarbures

Il n'y a pas de distinctions entre le pétrole brut et le pétrole raffiné dans l'OPA qui couvre le déversement de tous types de pétroles.

Elle concerne tous types de navires

Il en résulte que les navires ordinaires peuvent encourir une responsabilité objective selon l'OPA si leurs soutes déversent des hydrocarbures dans la mer.

Une longue liste de dommages indemnifiables selon l'OPA

- *Les frais d'enlèvement* : la partie responsable doit indemniser les autorités compétentes des États-Unis, les États et les tribus indiennes, pour leurs frais engagés dans les opérations de nettoyage, afin d'enlever et de minimiser la pollution des plages, des côtes et des ressources naturelles.
- *S'agissant du dommage écologique* : des dommages et intérêts pour le préjudice lié à la destruction, la perte de jouissance pour l'homme (c'est à dire la perte d'utilité des ressources naturelles), et les coûts raisonnables d'évaluation de ce préjudice. Ces types de dommages et intérêts peuvent être réclamés par l'administration des États-Unis, d'un État fédéral, ou l'administration d'un État étranger.
- *Les dommages et intérêts pour la perte d'utilité des ressources naturelles* comme moyen de subsistance.
- *Les dommages et intérêts pour la perte nette de taxe, de redevances, de loyer, de commissions*, due au préjudice ou à la destruction de biens mobiliers ou immobiliers ou des ressources naturelles.

⁵⁸ D'après le professeur Beurrier in « Droits maritimes » Tome III *Exploitation et protection de l'océan*.

- *Les dommages et intérêts pour la perte de profits ou la diminution de la productivité financière* causée par le préjudice, ainsi que pour la destruction, la perte d'un bien mobilier ou immobilier ou la perte des ressources naturelles.
- *Les dommages et intérêts pour les frais de services publics supplémentaires pendant et après les activités de nettoyage*

La portée géographique s'étend jusqu'à la zone économique exclusive

De plus, les grands lacs des États-Unis sont également inclus dans le domaine d'application de l'OPA.

b) Une responsabilité éclatée et draconienne

C'est la plus grande différence entre le système américain et la convention de 1969. La loi américaine cherche à imposer la responsabilité à plusieurs individus. Deux types de personnes peuvent devenir directement responsables aux termes de l'OPA, à savoir l'armateur du navire pollueur d'abord, et le tiers dont l'acte se trouve dans la cause unique de l'accident (cf Amoco Cadiz : la responsabilité du chantier naval avait été retenue).

La limitation de responsabilité est tout de même admise et est fixée par types de navire : soit au tonneau de jauge, soit au forfait, mais ce sera toujours le montant le plus élevé qui sera choisi.

Toutefois, ces plafonds ne pourront pas être invoqués par la partie responsable si elle a fait preuve de *négligence grossière dans la manœuvre*, cause de l'événement ou *si elle a omis d'informer les autorités compétentes et refusé de participer aux opérations de nettoyage*.

De plus, tous navires de plus de 300 tjb transitant dans les eaux sous juridiction américaine et transportant des hydrocarbures à destination des États-Unis, doivent être couverts par une garantie financière suffisante pour supporter des dégâts éventuels, sinon l'entrée au port sera refusée.

Des conséquences néfastes pour les Etats-Unis⁵⁹

Les grandes compagnies pétrolières n'osent plus aller aux États-Unis et courir le risque de responsabilité illimitée. En revanche des sociétés se sont créées pour ces motifs. Ces sociétés ne possèdent qu'un seul navire comme actif, ce sont des « single-ship company » : ces sociétés sont en général des sociétés écran, elles disparaissent si le navire périt : il en résulte qu'elles ne seront certainement pas aussi soucieuses de la prévention contre la pollution comme le sont les compagnies pétrolières réputées. Cette conséquence est finalement la plus désastreuse pour l'environnement, puisque les risques d'accidents seront certainement plus grands.

Les frets de transport vont augmenter inévitablement, d'autant plus que les primes d'assurances de responsabilité contre la pollution sont devenues beaucoup plus importantes maintenant qu'auparavant. Toutes ces charges vont se répercuter sur les consommateurs américains, tout comme les charges de contribution payées par les industriels pétroliers pour alimenter les divers fonds.

⁵⁹ D'après Mlle Chao Wu, docteur en droit et dont sa thèse portait sur « La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures : responsabilité et indemnisation des dommages ».

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- NGUYEN QUOC / P. DAILIER / A. PELLET, « Droit International Public », 5 ème édition de 1994, collection LGDJ n° 279.
- Alexandre KISS, Droit international de l'environnement, pédone, études internationales, 1989.
- Michel BACHELET, « l'ingérence écologique », éditions Frisson-Roche, 1995.
- Jean-marc LAVIEILLE, « Droit international de l'environnement »; élipses, 1998.
- Droit de l'environnement marin, développements récents, collection droit et économie de l'environnement, Economica, 1988.
- Collection espaces et ressources maritimes, éditions PEDONE, n°9, 1995.
- J.-P.BEURIER / P.CHAUMETTE / G.PROUTIERE-MAULION, Droits Maritimes Tome III « Exploitation et Protection de l'Océan.
- Rapport Annuel du FIPOL de 1998 édité par le FIPOL.
- Manuel sur les demandes d'indemnisation, de juin 1998, édité par le FIPOL.

CONVENTIONS

- Convention de Montego-Bay, partie XII relative à la "protection et préservation du milieu marin".
- Convention d'Oslo du 15 février 1972 relative à la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion;
- Convention de Londres du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets. Convention modifiée par une résolution du 12 novembre 1993 et le protocole du 7 novembre 1996.
- Convention de Paris du 4 juin 1974 relative à la prévention de la pollution marine d'origine tellurique.
- Convention OSPAR du 22 septembre 1992 pour la prévention de la pollution marine de l'Atlantique du Nord-Est instituant une commission unique, l'OSPARCOM. La convention est entrée en vigueur le 25 mars 1998.
- Convention d'Helsinki du 22 mars 1974 pour la protection du milieu marin de la zone de la mer Baltique.
- Convention de Barcelone pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution signée le 16 février 1976.
- Convention de Bruxelles du 29/11/1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

- Protocole additionnel à la Convention de Bruxelles du 29/11/1969 signé à Londres le 27/11/1992.
- Convention de Bruxelles du 18/12/1971 portant création d'un Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- Protocole additionnel à la Convention de Bruxelles du 18/12/1971 signé à Londres le 27/11/1992.

CODES

- Code Permanent : Environnement et Nuisances : Feuilles 116 du 15/03/1999. N° 2486B, 2487, 2488, 2488A, 2488B, 2492 et 2493.

ARTICLES

- Amelia de KAGENECK et Cyril PINEL « Développement récents du régime juridique applicable à la protection des mers et aux substances radioactives : prévention et réparation des dommages », Annuaire du Droit de la Mer, pédone, 1996-1997.
- Michel GIRIN (directeur du CEDRE), « Nouveaux enjeux de la pollution en Méditerranée : la prise en compte du dommage écologique » in Conférence Maritime de la Méditerranée à Toulon le 12/03/1997.
- Maria-Luisa RODRIGUEZ LUCAS « La protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol : le cinquième protocole de la Convention de Barcelone », Collection espace et ressources maritimes 1998, N°12, édition A.Pedone.
- DEJEANT – PONS « Les Conventions du programme des Nations Unies pour l'environnement relatives aux mers régionales », AFDI 1987 Tom 33, p.689 à 718.

Annuaire de Droit Maritime et Océanique

- Michel MORIN « La prévention et la lutte contre la pollution par les navires de commerce », Annuaire de Droit Maritime et océanique, Tom 14, année 1996, p.167, édition CDMO Faculté de Droit de Nantes.
- Peter WETTERSTEIN « Oil pollution and pure economic losses » in Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Tom 14, année 1996, p.37.

Droit Maritime Français

- Martine REMOND-GOUILLOUD « Quel avenir pour les Conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noires » 1993, p.260.
- Philippe BOISSON « La Convention SNPD de 1996 et l'indemnisation des dommages causés par le transport maritime de marchandises dangereuses » Nov.1996 N°565, p.979 à 1001.

- Michel MORIN « les rapports entre Droit International public et Droit Interne : l'exemple du FIPOLE » 1997, p.325.
- Karine LE COUVIOUR « La Convention SNPD : quelques réflexions sur la dernière pièce du dispositif » Dec.1999, N°599, p.1075 à 1094.

Revue Juridique de l'Environnement, N° Spécial 1994

- A. KISS « La lutte contre la pollution des mers dans les Caraïbes » p.11 à 18.
- A. KISS « La Convention de Carthagène et ses protocoles : de l'information à la coordination », p.19 à 31.

THESES

- CHAO WU « La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures : responsabilité et indemnisation des dommages » 1997.
- Michel MORIN « La pollution par les navires de commerce et les Etats côtiers » soutenue à Nantes en 1995.

MEMOIRES

- Marie-Madelaine TANOÛ « Transport de marchandises dangereuses » mémoire de DEA des Sciences Juridiques de la Mer de Nantes, 1992.
- Nathalie FLOCH « La prise en compte du préjudice écologique depuis les affaires de l'Amoco - Cadiz et de l'Exxon Valdez », mémoire de DESS des Activités Maritimes de Brest, 1995.

