



**HAL**  
open science

# L'effectivité du régime international relatif aux hydrocarbures en mer

Clélia Jouve

► **To cite this version:**

Clélia Jouve. L'effectivité du régime international relatif aux hydrocarbures en mer. Droit. 2021. <dumas-05086747>

**HAL Id: dumas-05086747**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-05086747v1>**

Submitted on 27 May 2025

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.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License

# L'effectivité du régime international relatif aux hydrocarbures en mer

Clélia Jouve

**Mémoire de Master 2 Droit international public**

*Sous la direction de Kiara Neri, Maître de conférences*

N° 30

**Le présent ouvrage peut être utilisé, par de courtes citations, pour un usage personnel et non destiné à des fins commerciales.**

**Il doit être cité comme suit :**

**Jouve (Clélia).** – *L’effectivité du régime international relatif aux hydrocarbures en mer.* – Mémoire de Master 2 Droit international public / sous la direction de Kiara Neri, maître de conférences. – Lyon : Équipe de droit international, européen et comparé, 2021. – 131 p. – (Les Mémoires de l’Équipe de droit international, européen et comparé : n° 30). – Document disponible sur le site web de l’Équipe de droit international, européen et comparé, à l’adresse : <http://ediec.univ-lyon3.fr/publications/les-memoires-de-lequipe-de-droit-international-europeen-et-compare/#c937> **ISSN : 2778-2441**

**Directrice de publication :** Frédérique Ferrand, professeure des universités, agrégée de droit privé, directrice de l’Équipe de droit international, européen et comparé

**Réalisation d’édition :** Véronique Gervasoni, administratrice de l’EDIEC

**Mise en forme :** Marie Brossard, gestionnaire administrative et assistante à la valorisation de la recherche de l’EDIEC

**Université Jean Moulin Lyon 3 – Faculté de Droit**

**Équipe de droit international, européen et comparé – EDIEC, EA n° 4185**

15 quai Claude Bernard, 69007 Lyon

Adresse postale : Université Jean Moulin Lyon 3 – Faculté de Droit (Quais) – EDIEC

1C avenue des Frères Lumière CS 78242 – 69372 Lyon Cedex 08 | Tél. : ++ 00 / 33 4 78 78 72 51

Courriel : [ediec@univ-lyon3.fr](mailto:ediec@univ-lyon3.fr) | Web : <http://ediec.univ-lyon3.fr>



# **L'effectivité du régime international relatif aux hydrocarbures en mer**

**Clélia Jouve**

**Mémoire de Master 2 Droit international public**

*Sous la direction de Kiara Neri, Maître de conférences*

**N° 30**

**Université Jean Moulin Lyon 3 – Faculté de Droit  
Équipe de droit international, européen et comparé – EA n° 4185  
Lyon – 2021**

## REMERCIEMENTS

Je remercie Madame Kiara Neri, maître de conférences et directrice du Centre de droit international, pour avoir accepté de diriger mon mémoire et pour ses précieux conseils.

Je remercie Madame Sandrine Cortembert, maître de conférences, pour avoir accepté de siéger dans mon jury.

Je remercie l'équipe pédagogique dans son ensemble pour les enseignements que nous avons pu recevoir dans le cadre de ce Master.

Enfin, je tiens aussi à remercier ma famille pour avoir relu mon mémoire et pour son soutien.

## LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

|         |  |
|---------|--|
| AESM    | Agence européenne pour la sécurité maritime  |
| AGNU    | Assemblée générale des Nations unies   |
| BS      | <i>Black Sea</i>   |
| CASR    | <i>Consolidated audit summary reports</i>  |
| CDI     | Commission du droit international  |
| CIADH   | Cour interaméricaine des droits de l'Homme   |
| CIJ     | Cour internationale de justice   |
| CJCE    | Cour de justice de la Communauté européenne  |
| CJUE    | Cour de justice de l'Union européenne  |
| CNUCED  | Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement   |
| CNUMD   | Convention des Nations unies sur le droit de la mer  |
| COLREG  | Règlement international pour prévenir les abordages en mer   |
| COPE    | <i>Compensation for Oil Pollution in European waters fund</i>  |
| CPA     | Cour permanente d'arbitrage  |
| CRISTAL | <i>Contract Regarding an Interim Supplement to Tankers Liability for Oil Pollution</i>                                 |
| DTS     | Droit de tirage spécial  |
| ENEL    | <i>Ente nazionale per l'energia elettrica</i>  |
| EQUASIS | <i>Electronic Quality Shipping Information System</i>  |
| FAO     | <i>Food and Agriculture Organization</i>   |
| GEO     | <i>Global Environment Outlook</i>  |
| GESAMP  | Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin            |
| III     | <i>IMO Instrument Implementation</i>   |
| IO      | <i>Indian Ocean</i>  |
| IOPC    | <i>International Oil Pollution Compensation Funds</i>  |
| ITOPF   | <i>International Tanker Owners Pollution Federation Limited</i>  |
| ISEMAR  | Institut supérieur d'économie maritime   |
| ISM     | <i>International Safety Management</i>   |
| MARPOL  | Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires   |
| MoU     | <i>Memorandum of Understanding</i>   |
| OEA     | Organisation des États américains  |
| OIT     | Organisation internationale du travail   |
| OMCI    | Organisation maritime consultative internationale  |
| OMI     | Organisation maritime internationale   |
| ONG     | Organisation non gouvernementale   |
| ONU     | Organisation des Nations unies   |
| OPEC    | Organisation des pays exportateurs de pétrole  |
| OPRC    | Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures |
| OSPAR   | Oslo-Paris   |
| PARE    | Projet d'articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite                                |
| PED     | Pays en développement  |
| PIB     | Produit intérieur brut   |
| PNUE    | Programme des Nations Unies pour l'environnement   |
| REMPEC  | Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle                    |
| SERAP   | <i>Socio-Economic Rights and Accountability Project</i>  |
| SOLAS   | <i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>  |
| STCW    | <i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers</i>   |
| TOVALOP | <i>Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution</i>  |
| UE      | Union européenne   |
| ZEE     | Zone économique exclusive  |

## **SOMMAIRE**

### **PREMIÈRE PARTIE. – LES MULTIPLES ATOUTS DU RÉGIME INTERNATIONAL RELATIF AUX HYDROCARBURES EN MER**

CHAPITRE I. – LE RÉGIME INTERNATIONAL RELATIF AUX HYDROCARBURES EN MER, UN MODÈLE DU GENRE

CHAPITRE II. – L'APPORT DES SYSTÈMES RÉGIONAUX, COOPÉRATION AU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

### **DEUXIÈME PARTIE. – UN RÉGIME ENCORE IMPARFAIT**

CHAPITRE I. – LES LIMITES DU SYSTÈME CONTEMPORAIN DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES EN MER

CHAPITRE II. – L'INEFFECTIVITÉ DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE FACE À DES SITUATIONS PARTICULIÈRES

## INTRODUCTION

« [S'il] est très facile pour les États de signer un papier et de ratifier une Convention (...), c'est toute une autre question de savoir ce qu'ils en font. Le problème fondamental est celui du contrôle de la mise en œuvre des obligations<sup>1</sup> ».

En ces termes, l'ancien secrétaire général de l'OMCI, Colin Goad<sup>2</sup>, soulignait le besoin de s'assurer de l'application des normes. En théorie, la ratification d'une Convention suppose son respect par les États ; mais, en pratique, elle n'est pas toujours effectivement mise en œuvre. De même, cette institution a tenu à rappeler que « sans aucun doute, si toutes les mesures instaurées étaient rigoureusement appliquées, le problème [de la pollution par les navires] n'existerait plus<sup>3</sup> ». Aussi considérait-elle que « l'exigence prioritaire n'était (...) pas (...) d'adopter de nouvelles mesures mais bien de veiller à ce que les mesures existantes soient (...) appliquées<sup>4</sup> ». L'éradication de la pollution passe donc tant par l'élaboration de normes que par leur effectivité.

*Clarification des termes du sujet* – Cette étude se concentre sur l'évaluation de l'effectivité d'un régime international, compris comme un ensemble de « *principles, norms, rules and decision-making procedures around which actor expectations converge in a given issue-area*<sup>5</sup> ». La notion d'effectivité, par essence polysémique et multidimensionnelle<sup>6</sup>, est plus complexe à définir. Il y a presque autant de définitions qu'il y a d'auteurs. S'il est communément admis que ce terme renvoie au « caractère d'une règle de droit qui est appliquée réellement<sup>7</sup> », des conceptions variées amènent à relativiser cet axiome<sup>8</sup>. Si l'effectivité existe en présence d'une « application effective<sup>9</sup> » des normes, il conviendra aussi de l'admettre lorsqu'elle est à même « d'orienter le comportement de ses destinataires dans le sens souhaité<sup>10</sup> » et qu'elle « est utilisée (...) comme modèle pour orienter leur pratique<sup>11</sup> ».

---

<sup>1</sup> M.R. N'GONIGLE et M.W. ZACHER, *Pollution, Politics, and International Law: Tankers at the Sea*, Berkeley, University of California Press, 1979, p. 327.

<sup>2</sup> Colin Goad, d'origine britannique, a été secrétaire général de l'OMI de 1968 à 1973.

<sup>3</sup> Focus on IMO, « *Preventing marine pollution. The environmental threat* », 1995, p. 9.

<sup>4</sup> T. CHRISTAKIS, « L'exemple du contrôle exercé par l'OMI dans le domaine de la pollution marine », in *L'effectivité du droit international de l'environnement : contrôle de la mise en œuvre des Conventions internationales*, Paris, Economica, 1998, p. 150.

<sup>5</sup> S.D. KRASNER, Structural causes and regime consequences: regimes as intervening variables, *International Organization*, vol. 36, n°2, 1982, p. 185.

<sup>6</sup> S. MALJEAN-DUBOIS, « La quête d'effectivité du droit international de l'environnement », in Actes du colloque en l'honneur de François Ost, *À quoi sert le droit de l'environnement ?* 22-23 mars 2018, Université Saint-Louis – Bruxelles, Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 8.

<sup>7</sup> H. REID, *Dictionnaire de droit québécois et canadien*, 2<sup>e</sup> éd., Montréal, Wilson & Lafleur, 1996, p. 209 ou G. CORNU, *Vocabulaire juridique*, 6<sup>e</sup> éd., Paris, PUF, 2004, p. 339.

<sup>8</sup> Sur ce point, v. Y. LEROY, La notion d'effectivité du droit, *Droit et société*, n° 79, 2011, p. 715-732.

<sup>9</sup> J. CARBONNIER, Effectivité et ineffectivité de la règle de droit, *L'année sociologique*, vol. 9, 1957-1958, p. 3-17.

<sup>10</sup> F. OST et M. VAN DE KERCHOVE, *De la pyramide au réseau. Pour une théorie dialectique du droit*, Bruxelles, Publications des facultés universitaires Saint-Louis, 2002, p. 329.

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 330.

Certains auteurs ont proposé de subdiviser ce concept en sous-catégories : l'effectivité juridique, l'effectivité dans les comportements et l'effectivité dans les solutions<sup>12</sup>. Dans tous les cas, il est nécessaire d'adopter une approche empirique.

Parfois, cette problématique est traitée de concert avec l'efficacité, ce qui se justifie à bien des niveaux. Pour certains, « effectivité et efficacité sont (...) complémentaires. De même qu'il est normal de savoir si les règles sont appliquées, il n'est pas inutile non plus de s'interroger pour savoir si cette application produit les effets attendus<sup>13</sup> ». Aussi, si ces deux notions renvoient originellement à des idées différentes, elles sont éminemment perméables<sup>14</sup>. Ces liens justifieront, par moment, de traiter de l'efficacité afin de pouvoir appréhender le régime dans son ensemble. Poussant cette position à son paroxysme, la doctrine anglophone ne reconnaît pas de notion propre pour chaque concept : ils sont réunis sous l'appellation *effectiveness*.

Cette question est, encore aujourd'hui, pleine de sens. En effet, « au regard de l'aggravation des menaces environnementales, le renforcement de l'effectivité du droit international (...) se présente comme un enjeu majeur pour l'avenir<sup>15</sup> ». Évidemment, il ne s'agit pas de prétendre qu'un régime pourrait être pleinement effectif. Pour autant, il est nécessaire de voir au-delà de la simple adoption de normes afin de mettre en exergue les obstacles qui le fragilisent. Sans cet effort, ce denier risquerait de stagner et « la grisaille de l'ineffectivité partielle [continuera de dominer]<sup>16</sup> ».

L'OMI a établi un Plan stratégique s'étendant de 2018 à 2023. En son sein, plusieurs directions stratégiques se concentrent sur ce point. La première, intitulée « améliorer la mise en œuvre » précise que « *only through the entry into force of [the] instruments and the effective, efficient and consistent implementation and enforcement of their provisions can the full benefits from this extensive body of international law be realized*<sup>17</sup> ». De même, la sixième direction tend à « assurer l'efficacité et l'effectivité de la réglementation ». En liminaire, est précisé que « *the main role of IMO as the global regulator of safe, secure and environmentally sound shipping requires it to ensure that a universally adopted, effective, international regulatory framework is in place and implemented consistently*<sup>18</sup> ». En l'espèce, il s'agit de s'intéresser à l'effectivité d'un régime international en particulier : celui relatif aux hydrocarbures en mer.

Bien que connaissant quelques légères variations, la définition des hydrocarbures demeure sensiblement proche dans les diverses Conventions qui y ont trait<sup>19</sup>. Il est admis que ce terme désigne le « pétrole sous toutes ses formes<sup>20</sup> », qu'il s'agisse par exemple de *fuel-oil*,

---

<sup>12</sup> O. YOUNG et M.A. LEVY, « The Effectiveness of International Environmental Regimes », in O. YOUNG, *The Effectiveness of International Environmental Regimes: Causal Connections and Behavioral Mechanisms*, Cambridge, MIT Press, 1999.

<sup>13</sup> P. DURAN, *Piloter l'action publique, avec ou sans le droit ?*, *Politiques et management public*, 1993, p. 38.

<sup>14</sup> S. MALJEAN-DUBOIS, « La quête d'effectivité du droit international de l'environnement », préc., p. 5.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>16</sup> J. CARBONNIER, *Flexible droit. Pour une sociologie du droit sans rigueur*, Paris, LGDJ, 2002, p. 102.

<sup>17</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A. 1110 (30), « *Strategic plan for the Organization for the six-year period: 2018 to 2023* », 30<sup>e</sup> session, 6 décembre 2017, p. 5, § 13.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 8, §§ 31-32.

<sup>19</sup> Sur ce point, v. art. 1(1), Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, ou art. 2(3), Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

<sup>20</sup> Art. 2(1), Convention OPRC.

d'huile de diesel ou encore de pétrole brut. En l'occurrence, un « évènement de pollution par les hydrocarbures [est entendu comme] un fait ou un ensemble de faits ayant la même origine dont résulte ou peut résulter un rejet d'hydrocarbures et qui présente ou peut présenter une menace pour le milieu marin, ou pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs États et qui requiert une action urgente ou d'autres actions de lutte immédiates<sup>21</sup> ». Autrement dit, constitue une pollution tout rejet d'hydrocarbures susceptible de présenter un danger pour l'environnement marin, les côtes ou les intérêts étatiques.

*Les causes de la pollution par les hydrocarbures* – Alors que 80 % de la pollution maritime résulte d'activités terrestres<sup>22</sup>, le domaine pouvant se targuer de la réglementation la plus avancée et complète est celui portant sur la pollution par les hydrocarbures. Ce paradoxe peut en partie s'expliquer par la visibilité accordée à ce type d'évènement. En effet, les marées noires font l'objet d'un traitement médiatique important, amenant la société civile à réaliser l'ampleur des répercussions qu'elles peuvent avoir, notamment sur le milieu marin<sup>23</sup>. Les déversements les plus spectaculaires ont ainsi permis de prendre conscience du « *obvious environmental damage*<sup>24</sup> » qui en résulte. Aussi tant les ONG que les citoyens auront davantage tendance à faire pression sur les gouvernements nationaux afin que ces derniers prennent les mesures adéquates pour s'assurer que de telles catastrophes ne se reproduisent plus<sup>25</sup>.

Les sources de déversements d'hydrocarbures en mer sont multiples. Dans le cadre de conflits ou de guerres, des attaques peuvent être perpétrées à l'encontre de *pipe-lines*<sup>26</sup>, de plateformes<sup>27</sup> ou encore de navires pétroliers<sup>28</sup>. De manière plus anecdotique encore, des actions de sabotage<sup>29</sup> ou de bombardement de centrales thermiques<sup>30</sup> ont pu être à l'origine

---

<sup>21</sup> *Ibid.*, art. 2(2).

<sup>22</sup> K. NERI, Cours de droit de la mer, Université Lyon 3, 2020.

<sup>23</sup> E. LE GENTIL, Les effets des accidents sur la mise en œuvre de la Convention MARPOL 73/78 (Annexe 1) et l'évolution des rejets opérationnels d'hydrocarbures des navires au large de la Bretagne, *Norois*, 2006, p. 50 ; M. GIRIN et E. MAMACA, *Mieux combattre les marées noires*, Versailles, éd. Quæ, p. 23.

<sup>24</sup> National Research Council of the National Academies, *Oil in the Sea III: Inputs, Facts and Effects*, Washington DC, The National Academies Press, 2003, en ligne, <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK220702/>>.

<sup>25</sup> E. LE GENTIL, préc., p. 50.

<sup>26</sup> Sur ce point, v., par exemple, « *Oil flow on Colombia's Cano Limon-Covenas pipeline halted after attack* », *Reuters*, 22 janvier 2021. Sur la place des *pipe-lines* dans les relations internationales et leurs intérêts stratégiques, v. L. SIMONET, Les *pipelines* internationaux, vecteurs de prospérité, de puissances et de rivalités. Oléoducs et gazoducs dans la géopolitique et les relations internationales, *Rev. intern. et stratégique*, n° 65, 2007, p. 51-64.

<sup>27</sup> Par exemple, le bombardement d'une plateforme iranienne par les Irakiens en avril 1983, <<https://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Nowruz>>.

<sup>28</sup> Les attaques à l'encontre de navires pétroliers ont été fréquentes durant la guerre Iran-Irak (1980-1988). Parmi elles, 58 attaques ont entraîné des déversements de plus de 500 tonnes. Même au XXI<sup>e</sup> siècle, des pétroliers ont pu faire l'objet d'attaques. Cela a par exemple été le cas du *Silk Pride* au Sri Lanka en octobre 2001. Pour ces exemples, se reporter à <<http://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Limburg/Les-attaques-contre-les-petroliers>>.

<sup>29</sup> Plusieurs sabotages ont eu lieu durant la guerre du Golfe (1990-1991). Sur ce point, v., M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 89.

<sup>30</sup> L'exemple le plus révélateur est le bombardement de la centrale électrique de Jiyeh les 13 et 15 juillet 2006, provoquant ainsi un déversement d'entre 10 000 et 15 000 tonnes d'hydrocarbures en mer. Sur ce point, v. « Israël-Liban. Des attaques disproportionnées : les civils, premières victimes de la guerre », *Amnesty international*, 2006, p. 22.

de rejets en mer. Il reste aujourd'hui complexe d'obtenir des statistiques précises sur ces situations. Bien que ces hypothèses accroissent le risque, leur réalisation demeure conditionnée à l'existence d'une période d'hostilité. Il ne s'agit donc que d'un foyer auxiliaire de déversements.

La plupart du temps, les rejets émanent de navires. D'origines variées, les pollutions qu'ils entraînent peuvent être la conséquence d'accidents, ou au contraire, d'actions volontaires.

L'essentiel des déversements recensés provient d'accidents. Sans être exhaustif, les marées noires peuvent être provoquées par des erreurs humaines (mauvaise manœuvre, manque de communication), par l'état du navire en lui-même (défectuosité, absence d'entretien) ou encore par des collisions<sup>31</sup>. L'utilisation croissante du fioul lourd en tant que carburant pour les cargos et bateaux de croisière amplifie, en cas de collision, les dangers qui ne se cantonnent plus aux cargaisons transportées<sup>32</sup>. Ces accidents se traduiront, en pratique, de diverses manières. Il pourra s'agir d'explosions<sup>33</sup>, souvent suivies d'incendies<sup>34</sup>, ou encore d'échouements<sup>35</sup>. La lutte contre la pollution est, dans ce dernier cas, particulièrement complexe à gérer. En effet, en plus de la pollution immédiate, risque de s'ajouter une pollution par suintement si le navire devient une épave<sup>36</sup>.

Au-delà des pollutions accidentelles, existe aussi une pollution dite « opérationnelle ». Elle fait référence aux déversements opérationnels des navires – donc aux rejets nécessaires à leur fonctionnement – parmi lesquels figurent le déballastage et le lavage des citernes<sup>37</sup>. Bien moins poignantes, il ne faut pas pour autant les négliger. Ce scénario « s'avère, par certains aspects, plus grave [du fait de] sa constance en mer<sup>38</sup> ». Malgré des quantités déversées, en une fois, largement en-deçà de celles résultant d'accidents, ces rejets chroniques sont la cause principale de la présence d'hydrocarbures en mer.

Ils peuvent aussi résulter de l'industrie pétrolière *offshore*, à savoir des activités d'extraction d'hydrocarbures en mer. Les éléments déclencheurs, comme leurs manifestations, sont nombreux et s'apparentent à ceux qui ont d'ores et déjà été

---

<sup>31</sup> Un des exemples récents de collision est celui du roulier *Ulysse* qui a percuté le porte-conteneurs *CSL Virginia*. Environ 550 m<sup>3</sup> de fioul de propulsion se sont ensuite déversés en mer. Sur ce point, v. <<http://www.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/CSL-Virginia>>.

<sup>32</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 63.

<sup>33</sup> V., par exemple, le pétrolier *Betelgeuse*, qui, le 8 janvier 1979, a explosé dans une zone portuaire en Irlande. À cause de cette explosion, 42 membres de l'équipage et 7 ouvriers sont décédés. En outre, 40 000 tonnes de pétrole brut léger se sont déversées en mer. V., sur ce point : <<http://www.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Betelgeuse>>.

<sup>34</sup> V., par exemple, le pétrolier *Esso Portsmouth*, qui, le 9 juillet 1960, a connu une explosion puis a pris feu. La majorité de la cargaison a pu être épargnée. De fait, « seulement » 700 tonnes de pétrole brut se sont déversées en mer. Sur ce point, v. M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 25.

<sup>35</sup> V., par exemple, le pétrolier *Exxon Valdez*, qui s'est échoué le 24 mars 1989. Cela a entraîné un déversement, en pleine mer, de 38 500 tonnes de pétrole brut. Sur ce point, v. <<https://www.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Exxon-Valdez>>.

<sup>36</sup> La question de épaves est gérée par la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (2007).

<sup>37</sup> L. BOISSON DE CHAZOURNES, R. DESGAGNE et C. ROMANO, *Protection internationale de l'environnement*, Paris, Pedone, 1998, p. 679 ; A. GRIFFIN, *Marpol 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full or Half Empty*, *Indiana Journal of Global Legal Studies*, vol. 1, n° 2, 1994, p. 491-492.

<sup>38</sup> N. ROS, « Un demi-siècle de droit international de l'environnement marin », in *Droit, humanité et environnement*, Bruxelles, Bruylant, 2020, p. 510.

mentionnés : erreurs humaines, défaillances techniques ou encore phénomènes naturels. Ils peuvent être à l'origine d'incendies ou d'explosions<sup>39</sup>. En moyenne, ils ne représentent que 2 % de la totalité des rejets recensés, soit environ 36 000 tonnes par an<sup>40</sup>. Il ne faut pas pour autant les minimiser puisque plusieurs des plus grandes marées noires de l'histoire sont dues aux forages pétroliers<sup>41</sup>.

*Une discipline hybride* – Alors que le droit de la mer est « l'une des matières les plus anciennement intégrées dans le droit des gens<sup>42</sup> », les aspects environnementaux de cette discipline ont longtemps été relayés au dernier plan. Cette matière, essentiellement appréhendée sous le prisme économique, se concentrait *quasi* exclusivement sur le transport maritime, la pêche – et de fait, la délimitation maritime<sup>43</sup>. Le tournant dans la prise en compte de ces questions a été amorcé par la Conférence de Stockholm<sup>44</sup>. En son sein, « la norme de la protection de l'environnement [s'est cristallisée]<sup>45</sup> ». Elle s'est, peu à peu, faite une place dans les conventions maritimes. Désormais, les sources conventionnelles nationales, régionales comme internationales pour la protection du milieu marin sont multiples et variées.

*La particularité du régime relatif aux hydrocarbures en mer liée aux accidents historiques* – De manière assez paradoxale, le régime portant sur les hydrocarbures en mer, pourtant directement lié à la protection de l'environnement, n'a pas eu à attendre les grandes conférences mondiales pour être au centre des préoccupations de la communauté internationale. Cette dichotomie s'explique par les nombreux accidents pétroliers, lesquels ont marqué la société civile et obligé les États à prendre des mesures appropriées.

Le premier accident à avoir été recensé est l'explosion du *Nordenksjöld* en 1881<sup>46</sup>. Dès 1926, une conférence préliminaire sur la pollution des eaux navigables par le pétrole, réunissant 13 États, a été tenue. Néanmoins, « ses recommandations ne furent que médiocrement appliquées et la guerre survint<sup>47</sup> ». Cette problématique a donc été mise de côté avant de ressurgir à l'occasion d'une nouvelle Conférence en 1954. Elle aboutit à

---

<sup>39</sup> Sur ce point, v., par exemple, la plate-forme de forage pétrolier, le *Deepwater Horizon* : <<http://www.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Deepwater-Horizon>>.

<sup>40</sup> National Research Council of the National Academies, *Oil in the Sea III: Inputs, Facts and Effects*, Washington DC, The National Academies Press, 2003.

<sup>41</sup> Sur ce point, v. *Deepwater Horizon, Ixtoc I*.

<sup>42</sup> P. DAILLIER, M. FORTEAU et A. PELLET, *Droit international public*, 8<sup>e</sup> éd., Paris, LGDJ, 2009, p. 1279.

<sup>43</sup> S. KARIM, Implementation of the MARPOL Convention in Developing Countries, *Nordic Journal of International Law* 79, 2010, p. 305. La Convention sur le phoque à fourrure du Pacifique Nord de 1911 fait toutefois figure d'exception : pour la première fois, les questions de protection et préservation de l'environnement sont posées.

<sup>44</sup> La Conférence de Stockholm a même été perçue comme étant le point de départ du droit international de l'environnement. Sur ce point, v. P. RICARD, « Chapitre 13. Les aires marines protégées en haute mer et la difficile conciliation entre droit de la mer et droit de l'environnement », in P. CHAUMETTE, *Transforming the Ocean Law by requirement of the Marine Environment Conservation*, Stuttgart, Martial Pons, 2019, p. 251.

<sup>45</sup> R. FELLI, Adaptation et résilience : critique de la nouvelle éthique de la politique environnementale internationale, *Rev. intern. éthique sociét. et gouvern.*, vol. 16, n° 1, 2014, en ligne, <<https://journals.openedition.org/ethiquepublique/1371>>.

<sup>46</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, *op. cit.*, p. 24. Les auteurs précisent néanmoins que les données relatives à cet accident sont rares et imprécises, eu égard notamment à son caractère ancien.

<sup>47</sup> R. MUSSET, La pollution des eaux marines par les produits pétroliers, *Ann. géographie*, 1959, p. 280.

l'adoption de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, plusieurs fois amendée<sup>48</sup>. Si cette étape constitue un événement marquant dans la prise en compte de la pollution par les hydrocarbures en mer, cette Convention s'est avérée être, à bien des égards, insuffisante<sup>49</sup>. Dans les années 60-70, de nouveaux accidents et déversements<sup>50</sup> vont mettre en lumière les limites du régime et amorcer des changements. Par exemple, l'accident du *Torrey Canyon* de 1967<sup>51</sup> a « [donné] naissance aux premiers éléments des politiques française, britannique et européenne de prévention et de lutte contre les marées noires »<sup>52</sup>. Il provoqua, *inter alia*, l'adoption de la Convention de Bruxelles de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, laquelle compte aujourd'hui 90 membres. Son apport principal est de permettre aux États riverains d'intervenir au-delà de leur juridiction lorsqu'une pollution ou un risque de pollution est susceptible d'entraîner des « dangers graves et imminents »<sup>53</sup>.

En parallèle, de nombreux séminaires ont été tenus<sup>54</sup> et des rapports élaborés<sup>55</sup>. Ils ont permis d'analyser le phénomène pour mieux pouvoir le contrer. Ces évolutions multidimensionnelles ont eu des incidences certaines sur les taux d'accidents en mer<sup>56</sup>. Pour autant, les décennies suivantes ont-elles aussi connu des accidents de grande ampleur, comme en témoignent les exemples de *l'Amoco Cadiz* en 1978, de *l'Exxon Valdez* en 1989, de *l'Abt Summer* en 1991 ou encore du *Prestige* en 2002<sup>57</sup>. Aussi, si les instruments juridiques traitant des pollutions marines par les hydrocarbures se sont multipliés à la suite des marées noires, ils ne sont pas parvenus à les éradiquer. Encore récemment, de telles situations ont fait la une.

*Une question d'actualité aux intérêts multiples* – En effet, le 25 juillet 2020, le *MV Wakashio*, un « navire transportant près de 4 000 tonnes d'hydrocarbures [s'est] échoué sur

---

<sup>48</sup> Cette convention a été amendée en 1962, 1969 et 1971.

<sup>49</sup> Son champ d'application était trop étroit et ne permettait pas de prendre en compte l'essentiel des situations. Notamment, étaient exclues les pollutions accidentelles, alors que « le droit de l'environnement va malheureusement se construire sur cette base, ou plus exactement face au vide juridique qui en résulte ». Sur ce point, v. N. ROS, préc., p. 508.

<sup>50</sup> Sur ce point, v., par exemple, l'échouement du *Fina-Norvège* (1966) ou l'abordage du *Anne Mildred-Brövig* (1966).

<sup>51</sup> L'accident du *Torrey Canyon* a eu lieu le 18 mars 1967. En l'espèce, cette marée noire « a soulevé des problèmes juridiques d'une remarquable complexité, en particulier d'inextricables problèmes de responsabilités, faute de pouvoir trouver avec certitude un responsable, des moyens efficaces pour l'action et une juridiction compétente pour le faire condamner ». Sur ce point, v. J.-P. QUENEUDEC, L'incidence de l'affaire du *Torrey Canyon* sur le droit de la mer, *Ann. fr. dr. intern.*, 1968, p. 702.

<sup>52</sup> Sur ce point, v. le site officiel du CEDRE, <<http://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Torrey-Canyon>>.

<sup>53</sup> Article I, Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident.

<sup>54</sup> Des séminaires portant sur ces questions ont notamment été tenus en 1973 et en 1981. Sur ce point, v. National Research Council of the National Academies, *Oil in the Sea III: Inputs, Facts and Effects*, Washington DC, The National Academies Press, 2003.

<sup>55</sup> Sur ce point, v., par exemple, National Research Council, *Petroleum in the Marine Environment*, National Academies of Sciences, Washington DC, The National Academies Press, 1975 ; GESAMP, *Impact of Oil and Related Chemicals and Wastes on the Marine Environment*, 23<sup>rd</sup> session, London, 19-23 avril 1993.

<sup>56</sup> Se référer à l'Annexe 1.

<sup>57</sup> Se référer à l'Annexe 2.

les côtes de l'île Maurice<sup>58</sup> ». Le navire battant pavillon panaméen s'est brisé et « le vraquier a [déversé] près de 1 000 tonnes d'hydrocarbures dans l'océan Indien<sup>59</sup> », dont une partie dans un récif perçu comme un « joyau écologique<sup>60</sup> ». Cet exemple est loin d'être anecdotique puisque la première moitié de l'année 2021 a aussi été marquée par de tels événements. En février, Israël puis le Liban<sup>61</sup> ont été « [frappés] par la pire marée noire de ces dernières décennies<sup>62</sup> ». Un quotidien israélien rapporte que 40 % du littoral a été atteint par le mazout<sup>63</sup>, ce qui fait dire à l'un de ses confrères qu'il s'agit du « pire désastre écologique qu'ait connu le pays<sup>64</sup> ». Les conséquences pour l'environnement et la biodiversité marine ont été très importantes. Début juin 2021, courait le risque qu'une nouvelle marée noire survienne. En effet, le porte-conteneur *X-Press Pearl* a pris feu au large des côtes sri-lankaises avec, à son bord, 297 tonnes de fioul lourd<sup>65</sup>. Pour l'heure, la pollution marine résulte des débris provenant des porte-conteneurs<sup>66</sup>. Pour autant, les risques de déversement d'hydrocarbures sont réels et « font craindre une catastrophe environnementale<sup>67</sup> ». Au-delà des accidents, les pollutions opérationnelles volontaires sont, elles aussi, toujours d'actualité. En effet, une pollution aux hydrocarbures, « vraisemblablement [due à] un dégazage<sup>68</sup> » illégal a été repérée au large de la Corse le 12 juin 2021. Malgré les mesures anti-pollution, des rejets d'hydrocarbures ont atteint les côtes, provoquant de fait la fermeture des plages et l'interdiction de la pêche<sup>69</sup>.

Ces divers exemples, particulièrement récents, démontrent que cette question est encore largement d'actualité. Le risque accru de déversement en mer s'explique, entre autres, par le poids du transport maritime international. En effet, il « est responsable d'environ 90 % du commerce mondial (...) et a continué d'augmenter depuis vingt ans<sup>70</sup> ». Aussi le milieu

---

<sup>58</sup> « Un navire transportant près de 4 000 tonnes d'hydrocarbures échoué sur les côtes de l'île Maurice », *Le Monde*, 7 août 2020.

<sup>59</sup> « 2020 en cartoons : l'année vu par les dessinateurs de la presse étrangère », *Courrier international*, 17 décembre 2020-6 janvier 2021, p. 11.

<sup>60</sup> *Ibid.*

<sup>61</sup> Sur ce point, v., Pollution. Le Liban à son tour touché par la marée noire qui frappe Israël, *Courrier intern.*, 23 février 2021, en ligne, <<https://www.courrierinternational.com/article/pollution-le-liban-son-tour-touche-par-la-maree-noire-qui-frappe-israel>>.

<sup>62</sup> Pollution. Israël frappé par la « pire marée noire de ces dernières décennies », *Courrier intern.*, 21 février 2021, en ligne, <<https://www.courrierinternational.com/article/pollution-israel-frappe-par-la-pire-maree-noire-de-ces-dernieres-decennies>>.

<sup>63</sup> Propos tenus dans le quotidien israélien *Ha'Arestz*, retranscrits dans Pollution. Israël frappé par la « pire marée noire de ces dernières décennies », préc.

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> G. DELACROIX, Le naufrage du « *X-Press Pearl* », une catastrophe écologique majeure pour le Sri Lanka, *Le Monde*, 4 juin 2021, en ligne, <[https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/06/04/apres-le-nauffrage-du-x-press-pearl-le-sri-lanka-fait-face-a-une-catastrophe-ecologique-majeure\\_6082839\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/06/04/apres-le-nauffrage-du-x-press-pearl-le-sri-lanka-fait-face-a-une-catastrophe-ecologique-majeure_6082839_3244.html)>.

<sup>66</sup> Pollution. Au large du Sri Lanka, un porte-conteneurs en feu fait craindre une catastrophe environnementale, *Courrier intern.*, 28 mai 2021, en ligne, <<https://www.courrierinternational.com/revue-de-presse/pollution-au-large-du-sri-lanka-un-porte-conteneurs-en-feu-fait-craindre-une>>.

<sup>67</sup> *Ibid.*

<sup>68</sup> Pollution maritime au large de la Corse, le plan Polmar-terre activé par le préfet de Haute-Corse, *Le Monde*, 12 juin 2021, en ligne, <[https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/06/12/pollution-maritime-au-large-de-la-corse-le-plan-polmar-terre-active-par-le-prefet-de-haute-corse\\_6083822\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/06/12/pollution-maritime-au-large-de-la-corse-le-plan-polmar-terre-active-par-le-prefet-de-haute-corse_6083822_3244.html)>.

<sup>69</sup> *Ibid.* En Corse, les premières galettes d'hydrocarbures se sont échouées sur la plage de Solaro, *Le Monde*, 14 juin 2021, en ligne, <[https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/06/14/corse-les-premieres-galettes-d-hydrocarbures-se-sont-echouees-sur-la-plage-de-solaro\\_6084082\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/06/14/corse-les-premieres-galettes-d-hydrocarbures-se-sont-echouees-sur-la-plage-de-solaro_6084082_3244.html)>.

<sup>70</sup> Ministère de la Transition écologique et solidaire, *20 ans de l'Erika : Quels changements pour la sécurité maritime ?*, dossier de presse, 2019, p. 9.

marin se trouve, de manière permanente, sous pression. Sur ce point, certains auteurs rappellent « [qu'un] pétrolier (...) est une installation Seveso flottante<sup>71</sup> ». Étant donné que « le tonnage de la flotte mondiale [a] doublé en dix ans<sup>72</sup> », il n'est pas étonnant que la problématique des rejets d'hydrocarbures en mer demeure actuelle. De plus, il est nécessaire de préciser que, à côté du transport maritime, l'environnement marin peut être grandement affecté par les activités *offshores*, qui, de manière analogue, continuent constamment à se développer. L'accroissement de ces phénomènes est directement lié à l'augmentation de la demande d'un point de vue énergétique<sup>73</sup>. De fait, le transport maritime, comme les activités d'exploitation et d'exploration des fonds marins ont fait – et continuent dans une certaine mesure de faire – l'objet de vifs débats entre les défenseurs de l'environnement et l'industrie pétrolière, laquelle entend faire prévaloir ses intérêts économiques.

Plus largement, cette étude s'inscrit dans un contexte particulier de prise de conscience générale sur la nécessité de protéger l'environnement dans son ensemble. Dans un monde marqué par le dérèglement climatique<sup>74</sup> et la perte de biodiversité<sup>75</sup> qui sont *inter alia* dus au système de consommation actuel<sup>76</sup>, la réduction de la pollution apparaît être, si ce n'est le remède à tous les maux, au moins une étape majeure à franchir. Aussi, à l'aube de l'établissement d'une réglementation internationale sur la pollution d'origine tellurique<sup>77</sup> – qui se fait encore aujourd'hui attendre – il semble primordial de s'intéresser aux systèmes existants. Il paraît d'autant plus opportun de proposer une analyse de l'effectivité du régime international de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer, qui fait souvent office de modèle de réussite en la matière. En effet, elle dénote avec les autres types de pollution, par exemple atmosphérique ou, de manière encore plus significative, plastique, pour lesquels les corps de règles sont bien moins développés et complets. Ce n'est donc qu'en mettant en avant ses succès et ses échecs, ses points forts et les défis auxquels il doit faire face, qu'il sera réellement possible de s'en inspirer pour l'adoption d'autres réglementations.

*Étendue de l'étude* – Le PNUE, dans son rapport GEO-6, a mis en évidence les différentes pressions que subit l'océan<sup>78</sup>. Parmi elles, figurent le transport, les ports et les activités *offshores*<sup>79</sup>. Pour les transports, les dangers qui pèsent sur l'environnement sont multiples. « *Shipping disasters and accidents (...) may result in release of cargos, fuel and loss of life. [However], chronic and episodic release of fuel and other hydrocarbons [can also have terrible outcomes]* »<sup>80</sup>. Pour ce qui est des activités *offshores*, plusieurs menaces sont aussi énumérées. Le rapport souligne que « *releases of hydrocarbons, particularly during blowouts*

---

<sup>71</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 27.

<sup>72</sup> *Ibid.*

<sup>73</sup> Sur ce point, v. National Research Council of the National Academies, *Oil in the Sea III: Inputs, Facts and Effects*, Washington DC, The National Academies Press, 2003.

<sup>74</sup> V. sur ce point : GIEC, 5<sup>e</sup> rapport, avril 2014 ou Organisation météorologique mondiale, « Déclaration de l'OMM sur l'état du climat mondial en 2013 », n° 1130, 2013.

<sup>75</sup> Sur ce point, v. World Wild Fund, *Living Planet Report 2020*, 10 septembre 2020. Le rapport précise qu'« a 68% average decline of birds, amphibians, mammals, fish, and reptiles since 1970 ».

<sup>76</sup> Sur ce point, v. T.G. BENTON *et al.*, *Food System Impacts on Biodiversity Loss: Three Levers for Food System Transformation in Support of Nature*, Chatham House, Research Paper, 3 février 2021.

<sup>77</sup> Pourtant prévue à l'article 207, CNUDM.

<sup>78</sup> Se référer à l'Annexe 3.

<sup>79</sup> United Nations Environment Program, *Global environment Outlook 6. Healthy Planet, Healthy People*, London, Cambridge University Press, 2019, p. 180.

<sup>80</sup> *Ibid.*

*or platform disasters [have a] potential for very large volumes to enter marine systems [and therefore, to provoke the] oiling of marine and coastal organisms and habitats<sup>81</sup> ».*

Aussi l'étude du régime international sur les hydrocarbures en mer, pour être la plus exhaustive possible, se doit d'appréhender ces diverses situations. Toutefois, au vu du caractère encore embryonnaire de la réglementation relative aux activités *offshores*, la majorité de cette analyse s'intéressera aux pollutions résultant des navires<sup>82</sup>. Si ces installations peuvent être à l'origine de plusieurs types de pollution (par exemple, atmosphérique), il conviendra de se concentrer uniquement sur l'effectivité du régime portant sur les hydrocarbures en mer.

De nombreuses interrogations vont dicter cette réflexion. Dans quelle mesure le régime relatif à la pollution par les hydrocarbures en mer est-il parvenu à s'ériger en parangon ? Est-il adapté aux enjeux ? Quels ont été, et continuent dans une certaine mesure d'être, les apports régionaux en la matière ? La réglementation internationale de lutte contre les pollutions par les hydrocarbures en mer parvient-elle à s'adapter à l'hétérogénéité des États ? Est-elle en mesure de s'adresser tous les types de pollution par les hydrocarbures ou est-elle lacunaire à certains niveaux ? Quelles sont les limites à son effectivité pleine et entière ? Comment est-il possible de pallier ces difficultés ?

*Problématique* – Le régime international de lutte contre les hydrocarbures en mer ne jouit que d'une effectivité en demi-teinte. En l'état actuel du droit, il bénéficie de supports juridiques et de mécanismes audacieux qui concourent à son effectivité. Toutefois, malgré ses nombreuses forces, il ne faut pas nier ses faiblesses. En effet, un certain nombre d'insuffisances l'empêchent de protéger l'environnement marin autant qu'il le devrait.

Le développement s'effectuera en deux temps. Aussi s'agira-t-il de mettre en lumière ses points positifs. D'abord, par l'adéquation de la réglementation internationale de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer aux enjeux en présence et, ensuite, par les mécanismes de coopération (Première partie).

Toutefois, force est de constater qu'en dépit d'avancées indéniables en la matière, le système n'est pas exempt de critiques, ni imperméable à un certain nombre de difficultés. Un régime pourtant applaudi en droit international peut ne pas s'avérer capable de s'adapter à toutes les situations et, ainsi, atteindre une efficacité moindre que celle escomptée (Deuxième partie).

---

<sup>81</sup> *Ibid.*

<sup>82</sup> Seront toutefois exclus de cette analyse les navires de guerre qui n'entrent pas dans le champ d'application des conventions.

## **PREMIÈRE PARTIE. – LES MULTIPLES ATOUTS DU RÉGIME INTERNATIONAL RELATIF AUX HYDROCARBURES EN MER**

La protection de l'environnement marin fait l'objet d'encadrements à plusieurs échelles, ce qui s'avère être bénéfique pour le régime international dans son ensemble. Afin d'analyser les raisons de son succès, il faudra évaluer les « *effects [that] the policy have on the targeted problem*<sup>83</sup> ». Après avoir vérifié l'adéquation entre les résultats attendus et les normes adoptées, il sera nécessaire de se concentrer davantage sur la problématique de l'effectivité, sous divers angles. En bref, il conviendra de s'intéresser aux forces du régime universel sur les hydrocarbures en mer (Chapitre I). Toutefois, si la lutte contre ce type de pollution en est là où elle est aujourd'hui, c'est aussi dû aux interactions entre les niveaux régionaux et internationaux. Ils permettent de se compléter l'un l'autre – notamment grâce à la jurisprudence – tout en apportant des perspectives distinctes. En plus, le « *stakeholder involvement*<sup>84</sup>» est particulièrement prononcé à l'échelon régional. Cette coopération étatique, forte de ses nombreux atouts, est parvenue à enrichir ce système. Elle concourt, par divers mécanismes, à rendre plus effectif le régime international, au profit du milieu marin (Chapitre II).

### **CHAPITRE I. – LE RÉGIME INTERNATIONAL RELATIF AUX HYDROCARBURES EN MER, UN MODÈLE DU GENRE**

Le régime international relatif aux hydrocarbures en mer a été applaudi à de multiples reprises, au point d'être érigé en modèle dans le domaine maritime comme environnemental. L'importance des conséquences des déversements d'hydrocarbures ont mis en lumière la nécessité d'adopter un cadre conforme à ces enjeux et en mesure de les appréhender efficacement (Section I). Toutefois, un régime efficace ne fonctionne pas seul. Il doit aussi être effectif (Section II).

#### **SECTION I. – UNE RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE EFFICACE ET ADAPTÉE À L'AMPLEUR DES ENJEUX**

Les déversements d'hydrocarbures en mer constituent des menaces majeures et actuelles. Les rejets vont, dans tous les cas, avoir des répercussions sur l'environnement – et dans une moindre mesure, sur l'économie et les hommes. « *The magnitude of [the] threat varies dramatically depending of the size, composition, location, and timing of the release* »<sup>85</sup>. S'ils ont tous des effets sur le milieu marin, ce sont les accidents les plus médiatisés qui ont permis de prendre conscience des lacunes du régime et de le faire évoluer (I). En réponse, de nombreux instruments juridiques ont été adoptés de façon à encadrer un maximum de situations. Particulièrement adaptables, ils ont provoqué, par le biais d'obligations variées,

---

<sup>83</sup> United Nations Environment Program, *Global environment outlook 6. Healthy Planet, Healthy People*, Cambridge, Cambridge University Press, 2019, p. 278.

<sup>84</sup> *Ibid.*

<sup>85</sup> National Research Council of the National Academies, *Oil in the Sea III: Inputs, Facts and Effects*, Washington DC, The National Academies Press, 2003.

maintes améliorations. Leur efficacité et leur effectivité se sont traduites par une forte diminution du taux d'hydrocarbures en mer (II).

### **I. – Les éléments à l'origine de l'instauration d'une réglementation internationale pour les déversements d'hydrocarbures en mer**

Les rejets d'hydrocarbures en mer peuvent avoir des répercussions sur l'environnement et la biodiversité, l'économie ou encore les êtres humains (A). Ce constat a permis de provoquer une prise de conscience généralisée, laquelle s'est manifestée par l'établissement d'un régime de réaction (B).

#### *A. – Les conséquences néfastes des déversements d'hydrocarbures en mer*

Les impacts des déversements d'hydrocarbures en mer peuvent prendre plusieurs formes, mais les conséquences peut-être les plus marquantes sont d'ordre écologique<sup>86</sup>. Il est scientifiquement admis que les « arrivées massives d'hydrocarbures au rivage sont nocives pour de nombreuses formes de vie<sup>87</sup> ». C'est pourquoi certains instruments font explicitement mention « des effets nuisibles que [ce type de] dommage [peut avoir sur] les ressources biologiques, la faune et la flore marines<sup>88</sup> ». La biodiversité est directement affectée<sup>89</sup> et la faune environnante particulièrement touchée. De surcroît, il est possible qu'un certain nombre de facteurs participent à une aggravation de la situation<sup>90</sup>.

En pratique, les hydrocarbures peuvent altérer la reproduction des oiseaux<sup>91</sup> et au-delà, les rendre « vulnérables si leur habitat ou leurs proies sont contaminés<sup>92</sup> ». Beaucoup d'entre eux seront victimes du mazout et périront en raison de la présence massive d'hydrocarbures<sup>93</sup>. Ce chiffre ne fait qu'augmenter après des accidents majeurs<sup>94</sup>. De manière analogue, les planctons et les ressources halieutiques subissent de plein fouet les aspects néfastes de ces événements<sup>95</sup>, affaiblissant ainsi tout un écosystème<sup>96</sup>. Si les données sont

---

<sup>86</sup> ITOPI, Effects of Oil Pollution on the Marine Environment, *Technical Information Paper*, n° 13, 2011.

<sup>87</sup> E. LE GENTIL, Les effets des accidents sur la mise en œuvre de la Convention MARPOL 73/78 (Annexe 1) et l'évolution des rejets opérationnels d'hydrocarbures des navires au large de la Bretagne, *Norois*, 2006, p. 50.

<sup>88</sup> Art. 1(4), CNUDM.

<sup>89</sup> J. MOORE, *Impacts of oil spills on marine ecology. Good practice guidelines for incident management and emergency response personnel*, London, IPIECA, 2015.

<sup>90</sup> *Ibid.*, p. 17.

<sup>91</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, *op. cit.*, p. 148 ; J. MOORE, *op. cit.*, p. 17.

<sup>92</sup> National Research Council of the National Academies, *Oil in the Sea III: Inputs, Facts and Effects*, Washington DC, The National Academies Press, 2003; CJUE, 11 juillet 2018, *Bosphorous Queen Shipping Ltd Corporation c/ Rajavartiolaitos*, aff. C-15/17, point 34.

<sup>93</sup> Sur ce point, v. R. MOREAU, Cinquante ans de marée noire : radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures, *Assurances et gestion des risques*, vol. 76 (I), 2008, p. 111 : « Chaque année, plus de 10 000 oiseaux mazoutés meurent au large de la côte sud de Terre-Neuve » ; p. 105 « Chaque année, uniquement au Canada, d'un océan à l'autre, quelques 20 000 oiseaux de mer seraient mazoutés, victime de la pratique [des opérations illicites de vidange] ».

<sup>94</sup> *Ibid.*, p. 112 : Après la marée noire provoquée par le pétrolier *Exxon Valdez*, 300 000 oiseaux marins ont été retrouvés morts.

<sup>95</sup> *Ibid.*, p. 113 : Après la marée noire provoquée par le naufrage du *Torrey Canyon*, « 90% des œufs de hareng périrent ».

<sup>96</sup> *Ibid.*, p. 111. De même, M. Glemarec (biologiste et professeur-chercheur), directeur de l'enquête écologique faisant suite à la marée noire de *l'Amoco Cadiz* rappelle « le bilan de 200 000 tonnes de matière fraîches, de

plus rares en la matière, il ne faut pas pour autant exclure les répercussions sur les mammifères et reptiles marins<sup>97</sup>. Ils peuvent notamment « être affectés par ingestion de pétrole quand ils [se] lèchent<sup>98</sup> », ce qui pourrait mener à des irritations ou à des asphyxies. Dans ce domaine, il existe donc des impacts à court<sup>99</sup>, moyen<sup>100</sup> et long<sup>101</sup> termes, susceptibles d'entraîner des pertes<sup>102</sup> et des coûts<sup>103</sup> non négligeables. Il reste regrettable que, malgré ces conclusions, les questions relatives à la biodiversité et à l'écosystème ne soient pas plus présentes dans les conventions internationales relatives aux hydrocarbures. De même, certains rappellent que les « conséquences [des] déversements chroniques sont évidentes pour l'avifaune marine<sup>104</sup> ».

Ce bilan ne concerne pas uniquement les pollutions par les navires. La production *offshore* de pétrole, en dépit d'un consensus scientifique aussi important, n'est pas non plus dénuée d'effets. De manière générale, est admis que les déversements d'hydrocarbures, peu importe leur source, « [nuisent] à une évolution favorable de l'état de l'environnement en mer<sup>105</sup> ».

Les contrecoups de telles atteintes environnementales peuvent aussi être économiques. En effet, les communes situées sur le littoral se voient contraintes de gérer l'arrivée d'hydrocarbures<sup>106</sup> et d'assainir leurs côtes<sup>107</sup>. Il va donc y avoir une incidence financière certaine, avec de nombreux frais<sup>108</sup>. À la suite de tels incidents, il est en effet fréquent que des milliers de tonnes de déchets (sable mazouté, débris, etc.) jonchent les côtes<sup>109</sup>, ce qui constitue un frein majeur au tourisme. De plus, « l'altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation<sup>110</sup> » va engendrer de nombreuses pertes économiques en constituant une « entrave aux activités maritimes, y compris à la pêche<sup>111</sup> ». Or, en 2018, ce secteur réunissait 59,51 millions d'individus dans le monde<sup>112</sup> –

---

bigorneaux, de crabes... créant un vide dans l'écosystème ».

<sup>97</sup> Sur ce point, v. T.R. LOUGHLIN, *Marine Mammals and the Exxon Valdez*, San Diego, Academic Press, 1994 ; J.R. GERACI et D.J. ST. AUBIN, *Sea Mammals and Oil: Confronting the risk*, Academic Press, 1990 ; National Oceanic and Atmospheric Administration, Office of Response and Restoration, *Oil and Sea Turtles: Biology, Planning, and Response*, 2010.

<sup>98</sup> R. MOREAU, préc..

<sup>99</sup> M. GIRIN et E. MANACA, préc., p. 147 : Sont par exemples cités « l'impact létal » ou « l'impact temporaire dû à un contact avec le polluant ».

<sup>100</sup> *Ibid.*, p. 148. Est par exemple citée « l'altération de la reproduction ou de la ponte ».

<sup>101</sup> *Ibid.* Est évoquée « l'anomalie du génome ». Sur les impacts sur le long terme, v. aussi : J. MOORE, préc., p. 18-19 ; C.H. PETERSON *et al.*, Long-Term Ecosystem Response to the *Exxon Valdez* Oil Spill, *Science*, vol. 302, n° 5653, 2003, p. 2082-2086.

<sup>102</sup> *Ibid.* Sont citées les « pertes de stocks » et « pertes de biodiversité ».

<sup>103</sup> *Ibid.* Sont évoqués les « frais de réparation des milieux affectés et des repeuplements ».

<sup>104</sup> E. LE GENTIL, préc., p. 51. Sur ce point, v., Commission OSPAR pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, Bilan de santé, Londres, 2000.

<sup>105</sup> CJUE, 11 juillet 2018, *Bosphorous Queen Shipping Ltd Corp. c/ Rajavartiolaitos*, aff. C-15/17, point 34.

<sup>106</sup> E. POUPON, « Le problème spécifique de la gestion des algues polluées, un poids pour les communes », 10<sup>e</sup> journée d'information du Cedre : La gestion des déchets – Des marées noires aux rejets opérationnels, Paris, Institut océanographique, 2004.

<sup>107</sup> J. MOORE, préc., p. 36-43.

<sup>108</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 146-147.

<sup>109</sup> Ministère de la Transition écologique et solidaire, 20 ans de l'*Erika*. Quels changements pour la sécurité maritime, dossier de presse, décembre 2019, p. 2.

<sup>110</sup> Art. 1(4), CNUDM.

<sup>111</sup> *Ibid.*

<sup>112</sup> FAO, « La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture. La durabilité en action », 2020, p. 12.

essentiellement localisés en Asie<sup>113</sup>. Énormément de personnes dépendent donc des bénéfiques que génère cette activité. Cette constatation est d'autant plus vraie pour les « petites communautés côtières [qui] dépendent souvent de la pêche pour leurs revenus et leur subsistance<sup>114</sup> ». Pour ces derniers, qui vivent de cette activité, les répercussions économiques qu'entraînent ces rejets sont d'autant plus graves.

Si ces impacts sont les plus communs et, par voie de conséquence, les plus médiatisés, il n'en demeure pas moins que les « risques pour la santé de l'homme<sup>115</sup> » ne sont pas à négliger. Ils peuvent être de différents types, à savoir psychologique<sup>116</sup>, physique et physiologique<sup>117</sup>, ou peuvent résulter des conséquences économiques précitées. Cette question n'est pas nouvelle puisque, déjà, à la suite du naufrage de l'*Exxon Valdez* ou du *Braer*, plusieurs plaintes liées à des irritations des yeux ou du nez avaient été émises<sup>118</sup>. Toutefois, rares ont été les jugements qui statuaient sur de telles problématiques<sup>119</sup> et y répondaient favorablement. L'ensemble de ces impacts ont servi de base au développement d'un régime international relatif aux hydrocarbures en mer.

#### B. – *La mise en lumière des dysfonctionnements du régime, à l'origine d'un droit de réaction*

Finalement, les « conséquences sont (...) plus sociales et politiques<sup>120</sup> ». La pollution peut être assimilée à un avertissement pour les individus. Les décennies ayant connu un taux d'accidents particulièrement élevé (1960-1970, 1970-1980) ont notamment été caractérisées par un sentiment partagé, au sein de la société civile, « d'un dysfonctionnement des institutions<sup>121</sup> ». Les accidents font souvent la une des médias et vont, de fait, constituer un signal d'alarme. Cette exposition a permis que soit exercée une pression, laquelle a concouru à des évolutions certaines en la matière<sup>122</sup>. Le tournant, sans doute le plus évocateur, est celui qui a été engagé après l'accident du *Torrey Canyon*, qui a eu lieu le 18 mars 1967<sup>123</sup>.

Ce sont donc les conséquences multidimensionnelles des rejets d'hydrocarbures et leur ampleur qui ont démontré à la communauté internationale la nécessité d'encadrer juridiquement cette pollution. Cette branche du droit de la mer s'est caractérisée par des

---

<sup>113</sup> Se référer à l'Annexe 4.

<sup>114</sup> ITOFP, *Effets de la pollution par les hydrocarbures sur les pêches et la mariculture. Guide d'informations techniques*, 2013, p. 3.

<sup>115</sup> Art. 1(4), CNUDM.

<sup>116</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 150. Par exemple, il peut s'agir de « l'altération de son cadre de vie ».

<sup>117</sup> *Ibid.*

<sup>118</sup> *Ibid.*, p. 161-162.

<sup>119</sup> *Ibid.*

<sup>120</sup> R.E. KAPERSON et J.X. KAPERSON, The social amplification and attenuation of risk, *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, n° 545, 1996, p. 95-105 ; T.M. LESCHINE, Oil spill and the social amplification and attenuation of risk, *Spill Science and Technology Bulletin*, 2002, p. 63-73.

<sup>121</sup> E. LE GENTIL, préc., p. 50 ; P. SLOVIC, Perception of risk, *Science*, n° 236, 1987, p. 280-285.

<sup>122</sup> En effet, les ONG et la société civile dans son ensemble se sont mobilisées à la suite de grands accidents ayant causé des marées noires. C'est, entre autres, en raison de leur visibilité et de la perception des individus que le régime alors en place a connu des évolutions significatives. Ces évolutions ont notamment eu lieu à la suite de l'échouement du *M/V Argo Merchant* ou encore de l'*Exxon Valdez*.

<sup>123</sup> Sur ce point, v. J.-P. QUENEUDEC, L'incidence de l'affaire du *Torrey Canyon* sur le droit de la mer, *Ann. fr. dr. intern.*, 1968, p. 701-718.

« *reactive instruments and not proactive instruments*<sup>124</sup> ». Aussi s'agissait-il de « parer au plus pressé<sup>125</sup> » et donc « d'établir des règles afin de combler un vide juridique (...) mis en lumière par une catastrophe environnementale<sup>126</sup> ». En ce sens, il pourrait presque être caractérisé de droit subi. L'encadrement juridique de la pollution par les hydrocarbures avait, en effet, dès l'origine, pour vocation d'instituer un régime à même de répondre à de tels phénomènes et d'en prévenir la répétition.

De plus, la conjoncture a été favorable à des modifications ultérieures du régime. Les différentes conférences à vocation environnementale<sup>127</sup> et l'adoption de la CNUDM ont permis de mettre en lumière l'importance de constituer un cadre universel pour protéger l'environnement et gérer les enjeux qui le sous-tendent. Cette période, propice au progressisme, a permis d'entériner la prise de conscience précédemment amorcée. « L'émergence des préoccupations environnementales est [en effet] contemporaine de la dégradation du milieu marin, telle qu'elle résulte des différentes formes de pollution qui se développent »<sup>128</sup>. L'endommagement de cet environnement a poussé les États à se réunir au sein de l'OMI. Conscients de la nécessité de réduire au maximum ces atteintes, ils ont adopté des recommandations, des directives, mais aussi de nombreuses conventions abordant la question sous des angles variés.

## **II. – Une réglementation internationale de plus en plus efficace et effective, fruit d'une amélioration progressive**

Au fil des incidents, le régime international de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer s'est étoffé. Il traite de la question sous tous ses angles de manière à régir un maximum de situations. De plus, il s'agit d'un instrument vivant de droit dur. Fort de ces particularités, il a su s'ériger en modèle à suivre (A). Les instruments adoptés en la matière se sont avérés efficaces, mais aussi effectifs. En effet, les obligations posées ont permis de constater des diminutions drastiques de rejets d'hydrocarbures en mer (B).

### *A. – Un arsenal juridique complet, évolutif et contraignant*

L'arsenal juridique relatif aux hydrocarbures en mer s'est multiplié afin de prendre en compte tous les aspects y afférant<sup>129</sup>. La pollution opérationnelle a été l'une des premières à être envisagée par une convention, adoptée en 1954<sup>130</sup>. Elle constitue « la première tentative internationale<sup>131</sup> » d'encadrement des rejets d'hydrocarbures afin de « limiter les décharges opérationnelles de pétrole<sup>132</sup> ». Toutefois, elle était vivement décriée, notamment eu égard à

---

<sup>124</sup> S. KARIM, préc., p. 320.

<sup>125</sup> P. DAILLER, M. FORTEAU et A. PELLET, *Droit international public*, 8<sup>e</sup> éd., Paris, LGDJ, 2009, p. 1445.

<sup>126</sup> *Ibid.* C. MIGAZZI, « La sécurité énergétique et le droit international de l'environnement », in *Défis énergétiques et droit international*, Bruxelles, Larcier, 2010, p. 292.

<sup>127</sup> Notamment la Conférence des Nations unies sur l'environnement humain (1972) et la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement (1992).

<sup>128</sup> N. ROS, préc., p. 509.

<sup>129</sup> Pour une vision d'ensemble sur les conventions internationales, leurs dates de signature/d'entrée en vigueur, leurs membres et leurs apports, se référer à l'Annexe 5.

<sup>130</sup> Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

<sup>131</sup> L. BOISSON DE CHAZOURNES, *et al.*, *Protection internationale de l'environnement*, Paris, Pedone, 2005, p. 447.

<sup>132</sup> *Ibid.*

son caractère peu contraignant<sup>133</sup>. MARPOL 73/78, laquelle compte aujourd'hui 160 États Parties, a donc été adoptée en tant que correctif. Cette dernière est dotée de plusieurs annexes, la première d'entre elles portant sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures. Elle prévoit de nombreuses obligations, éminemment techniques, partant des modalités de construction des pétroliers<sup>134</sup> au matériel nécessaire à leurs bords<sup>135</sup>, en passant par les modalités de contrôle des déversements d'hydrocarbures<sup>136</sup>. MARPOL 73/78 peut se targuer d'avoir un champ d'application plus étendu, lui permettant d'encadrer la majorité des situations. En effet, elle concerne les navires *lato sensu*, à savoir tout « bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes<sup>137</sup> ». De même, la notion de « rejet » est définie de manière à inclure « tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange<sup>138</sup> ». En bref, seuls les cas d'immersion de déchets, de déversements de substances aux fins de recherches scientifiques légitimes ou aux fins de l'exploration et de l'exploitation du fond marin ne sont pas régis par cette convention<sup>139</sup>. Forte de son amplitude et de sa large ratification, elle est perçue comme le principal artisan de la diminution de la pollution par les hydrocarbures depuis les années 80<sup>140</sup>. Elle tend, en plus, à s'appliquer aux États Tiers puisque ses dispositions sont souvent désignées comme étant du droit coutumier<sup>141</sup>. Indépendamment de cette caractérisation, elle souligne que « les Parties appliquent aux navires des États qui ne sont pas Parties à la Convention les prescriptions de la présente Convention dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables<sup>142</sup> ». En reconnaissant une certaine emprise sur les États non Parties, cette Convention se veut être un puissant moyen de lutte contre les pollutions par les navires. Pour autant, d'autres sont venues la consolider. Par exemple, la pollution accidentelle, après être apparue à l'ordre du jour de l'OMI dans les années 60 par le biais d'une résolution<sup>143</sup>, a été insérée dans plusieurs instruments juridiques. Elle a principalement été traitée sous le spectre de la sécurité<sup>144</sup> et de la formation de l'équipage<sup>145</sup>.

La communauté internationale a été au-delà de la simple prise en considération des pollutions par hydrocarbures pour réfléchir à tout ce qui devait être fait en aval. La réduction des conséquences des pollutions est alors apparue comme un enjeu majeur de la préservation du milieu marin. Cette problématique a donc été traitée dans plusieurs conventions<sup>146</sup>. De

---

<sup>133</sup> N. ROS, préc., p. 510.

<sup>134</sup> Chapitre 4, Partie A « Construction », Annexe I, MARPOL.

<sup>135</sup> Chapitre 4, Partie B « Matériel », Annexe I, MARPOL.

<sup>136</sup> Chapitre 4, Partie C « Contrôle des rejets d'hydrocarbures résultant de l'exploitation », Annexe I, MARPOL.

<sup>137</sup> Art. 2(4), MARPOL.

<sup>138</sup> Art. 2(3)(a), MARPOL.

<sup>139</sup> Art. 2(3)(b), MARPOL.

<sup>140</sup> La pollution maritime a connu une baisse d'environ 60 % dans les années 80, atteignant 85 % pour les pollutions opérationnelles. Sur ce point, v. A. GRIFFIN, *op. cit.*, p. 503; National Research Council, *Tanker Spills: Prevention by design*, Washington DC, The National Academies Press, 1991 ; Annexe 1.

<sup>141</sup> L. BOISSON DE CHAZOURNES *et al.*, *Protection internationale de l'environnement*, Paris, Pedone, 1998, p. 647.

<sup>142</sup> Art. 5(4), MARPOL.

<sup>143</sup> Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Résolution 2467/XXIII, 1968.

<sup>144</sup> Sur ce point, v. SOLAS, 1<sup>er</sup> novembre 1974 ; Règlement international pour prévenir les abordages en mer, 20 octobre 1972.

<sup>145</sup> Sur ce point, v. Convention STCW, 7 juillet 1978.

<sup>146</sup> Sur ce point, v. Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner

même, les questions liées à la réparation des dommages, et plus largement, à la responsabilité civile ont fait l'objet d'un encadrement<sup>147</sup>.

La particularité de l'arsenal juridique pouvant trouver application en cas de pollution par les hydrocarbures en mer est qu'il lie les Parties contractantes. Au contraire, la majorité des instruments touchant au droit de l'environnement relève de la *soft law*<sup>148</sup>. Bien que nécessaires afin de faire progresser le régime<sup>149</sup>, les règles édictées sous cette configuration sont non contraignantes. Par exemple, il pourrait s'agir de déclarations ou encore de recommandations, lesquelles ne trouveraient application que si les États le décident. La *soft law*, dans son essence même, permet aux États de bénéficier d'une plus large marge de manœuvre. La mise en œuvre effective des normes s'en voit complexifiée, alors même qu'elle revêt un intérêt particulier car il s'agit d'un vaste pan du droit international de l'environnement. La multitude d'instruments de *hard law* relatifs aux hydrocarbures en mer dénote avec la majorité des règles admises en droit de l'environnement. Des obligations conventionnelles, audacieuses et plus ou moins spécifiques, établissent un cadre à suivre pour les États et permettent d'ériger la lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer comme modèle.

Au vu des éléments susmentionnés, il est possible de considérer que le régime relatif aux hydrocarbures est riche. De plus, il s'agit d'un « cadre réglementaire strict et évolutif »<sup>150</sup>, qui s'adapte aux progrès techniques. L'essentiel des évolutions se matérialise au sein des annexes. Or « un amendement à un appendice d'une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai qui est fixé par l'organe compétent<sup>151</sup> ». La reconnaissance de l'amendement tacite, bien que conditionnée<sup>152</sup>, permet aux diverses conventions l'admettant<sup>153</sup> d'être des « instruments vivants<sup>154</sup> », constamment mis à jour<sup>155</sup>.

---

une pollution par les hydrocarbures, 29 novembre 1969 ; Convention OPRC, 30 novembre 1990.

<sup>147</sup> Sur ce point, v. Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 29 novembre 1969 ; Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1971 ; Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, 23 mai 2001.

<sup>148</sup> La *soft law* regroupe l'ensemble « des règles dont la valeur normative serait limitée soit parce que les instruments qui les contiennent ne seraient pas juridiquement obligatoires, soit parce que les dispositions en cause, bien que figurant dans un instrument contraignant, ne créeraient pas d'obligation de droit positif, ou ne créeraient que des obligations peu contraignantes », J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant, 2011.

<sup>149</sup> J. BIRGER SKAERSETH, O. SCHRAM STOKKE et J. WETTESTAD, *Soft Law, Hard Law, and Effective Implementation of International Environmental Norms*, *Global Environmental Politics*, 2006, p. 104-120.

<sup>150</sup> E. LE GENTIL, préc., p. 52.

<sup>151</sup> Art. 16(2)(f)(iii), MARPOL.

<sup>152</sup> L'amendement tacite est reconnu « à moins qu'une objection n'ait été communiquée à l'Organisation pendant cette période par un tiers au moins des Parties ou par des Parties dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce » (art. 16(2)(f)(iii), MARPOL ; art. XII(vii), Convention STCW).

<sup>153</sup> V. art. XII(vii), Convention STCW, ou art. 14(f)(ii), OPRC.

<sup>154</sup> T. CHRISTAKIS, « L'exemple du contrôle exercé par l'OMI dans le domaine de la pollution marine », in *L'effectivité du droit international de l'environnement : contrôle de la mise en œuvre des Conventions internationales*, Paris, Economica, 1998, p. 148.

<sup>155</sup> Par exemple, l'Annexe I de la Convention MARPOL 73/78 a été modifiée à de nombreuses reprises. Sur ce point, v. par exemple : Comité de la protection du milieu marin, Résolution 144 (55), « Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 », 55<sup>e</sup> session, 13 octobre 2006 ; Comité de la protection du milieu marin, Résolution 189 (60), « Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention

En outre, il est sans doute plus facile, mais surtout plus rapide, de procéder de la sorte au lieu de tenter d'adopter un nouveau texte. La multitude de conventions ont eu des répercussions directes sur les taux de pollution relevés en mer. En raison de ses particularités, ce régime s'est donc avéré particulièrement efficace, car en adéquation avec les enjeux<sup>156</sup>. Toutefois, encore faut-il qu'il soit effectif.

B. – *Un système en quête de protection de l'environnement marin, au carrefour entre effectivité juridique et effectivité de résultat*

De nombreux prérequis doivent être désormais remplis pour qu'un navire puisse naviguer en bonne et due forme. Avant tout, ce régime fonctionne sur un système de visites et de certifications. Une première visite doit avoir lieu en amont de la mise en service du navire<sup>157</sup>. D'autres seront ensuite prévues de façon périodique<sup>158</sup>, pour s'assurer que « le navire et son armement [sont] maintenus dans un état conforme aux dispositions<sup>159</sup> ». À l'issue de ces visites, sont délivrés des certificats<sup>160</sup> qui constituent « *a prima facie evidence of compliance with the Convention*<sup>161</sup> ». Ces derniers, s'ils sont officiels, doivent être reconnus par tous les États sans aucune distinction<sup>162</sup>. Dès lors qu'un navire se trouve sciemment dans un port ou un terminal, il fait l'objet d'une inspection<sup>163</sup>. « Si [l'inspecteur] a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le certificat<sup>164</sup> », alors il est en mesure d'empêcher le navire d'appareiller. Dans ce cas, l'État qui a procédé à l'inspection doit prévenir l'État du pavillon<sup>165</sup>.

En plus de la vérification des certificats, l'inspecteur peut s'assurer de la présence d'un registre des hydrocarbures<sup>166</sup>. Il est, en son sein, nécessaire de préciser les circonstances et motifs qui ont mené à une telle situation<sup>167</sup>. « Les Parties à la Convention [doivent coopérer] à la recherche des infractions et à la mise en œuvre des dispositions de la présente Convention en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu »<sup>168</sup>. Ce système lui permet donc d'obtenir des informations sur les déversements opérés.

L'effectivité juridique est caractérisée par le fait que « les États se conforment aux exigences formelles<sup>169</sup> », notamment d'un point de vue technique. De nombreux standards

---

of Pollution from Ships, 1973 », 60<sup>e</sup> session, 26 mars 2010.

<sup>156</sup> C. DE VISSCHER, *Les effectivités du droit international public*, Paris, Pedone, 1967, p. 18.

<sup>157</sup> Règle 6(1)(1), Annexe I MARPOL.

<sup>158</sup> Règle 6, Annexe I, MARPOL : visites de renouvellement, intermédiaires, annuelles ou encore supplémentaires.

<sup>159</sup> Règle 6(4)(1), Annexe I, MARPOL.

<sup>160</sup> Règles 7-10, Annexe I, MARPOL.

<sup>161</sup> S. KARIM, *Implementation of the MARPOL Convention in Developing Countries*, *Nordic Journal of International Law*, 2010, p. 312.

<sup>162</sup> Art. 5(1), MARPOL.

<sup>163</sup> Art. 5(2), MARPOL ; art. X, Convention STCW.

<sup>164</sup> Art. 5(2), MARPOL.

<sup>165</sup> Art. 5(3), MARPOL.

<sup>166</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A.496(XII), « *Guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers* », 12<sup>e</sup> session, 19 novembre 1981.

<sup>167</sup> Règle 17, Annexe I, MARPOL.

<sup>168</sup> Article 6, MARPOL.

<sup>169</sup> S. MALJEAN-DUBOIS, « La quête d'effectivité du droit international de l'environnement », in *Actes du colloque*

ont été fixés par les Conventions MARPOL, SOLAS et COLREG. Elles forment un ensemble cohérent pour prévenir les pollutions accidentelles en améliorant la sécurité maritime, intimement liée aux pollutions. En établissant des règles très techniques en matière de construction, d'équipement et de fonctionnement des navires, elles ont indubitablement œuvré à la diminution des déversements. Ces exigences ont été insérées dans les conventions et ont su évoluer au fil du temps. Les navires à coque unique ont donc laissé place aux doubles coques<sup>170</sup>, les citernes à ballast ont été séparées du reste<sup>171</sup> et les systèmes de lavage au pétrole brut sont devenus la norme<sup>172</sup>. Ces règles sont les plus respectées, ce qui amène à considérer qu'il s'agit d'une « réussite du point de vue de la conformité des équipements requis<sup>173</sup> ». Cette observation est corroborée par des données statistiques. En effet, alors même que la flotte maritime continue d'augmenter<sup>174</sup>, les rejets en mer continuent de diminuer<sup>175</sup>. De plus, les cas d'explosion ou d'incendie dans les ports au cours des trente dernières années ont presque été réduits à néant<sup>176</sup>.

Une part non significative des rejets en mer était directement provoquée par les hommes. La formation du personnel a donc aussi joué un rôle significatif dans la diminution de ce type de pollution. Désormais, des brevets doivent être « délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot ou de mécanicien qui, à la satisfaction de l'Administration, remplissent les conditions requises (...) conformément aux dispositions appropriées de l'Annexe de la Convention<sup>177</sup> ». Grâce à ces divers éléments, il y a eu une réduction draconienne des déversements d'hydrocarbures en mer au cours des dernières décennies<sup>178</sup>. Cela permet de conclure que ces conventions « [contribuent] à résoudre le problème environnemental<sup>179</sup> », et sont donc effectives.

Il ressort de ce qui précède que le régime international prévu pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures en mer fonctionne. Pour autant, si les États n'appliquent pas correctement les obligations qui leur incombent, des accidents sont susceptibles de survenir. Le cas échéant, il faut préparer au mieux la réponse afin de contenir au maximum les effets néfastes qui pourraient survenir. Aussi « chaque Partie [est amenée à mettre] en place un système national pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures<sup>180</sup> ». Il est notamment précisé que les États doivent désigner une « [autorité nationale compétente] en charge de la préparation et de la lutte contre la

---

en l'honneur de François Ost, *À quoi sert le droit de l'environnement ?*, 22-23 mars 2018, Université Saint-Louis – Bruxelles, Bruylant, 2018, p. 7.

<sup>170</sup> Sur ce point, v. Comité du milieu marin, Résolution MEPC.111(50), « Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 », 4 décembre 2003.

<sup>171</sup> Règle 18, Annexe I, MARPOL.

<sup>172</sup> Règles 33 et 35, Annexe I, MARPOL.

<sup>173</sup> E. LE GENTIL, *op. cit.*, p. 51.

<sup>174</sup> Se référer à l'Annexe 6.

<sup>175</sup> Se référer à l'Annexe 7.

<sup>176</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, *op. cit.*, p. 27 : « Absence de cas d'explosion et d'incendie au port au cours des vingt dernières années ». Depuis, un cas a toutefois été recensé en 2012 : le chimiquier *Bunga Alpinia* a pris feu à quai dans un port malaisien. V. sur ce point : <http://www.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Bunga-Alpinia>.

<sup>177</sup> Art. VI, Convention STCW.

<sup>178</sup> Se référer aux Annexes 1 et 7.

<sup>179</sup> S. MALJEAN-DUBOIS, « La quête d'effectivité du droit international de l'environnement », *op. cit.*, p. 7.

<sup>180</sup> Art. 6(1), Convention OPRC.

pollution<sup>181</sup> ». De surcroît, ils sont enjoint de s'assurer que les navires battant leur pavillon, les exploitants d'unités au large et ceux ayant la charge des ports maritimes et des installations de manutention « aient à bord un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures<sup>182</sup> ». Enfin, une obligation de notification, de nature coutumière<sup>183</sup>, pèse sur les États. En effet, « tout État qui a connaissance de cas où le milieu marin est en danger imminent de subir des dommages ou a subi des dommages du fait de la pollution, en informe immédiatement les autres États qu'il juge exposés à ces dommages ainsi que les organisations internationales compétentes<sup>184</sup> ». L'échange d'informations, tout comme plus largement la coopération, sont vivement encouragés dans ce domaine<sup>185</sup>. Tous ces éléments cumulés permettent de dire que le régime international de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer gagne en effectivité. Pour autant, il faut encore examiner dans quelle mesure ce régime a la capacité d'impacter les comportements étatiques.

## **SECTION II. – LES MÉCANISMES D'INFLUENCE SUR LES COMPORTEMENTS, TÉMOINS DE L'EFFECTIVITÉ DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE**

Un régime efficace peut ne pas avoir les résultats escomptés s'il n'est pas correctement mis en œuvre par les destinataires des obligations. Pour s'assurer de la conformité aux normes, l'OMI a instauré des mécanismes de contrôle et de suivi chargés de constater le degré d'application et les points faibles des États. S'ils sont de réels promoteurs de l'effectivité, ils ont toutefois dû être complétés par un outil d'ordre punitif (I). L'établissement d'un régime de responsabilité civile et d'indemnisation, particulièrement ample, vient parachever ce cadre (II).

### **I. – L'avènement de dispositifs agissant pour le respect des normes**

Des instruments obligatoires ont été élaborés de manière à s'assurer de l'application des normes (A). Un système de suivi, fondé sur le modèle du *reporting*, est venu compléter cet encadrement. Néanmoins, comme ils peuvent ne pas s'avérer suffisants, un mécanisme punitif a dû voir le jour (B).

#### *A. – L'existence de mécanismes œuvrant pour l'application conforme des normes*

Après des enquêtes sur le sujet, il a été conclu qu'une partie non négligeable des accidents maritimes dans les années 80 était due à des erreurs humaines<sup>186</sup>. Face à ce constat, l'OMI a adopté des directives prévoyant un « cadre permettant d'élaborer, d'appliquer et d'évaluer correctement les prescriptions relatives à la gestion de la sécurité et de la prévention de la pollution, conformément aux bonnes pratiques<sup>187</sup> ». Ses objectifs étaient multiples. Il

---

<sup>181</sup> Art. 6(1)(a)(i), Convention OPRC.

<sup>182</sup> Art. 3(1)(a), 3(2) et 3(3), Convention OPRC ; art. 199, CNUDM.

<sup>183</sup> L. BOISSON DE CHAZOURNES *et al.*, *op. cit.*, p. 679.

<sup>184</sup> Art. 198, CNUDM.

<sup>185</sup> Art. 200, CNUDM, et art. 7, Convention OPRC.

<sup>186</sup> *Code ISM. Code international de gestion de la sécurité et directives sur l'application du Code ISM*, Londres, OMI, 3<sup>e</sup> éd., 2010, p. V.

<sup>187</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A. 647 (16), « Directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution », 16<sup>e</sup> session, 19 octobre 1989, Annexe, point 1(1), p. 2.

s'agissait notamment de « garantir la sécurité, de prévenir les lésions corporelles ou les pertes en vies humaines et d'éviter les dommages à l'environnement, particulièrement au milieu marin<sup>188</sup> ». Ces directives ont mené à l'adoption, par l'OMI, du Code international de gestion de la sécurité<sup>189</sup>.

Devenu depuis obligatoire, il a été modifié à maintes reprises<sup>190</sup>. Il se concentre sur « l'établissement de normes internationales de gestion pour la sécurité et l'exploitation des navires et la prévention de la pollution<sup>191</sup> ». En définitive, il enjoint aux gérants de l'exploitation des navires de déterminer un responsable de sécurité et d'établir un système de gestion en la matière<sup>192</sup>, comprenant une politique de sécurité et de protection de l'environnement<sup>193</sup>. Ce dernier sera étudié par l'État du pavillon, lequel détient la responsabilité de s'assurer de la mise en œuvre du Code *ISM*. Si l'État considère, à l'issue de diverses vérifications, que le navire respecte les normes en vigueur, alors il délivrera un certificat de conformité audit navire<sup>194</sup>. Il a pour finalité d'assurer la « *compliance with mandatory rules and regulations related to the safe operation of ships and protection of the environment; and the effective implementation and enforcement thereof by Administration*<sup>195</sup> ». Sa relative souplesse<sup>196</sup>, notamment en raison de l'utilisation de termes généraux et objectifs, lui ont permis d'avoir un champ d'application plus étendu<sup>197</sup>. Ce Code, et les directives avant lui, sont donc de véritables acteurs de l'effectivité du droit international maritime.

Poursuivant cette volonté de conformité avec la réglementation internationale, un programme d'audit a été mis en place. En effet, « *IMO's main role is to create a regulatory framework for the shipping industry that is fair and effective, universally implemented, and that promotes safe, secure, environmentally sound, efficient and sustainable shipping*<sup>198</sup> ». Pour atteindre cet objectif, le Conseil de l'OMI a donc consenti à la création d'un programme d'audit volontaire<sup>199</sup> basé sur le Code *III*<sup>200</sup>. La Résolution A.974 (24), ultérieurement réactualisée<sup>201</sup>, a précisé sa procédure et ses modalités de mise en œuvre<sup>202</sup>. Elle justifie son

---

<sup>188</sup> *Ibid.*, Annexe, point 1(2), p. 2.

<sup>189</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A.741 (18), « *International Management Code for the safe operation of ships and for pollution prevention* », 18<sup>e</sup> session, 4 novembre 1993.

<sup>190</sup> Il a été modifié par les résolutions MSC.104(73), 5 décembre 2000 ; MSC.179(79), 10 décembre 2004 ; MSC.195(80), 20 mai 2005, et MSC.273(85), 4 décembre 2008.

<sup>191</sup> V., sur ce point, le site de l'OMI : <<https://www.imo.org/fr/OurWork/HumanElement/Pages/ISMCode.aspx>>.

<sup>192</sup> Secrétariat de l'OMI, circulaire, « *Guidelines for the operational implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Companies* », 19 octobre 2007, Annexe, p. 2.

<sup>193</sup> *Code ISM*, art. 2, p. 13.

<sup>194</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A. 1119(30), « *Revised guidelines on the implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations* », 30<sup>e</sup> session, 6 décembre 2017, point 4, p. 8.

<sup>195</sup> *Ibid.*, point 1(2), p. 5.

<sup>196</sup> Sur ce point, v. <<https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/code-international-gestion-securite-code-ism>>.

<sup>197</sup> Sur ce point, v. le site de l'OMI : <<https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/ISMCode.aspx>>.

<sup>198</sup> V. le site de l'OMI : <<http://www.imo.org/fr/OurWork/MSAS/Pages/default.aspx>>.

<sup>199</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A.946 (23), « *Voluntary IMO member state audit scheme* », 23<sup>e</sup> session, 27 novembre 2003.

<sup>200</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A.1070 (28), « *IMO Instruments Implementation Code (III Code)* », 28<sup>e</sup> session, 4 décembre 2013.

<sup>201</sup> Pour la version actualisée, v. Assemblée de l'OMI, Résolution A. 1067 (28), « *Document-cadre et procédures pour le programme d'audit des États membres et l'OMI* », 28<sup>e</sup> session, 5 décembre 2013.

<sup>202</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A.974 (24), « *Framework and procedures for the voluntary IMO member state*

établissement en relevant que l'effectivité d'un instrument juridique repose sur les États qui en sont membres<sup>203</sup>. En effet, « *the benefits from such a regulatory framework can only be fully achieved when all Member States carry out their obligations as required by the instruments to which they are Parties*<sup>204</sup> ». Aussi est-il primordial « *to determine to what extent Member States are implementing and enforcing the applicable IMO instruments*<sup>205</sup> ». Pour ce faire, l'audit se fondera sur une série d'indices. Par exemple, seront étudiés les mécanismes de contrôle et de surveillance, le degré de mise en œuvre des normes, les rapports ou encore l'adoption, par ledit État, de législations permettant au droit international d'être dûment appliqué<sup>206</sup>. En effet, nombreux sont les instruments qui soulignent l'obligation pour les États de « donner effet aux dispositions<sup>207</sup> » qu'ils contiennent et, à ce titre, de promulguer toutes les normes nécessaires<sup>208</sup>. Évidemment, il est laissé à chaque Partie la possibilité d'adopter des normes plus rigides et d'établir des contrôles plus poussés<sup>209</sup>. Originellement facultatif, ce système a été rendu obligatoire par la Résolution A.1068 (28)<sup>210</sup>. Si certains ont caractérisé cette approche de « radicale<sup>211</sup> », elle n'en est pas moins un atout indéniable pour l'effectivité du droit international. Par un mécanisme de *feedback*, l'audit permet de « fournir à l'État membre audité des informations en retour qui aideront à appliquer plus efficacement les instruments applicables<sup>212</sup> ». En identifiant les lacunes de chaque État, de manière indépendante, l'audit permet de proposer des solutions ciblées. En outre, il met l'accent sur la coopération et l'assistance technique<sup>213</sup>. Une fois le rapport terminé, il est susceptible d'être publié et ainsi, d'être visible par tous les États membres mais aussi par le public. Il s'agirait d'un bon moyen de pression, mais cette possibilité reste conditionnée à l'accord de l'État audité<sup>214</sup>. Enfin, le Secrétariat prépare un CASR qui réunit les leçons tirées des audits réalisés les années précédentes. Très longs, ces rapports sont structurés de la manière suivante : mise en avant du défaut d'application par l'État, raisons l'expliquant et actions correctives<sup>215</sup>. À terme, ce mécanisme a donc pour finalité d'assurer la mise en œuvre et le respect de tous les instruments de l'OMI, notamment ceux relatifs aux hydrocarbures en mer. D'autres dispositifs permettent d'aider à atteindre cet objectif.

---

*audit scheme* », 24<sup>e</sup> session, 1<sup>er</sup> décembre 2005.

<sup>203</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>204</sup> Sur ce point, v. le site de l'OMI : <<http://www.imo.org/fr/OurWork/MSAS/Pages/default.aspx>>.

<sup>205</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A.974 (24), « *Framework and procedures for the voluntary IMO member state audit scheme* », 24<sup>e</sup> session, 1<sup>er</sup> décembre 2005, p. 5.

<sup>206</sup> *Ibid.*, point 5.1, p. 4.

<sup>207</sup> Sur ce point, v. art. I(1), Convention STCW ; art. 1(1), OPRC ; AGNU, Résolution 59/24, 59<sup>e</sup> session, 17 novembre 2004, p. 8, § IX.

<sup>208</sup> Sur ce point, v. art. 211, CNUDM, ou art. I(2), Convention STCW.

<sup>209</sup> Au contraire, les États ne peuvent pas adopter des « lois et règlements (...) moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées ». Sur ce point, v. art. 211, CNUDM.

<sup>210</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A.1068 (28), « *Transition from the voluntary IMO member state audit scheme to the IMO member state audit scheme* », 28<sup>e</sup> session, 4 décembre 2013.

<sup>211</sup> H. MATAGNE DZUMDJO, *La problématique des pavillons de complaisance à l'ère du développement durable*, Mémoire, Université du Québec à Montréal, octobre 2009, p. 94.

<sup>212</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A. 1067 (28), « Document-cadre et procédures pour le programme d'audit des États membres et l'OMI », 28<sup>e</sup> session, 5 décembre 2013, point 5.2(2), p. 4.

<sup>213</sup> *Ibid.*, p. 9.

<sup>214</sup> *Ibid.*, point 7.3.1, p. 21.

<sup>215</sup> V. le dernier rapport en date : Secrétariat de l'OMI, Circulaire n° 4317, « *IMO Member State Audit Scheme – Consolidated Audit Summary Report (CASR)* », 15 septembre 2020.

B. – *Un dispositif de suivi essentiel à l'effectivité des normes, complété par un mécanisme punitif*

Le Sous-Comité III a été créé afin de s'assurer du respect, par les États, de leurs obligations en vertu de la réglementation internationale. Originellement, il lui incombait uniquement de constater l'application des instruments par l'État du pavillon. Désormais, sa mission s'étend aussi aux États du port et côtiers. Il « joue un rôle essentiel dans l'analyse des accidents et la publication des enseignements tirés des incidents en mer<sup>216</sup> ». Il procède à l'analyse de données, et concourt, à ce titre, à la constatation des difficultés rencontrées dans l'application des normes. Aussi, il ne se contente pas d'observer le degré de mise en œuvre mais pointe le doigt sur les faiblesses de chaque État afin d'y remédier. C'est notamment dans cette démarche qu'il s'inscrit lorsqu'il examine les résultats obtenus dans le cadre du programme d'audit. L'OMI repose donc sur un système de *reporting*, lui permettant de dresser un bilan général de santé.

Plusieurs conventions relatives aux hydrocarbures en mer prévoient la soumission de rapports. À titre d'illustration, MARPOL mentionne l'obligation, pour les Parties à la Convention, de communiquer à l'OMI « tous les rapports officiels ou résumés de ces rapports qui exposent les résultats de l'application de la présente Convention<sup>217</sup> ». En effet, avait été mise en avant l'importance « de disposer de renseignements complets sur les mesures prises par les États Parties aux Conventions de l'OMI pour s'acquitter de leurs obligations découlant de ces instruments<sup>218</sup> ». En l'absence de telles connaissances, il serait impossible de savoir avec exactitude ni quels obstacles s'étaient présentés aux États, ni le degré de mise en œuvre des instruments. L'amélioration du cadre en serait obstruée et l'effectivité des normes fragilisée. C'est dans cette optique que plusieurs entités ont tenu à rappeler l'intérêt du *reporting system*. Les ONG argumentaient en sa faveur<sup>219</sup>. De manière analogue, les Sous-Comités de l'OMI encourageaient – et continuent de le faire – ce dispositif, considérant que « la procédure de présentation des rapports constituait un mécanisme efficace pour recenser les éventuelles catégories de problème que posait la mise en œuvre<sup>220</sup> ». D'après eux, les rapports présentent un intérêt incontestable et ne se limitent pas uniquement à l'étude de l'effectivité du régime<sup>221</sup>. Ceux relatifs aux accidents en mer peuvent, par exemple, pointer des lacunes ou des fragilités dans les normes en tant que telles. L'étude de ces données permet, en outre, de faire évoluer la réglementation relative aux pollutions par les hydrocarbures en mer en vue de la rendre plus efficace.

Toutefois, il serait illusoire de considérer que ces dispositifs de suivi, bien que nécessaires, soient seuls suffisants pour mettre un terme aux pollutions résultant de déversements d'hydrocarbures. Un mécanisme punitif a donc été développé. Il est précisé que « les sanctions prévues (...) doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise<sup>222</sup> ». Au-delà de la finalité répressive de cette disposition, c'est bel et bien la vocation dissuasive qui en ressort. Pour se faire, MARPOL prévoit que « toute violation des dispositions

---

<sup>216</sup> V. le site de l'OMI : <<https://www.imo.org/fr/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/III-Default.aspx>>.

<sup>217</sup> Art. 11(1)(e), MARPOL.

<sup>218</sup> Sous-Comité FSI, 1<sup>re</sup> session, avril 1993, in T. CHRISTAKIS, *op. cit.*, p. 165.

<sup>219</sup> T. CHRISTAKIS, *op. cit.*, p. 166.

<sup>220</sup> Sous-Comité FSI, rapport, 2<sup>e</sup> session, FSI/2/22, p. 11 in T. CHRISTAKIS, *op. cit.*, p. 166.

<sup>221</sup> Sous-Comité FSI, rapport, 4<sup>e</sup> session, FSI 4/18, p. 31 in T. CHRISTAKIS, *op. cit.*, p. 167.

<sup>222</sup> Art. 4(4), MARPOL.

de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie [soit] sanctionnée par [sa] législation<sup>223</sup> ». Dès lors qu'existe une infraction, l'État a deux alternatives. Il peut décider « d'engager des poursuites » ou de « fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves (...) en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction »<sup>224</sup>. Dans cette deuxième situation, l'État du pavillon va examiner les données transférées. Au vu de ces éléments, s'il considère que « la preuve est suffisante, [alors il] intente une action dès que possible<sup>225</sup> ». À titre d'exemple, la France a ordonné 32 condamnations et amendes entre 2004 et 2007<sup>226</sup>. S'il y en a encore eu ces dernières années<sup>227</sup>, elles sont moins nombreuses que les décennies précédentes<sup>228</sup>. Cette diminution peut s'expliquer par « le montant élevé des peines prononcées contre les navires<sup>229</sup> pris en flagrant délit de pollution »<sup>230</sup>. En outre, la CNUDM précise que, si l'État du pavillon décide d'engager des poursuites afin de « réprimer une infraction (...) aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires<sup>231</sup> », alors la justice de l'État à l'origine de la constatation doit se dessaisir<sup>232</sup>. Cette disposition, bien que compréhensible eu égard à la structure du droit de la mer, n'est pas exempte de limites. En effet, il est possible de « s'interroger sur la légitimité de l'État du pavillon à percevoir une amende (...) quand c'est l'État côtier qui supporte les conséquences du déversement<sup>233</sup> ». Cet outil d'ordre pénal a été complété par un régime de responsabilité civile et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures en mer.

## II. – Un régime de responsabilité civile, moteur d'une application plus poussée des normes

La reconnaissance progressive du principe du pollueur-payeur a provoqué l'avènement d'un régime de responsabilité civile et d'indemnisation pour les dommages dus aux hydrocarbures en mer. À vocation réparatrice mais aussi dissuasive, cette démarche tend à accroître l'effectivité des normes (A). De manière assez surprenante, le régime de responsabilité a été appliqué en concomitance avec d'autres. Cette utilisation simultanée de différents corps de règles a permis son extension (B).

### A. – Le principe du pollueur-payeur, fondement au développement d'un régime de responsabilité civile et d'indemnisation abouti

« Les associations de défense de la nature, les collectivités locales et l'État [ont tenté]

---

<sup>223</sup> Art. 4(2), MARPOL.

<sup>224</sup> *Ibid.*

<sup>225</sup> Art. 6(4), MARPOL. Lorsqu'elle engage des poursuites, elle prévient la Partie à l'origine du signalement du déversement illégal d'hydrocarbures en mer.

<sup>226</sup> V. site du CEDRE, <<https://www.cedre.fr/Ressources/Dossiers/Rejets-volontaires-d-hydrocarbures/Condamnations/Tableau-des-jugements-depuis-le-Prestige>>.

<sup>227</sup> Sur ce point, v., par exemple, Tribunal judiciaire de Rouen, jugement, *Voronov*, 30 août 2019.

<sup>228</sup> Se référer à l'Annexe 8.

<sup>229</sup> Sur ce point, v. Art. L. 218-19, Code de l'environnement.

<sup>230</sup> Direction des Affaires maritimes, *Surveillance des pollutions en mer. Bilan annuel 2018*, avril 2019, p. 14.

<sup>231</sup> Art. 228, CNUDM.

<sup>232</sup> Sur ce point, v., par exemple, CA Rennes, 20 janvier 2011, *Navire Vytautas*, et, 13 septembre 2018, *Vraquier Thisseas*.

<sup>233</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, *op. cit.*, p. 100.

de faire une réalité du principe pollueur-payeur<sup>234</sup> ». Il suppose que les coûts liés aux pollutions devraient être assumés par ceux qui en sont à l'origine<sup>235</sup>. Aussi la Déclaration de Rio rappelle que « les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit (...) assumer le coût de la pollution<sup>236</sup> ». Pourtant primordial à l'architecture du droit de la responsabilité civile en cas de pollution, sa portée demeure imprécise. Sur ce point, le Tribunal arbitral considère « que, [si] ce principe figure dans certains instruments internationaux, tant bilatéraux que multilatéraux, [il se situe] à des niveaux d'effectivité variables. Sans nier son importance en droit conventionnel, le Tribunal ne pense pas que ce principe fasse partie du droit international général<sup>237</sup> ». Pourtant, la Convention OPRC l'érigait « en tant que principe général du droit international de l'environnement<sup>238</sup> ». Malgré son indétermination, il reste au cœur de plusieurs conventions internationales – dont certaines relatives aux hydrocarbures en mer.

Les répercussions desdites pollutions nécessitaient l'adoption d'un cadre juridique propre aux problématiques de responsabilité. Sur ce point, la CNUDM considérait « [qu'en] vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les États [devaient coopérer] pour assurer l'application et le développement du droit international de la responsabilité en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages et le règlement des différends en la matière ainsi que, le cas échéant, l'élaboration de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités adéquates, prévoyant, par exemple, une assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation<sup>239</sup> ». En réponse à ce besoin, la Convention sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a été adoptée en 1969, puis modifiée par un Protocole en 1992. Ce dernier avait pour objectif de combler une partie des lacunes du texte précédemment établi, notamment relatives aux montants d'indemnisation, afin d'aboutir à une protection des victimes plus élaborée<sup>240</sup>. En 2001, a été conclue une Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, avec comme objectif de permettre aux victimes « une indemnisation rapide et convenable<sup>241</sup> ». Elles reconnaissent le principe du pollueur-payeur en considérant que « le propriétaire du navire au moment d'un évènement, ou, si l'évènement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets

---

<sup>234</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, *op. cit.*, p. 155.

<sup>235</sup> Conseil de l'OCDE, Recommandation sur les principes directeurs relatifs aux aspects économiques des politiques de l'environnement sur le plan international, 1972 ; Conseil de l'OCDE, Recommandation sur la mise en œuvre du principe pollueur-payeur, 14 novembre 1974.

<sup>236</sup> Principe 16, Déclaration de Rio.

<sup>237</sup> *Apurement des comptes entre le Royaume des Pays-Bas et la République française en application du Protocole du 25 septembre 1991 additionnel à la Convention relative à la protection du Rhin contre la pollution par les chlorures du 3 décembre 1976*, 12 mars 2004.

<sup>238</sup> Préambule, § 7, Convention OPRC.

<sup>239</sup> Art. 235(3), CNUDM.

<sup>240</sup> R. MOREAU, *op. cit.* Une première tentative de refonte de la Convention CLC de 1969 avait déjà eu lieu en 1984 à Londres. Si deux Protocoles avaient été adoptés à l'issue de cette Conférence diplomatique, aucun n'est entré en vigueur. De fait, les États ont été contraints de renégocier quelques années plus tard.

<sup>241</sup> Sénat, « Proposition de décision du Conseil autorisant les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « hydrocarbures de soute ») », 2 avril 2002, en ligne, <<https://www.senat.fr/ue/pac/E1906.html>>.

d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'évènement<sup>242</sup> ». Si plusieurs navires sont concernés, alors ils seront solidairement responsables du dommage, lequel n'est pas divisible<sup>243</sup>. Seuls quelques scénarios préétablis permettraient au propriétaire d'être exonéré de sa responsabilité<sup>244</sup>. La *soft law* a entériné l'idée d'un régime de responsabilité civile<sup>245</sup> et a rapidement devancé la *hard law*. En effet, le rapport de la Conférence de Stockholm fait état, en son 22<sup>e</sup> principe, de la nécessité pour « les États [de] coopérer pour développer encore le droit international en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation des victimes de la pollution et d'autres dommages écologiques que les activités menées dans les limites de la juridiction de ces États ». L'établissement d'un régime de responsabilité civile objective, c'est-à-dire sans faute, a été concomitant du développement de fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le système FIPOL était établi de manière à être « complémentaire et subsidiaire<sup>246</sup> », c'est-à-dire à « prendre en charge l'indemnisation des victimes », « si les dommages excèdent la limite de l'indemnisation fournie par le propriétaire en vertu de la Convention CLC<sup>247</sup> » ou si elle ne les prend pas en charge<sup>248</sup>. Il a été mis en place par le biais d'une Convention internationale en 1971<sup>249</sup> et est « invocable par toutes les personnes qui ont subi un dommage dans un État membre adhérent au Fonds<sup>250</sup> ». Néanmoins, les limites de cet instrument sont rapidement apparues, à tel point « [qu'il] est devenu manifeste que le montant d'indemnisation disponible pour les sinistres majeurs devait être accru, et la portée du régime élargie<sup>251</sup> ». Ce système a donc, de manière analogue, été réorganisé par le biais de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Un Protocole prévoyant la création de fonds complémentaires facultatifs lui a ensuite été annexé. Chacun prédéfinit, de manière indépendante, des montants maximums d'indemnisation<sup>252</sup>. D'autres régimes se sont donc développés, ce qui provoqua la perte des membres de la Convention originelle, laquelle a cessé d'être en vigueur en 2002<sup>253</sup>. De même, avaient été créés des fonds privés, le *TOVALOP* et le *CRISTAL*, lesquels étaient dotés « d'une procédure souple, favorisant [ainsi] le règlement rapide des indemnisations<sup>254</sup> ». S'ils étaient destinés à être universels, ces accords ont finalement été dissous en 1997. En effet, certains arguaient que « les accords volontaires

---

<sup>242</sup> Art. 3(1), Convention CLC ; art. 3, Convention hydrocarbures de soute.

<sup>243</sup> Art. 4 Convention CLC ; art. 3(2) et 5, Convention hydrocarbures de soute.

<sup>244</sup> Art. 3(2) et 3(3), Convention CLC ; art. 3(3) et 3(4), Convention hydrocarbures de soute.

<sup>245</sup> Sur ce point, v. Agenda 21, le principe 13 de la Déclaration de Rio ou le principe 22 de la Déclaration de Stockholm.

<sup>246</sup> ISEMAR, *Note de synthèse n° 215*, décembre 2019, p. 2.

<sup>247</sup> *Ibid.*

<sup>248</sup> Il peut notamment s'agir des situations d'exonération.

<sup>249</sup> Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1971).

<sup>250</sup> ISEMAR, *Note de synthèse n° 215*, décembre 2019, p. 2.

<sup>251</sup> V. le site du FIPOL, <<https://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/>>.

<sup>252</sup> Le Fonds de 1971 était en mesure de verser au maximum 60 millions de DTS ; celui de 1992 (une fois amendé) peut verser jusqu'à 203 millions de DTS, tandis que le fonds complémentaire pourrait allouer jusqu'à 750 millions. Les niveaux d'indemnisation sont notamment modifiés par les Protocoles de 2000 et 2003. Sur ce point, v. M. GIRIN et E. MAMACA, *op. cit.*, p. 156 ; Ph. DELEBECQUE, « La pollution marine », in *Responsabilités environnementales dans l'espace européen : point de vue franco-belge*, 2006, Bruxelles, Bruylant, p. 394.

<sup>253</sup> Malgré tout, il est resté en place pour traiter de l'intégralité des demandes d'indemnisation concernant les sinistres antérieurs au 24 mai 2002.

<sup>254</sup> S. BENSLIMEN, *La protection de l'environnement et les comptes d'affectation*, mémoire, 2007.

pourraient dissuader les États<sup>255</sup> » de rejoindre les fonds conventionnels. Ces derniers « sont financés par les contributions versées par les entités qui reçoivent certains types d'hydrocarbures par voie maritime »<sup>256</sup>. Les membres du FIPOL sont donc enjoins de participer à hauteur des quantités d'hydrocarbures qu'ils importent<sup>257</sup>.

Afin de compléter ce système, a été ajoutée l'obligation de souscrire à une assurance<sup>258</sup>, laquelle doit transparaître dans les législations nationales<sup>259</sup>. De fait, « toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution<sup>260</sup> ».

Ce régime encourage donc au respect des normes. À défaut, peuvent survenir des dommages qui devront faire l'objet d'indemnités. Une assimilation entre non-respect des normes et amendes élevées est donc opérée. Ce constat est particulièrement dissuasif. De fait, ce système participe de l'effectivité du droit international relatif aux hydrocarbures en mer. En pratique, il a été utilisé à plusieurs reprises dans un sens favorable à l'environnement.

#### B. – L'articulation du régime de responsabilité civile avec d'autres corps de règles : une extension du régime synonyme d'avancées dans le domaine environnemental

Dans ce régime, sont indemnisables « les dommages aux biens, les opérations de nettoyage en mer et à terre, le préjudice économique subi par les activités de production marine (pêche, aquaculture), le secteur du tourisme, le coût des études d'évaluation des dommages et la remise en l'état de l'environnement<sup>261</sup> ». Contrairement à plusieurs systèmes nationaux<sup>262</sup>, et en dépit des avancées de la CIJ en la matière<sup>263</sup>, le FIPOL ne prévoit pas l'indemnisation du dommage écologique en tant que tel.

Dans ce domaine, l'une des affaires les plus éclairantes est celle qui se rapporte au naufrage de l'*Erika*<sup>264</sup>. À l'origine, un contrat avait été passé entre la société *ENEL* et le groupe *Total international Ltd*. Pour le mener à bien, ce dernier avait affrété le navire et s'était procuré du fioul lourd auprès de *Total France SA*. L'*Erika* a fait naufrage et a coulé dans la nuit du 12 au 13 décembre 1999. Cet accident a provoqué un déversement de 19 000 à 20 000 tonnes de fioul<sup>265</sup>. Les deux tiers de sa cargaison se sont donc retrouvés en mer, jusqu'à atteindre les côtes françaises. L'une des communes touchées (*Mesquer*), a revendiqué une indemnisation au groupe *Total*, lequel a été condamné à des amendes et à l'indemnisation des parties civiles, en première instance, pour une « faute d'imprudence caractérisée » ayant

---

<sup>255</sup> R. MOREAU, *op. cit.*

<sup>256</sup> V. le site du FIPOL, <<https://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/>>.

<sup>257</sup> Se référer à l'Annexe 9.

<sup>258</sup> Article 7(1), Convention *CLC* ; art. 7(1), Convention sur les hydrocarbures de soute.

<sup>259</sup> Article 7(11), Convention *CLC* ; art. 7(12), Convention sur les hydrocarbures de soute.

<sup>260</sup> Article 7(8), Convention *CLC* ; art. 7(10), Convention sur les hydrocarbures de soute.

<sup>261</sup> ISEMAR, *Note de synthèse n° 215*, décembre 2019, p. 3.

<sup>262</sup> Sur ce point, v., par exemple, la procédure américaine dite *Natural Resource Damage Assessment* ou le droit français.

<sup>263</sup> CIJ, arrêt, 2 février 2018, *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c/ Nicaragua)*, indemnisation, *Rec. I*, p. 15.

<sup>264</sup> CJCE, 24 juin 2008, *Commune de Mesquer c/ Total France SA et Total International Ltd*, aff. C-188/07.

<sup>265</sup> Sur ce point, v. le site du CEDRE, <<https://www.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Erika>>.

mené à un préjudice écologique<sup>266</sup>.

La caution et l'amende ont été contestées. L'affaire est donc arrivée devant la Cour de cassation qui pose plusieurs questions à la CJCE. Elle demande, entre autres, si « le producteur, le vendeur et l'affrèteur pouvaient être considérés (...) comme producteur et/ou détenteur du déchet<sup>267</sup> » (ici, le déversement d'hydrocarbures). Elle s'intéresse à la personne qui pourrait se voir opposer le principe du pollueur-payeur. Selon le droit international, il devrait s'agir du propriétaire du navire<sup>268</sup>. Toutefois, la Cour décide de ne pas faire un usage purement indépendant du droit international. Pour elle, « cela ne préjuge en rien l'application d'autres régimes visant à compléter la réparation<sup>269</sup> ». La Cour milite donc pour une « articulation du droit communautaire des déchets et de la Convention CLC et du FIPOL<sup>270</sup> ». Aussi considère-t-elle que le fait que ladite commune ait déjà été indemnisée *via* le FIPOL n'exclut pas l'utilisation d'un régime complémentaire dès lors que l'intégralité des coûts n'a pas été couverte<sup>271</sup>. « Les instruments internationaux ont [donc] vocation à se combiner, à la condition, bien entendu, que ces régimes ne s'excluent pas l'un l'autre »<sup>272</sup>. Cette interaction permet d'étendre le champ d'application de la responsabilité civile. En effet, « la responsabilité du propriétaire (...) est limitée (...) lorsqu'il n'est pas prouvé que le dommage dû à la pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement<sup>273</sup> ». Il est déjà dur d'établir un lien de causalité dans le domaine environnemental mais il l'est d'autant plus quand il s'agit de démontrer une intention. *De facto*, il semble probable que, dans de nombreuses situations, ne finisse par être reconnue qu'une responsabilité limitée, laquelle ne donnerait lieu qu'à des indemnités partielles<sup>274</sup>.

Pour arriver à sa conclusion, la Cour se fonde, en partie, sur l'arrêt *VDW*<sup>275</sup>, lequel se fondait sur divers instruments juridiques<sup>276</sup>. La directive-cadre pose le principe, selon lequel, « les coûts de l'élimination des déchets d'hydrocarbures résultant de l'accident d'un bateau peuvent être mis à leur charge en tant que producteur de fioul et/ou vendeur et affrèteur dans la mesure où on peut leur imputer une contribution propre dans le déversement du fioul<sup>277</sup> ». Au regard de cette prescription, il s'agit de voir quel a été le rôle joué par l'entité en cause et la teneur de sa contribution dans la chaîne de causalité. Comme cette règle est posée par une directive, il est nécessaire qu'elle ait été transposée en droit interne. Si tel a été le cas, elle est nécessairement utile, en ce sens qu'elle permet de faire supporter les coûts à d'autres personnes que le propriétaire, ce qui comporte de multiples avantages<sup>278</sup>. Cette position va

---

<sup>266</sup> Sur ce point, v. TGI Paris, 11<sup>e</sup> ch., 16 janvier 2008.

<sup>267</sup> Conclusions de l'avocat général J. KOKOTT sur CJCE, 13 mars 2008, *Commune de Mesquer c/ Total France SA et Total International Ltd*, aff. C-188/07, § 81.

<sup>268</sup> Art. 3(1), Convention CLC ; art. 3, Convention hydrocarbures de soute.

<sup>269</sup> P. STEICHEN, « Chapitre 8. Le temps de la réparation », in J.-M. LAVIEILLE, J. BETAÏLE et M. PRIEUR, *Les catastrophes écologiques et le droit : échecs du droit, appels au droit*, Bruxelles, Bruylant, 2012, p. 449.

<sup>270</sup> *Ibid.*

<sup>271</sup> CJCE, *Commune de Mesquer*, préc., § 90(3).

<sup>272</sup> P. STEICHEN, préc., p. 449.

<sup>273</sup> J. KOKOTT, préc., § 138.

<sup>274</sup> *Ibid.*, § 139.

<sup>275</sup> CJCE, 7 septembre 2004, *Paul Van de Walle e.a. c/ Texaco Belgium*, aff. C-1/03.

<sup>276</sup> Sur ce point, v. Directive 2006/66/CE.

<sup>277</sup> Art. 15, Directive-cadre relative aux déchets. V. J. KOKOTT, préc., § 132.

<sup>278</sup> Par exemple, le propriétaire pourrait être exonéré ou ne pas être solvable.

être réaffirmée par la Cour de cassation, laquelle conclut que « le vendeur-affrètement a contribué à la prise de risque en s'abstenant de prendre les mesures propres visant à prévenir un tel événement<sup>279</sup> ».

Le groupe *Total* a donc été, entre autres, condamné à verser des indemnités, sachant que celles « versées au titre de l'altération seront limitées au coût de mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront<sup>280</sup> ». En ces termes, les Conventions mettent en avant la nécessité de « n'imposer à personne des coûts qui ne sont pas nécessaires au regard des circonstances<sup>281</sup> », et donc de respecter le principe de proportionnalité.

Dès ses origines, « l'histoire du droit de la pollution par les hydrocarbures [s'est avérée être] une histoire du partage du fardeau, et de la façon de le partager<sup>282</sup> ». Malgré quelques faiblesses, ce régime a eu le mérite de se développer, afin de compenser la difficile application du droit international de la responsabilité à ces cas précis<sup>283</sup>. Il fait office de parangon en la matière, étant entendu que très peu de régimes spécifiques ne prévoient, avec autant de clarté et de précision, un régime de responsabilité civile et d'indemnisation. De fait, il a souvent été utilisé et précisé par les juridictions. L'appréciation qui a été faite par le juge a permis des extensions. Largement en faveur des victimes, cette conclusion s'avère aussi être positive pour l'environnement. Le fait de pouvoir articuler plusieurs régimes représente un risque supplémentaire en cas de non-respect des normes et peut accroître le taux des indemnités. Une nouvelle fois, peut être relevée la visée dissuasive de cette décision de justice. Il apparaît donc que les systèmes régionaux peuvent compléter le régime international.

---

<sup>279</sup> Cass. 3<sup>e</sup> civ., 17 décembre 2008, n° 04-12.315.

<sup>280</sup> Art. 2(9)(a), Convention sur les hydrocarbures de soute.

<sup>281</sup> J. КОКОТТ, concl. préc., § 120.

<sup>282</sup> C. WU, *La pollution du fait du transport maritime d'hydrocarbures : responsabilité et indemnisation des dommages*, Paris, Pedone, 1994, p. 62.

<sup>283</sup> Toutefois, il est précisé dans le commentaire du PARE que « les atteintes à des valeurs environnementales ne sont pas moins indemnisables, en principe, que les dommages aux biens, même si elles sont plus difficiles à évaluer », art. 36, PARE, p. 271, § 15.

## CHAPITRE II. – LES SYSTÈMES RÉGIONAUX, COOPÉRATION AU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

Aujourd'hui, existe « une gouvernance multi-niveaux<sup>284</sup> », à la fois régionale et internationale. Pour certains auteurs, elle s'explique par la « revendication des différences<sup>285</sup> ». Si cet aspect peut être un motif, il n'en demeure pas moins que le régionalisme, dans le domaine environnemental, est davantage dû à la volonté de traiter, au plus près, les problématiques envisagées. Il ne faut pas dresser de conclusion hâtive : ils ne sont pas antagonistes. Au contraire, ce double niveau normatif se caractérise par ses multiples points de rencontre (Section I). De plus, le développement du régionalisme constitue un véritable apport dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer et participe à rendre plus effectif le régime international s'y rapportant (Section II).

### SECTION I. – LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES NIVEAUX INTERNATIONAL ET RÉGIONAL

Dans un premier temps, il conviendra de s'atteler à étudier les relations entre le droit régional et le droit international. Il s'agira d'analyser comment se déroule la réception et le niveau de protection des normes internationales à l'échelon régional (I). Dans un second temps, sera développé plus en profondeur l'exemple de l'Union européenne (II).

#### I. – Les interactions entre le droit régional et le droit international : les illustrations jurisprudentielles

Des normes peuvent être adoptées aux niveaux régional et international. Si, la majorité du temps, elles ont vocation à se compléter, des problèmes peuvent survenir. Aussi est-il nécessaire de voir comment s'articule, en pratique, ce double niveau normatif (A). Si les difficultés sont réelles, il ne faut pas minimiser la capacité des juridictions régionales à faire appliquer la réglementation internationale relative aux hydrocarbures en mer (B).

##### A. – L'articulation entre le droit de l'Union et le droit international

A l'instar du droit international, les droits régionaux se sont attachés à encadrer les déversements d'hydrocarbures en mer. D'un point de vue normatif, il est possible d'avoir une « complémentarité voire [une] émulation<sup>286</sup> » entre ces deux niveaux de droit. Or il est aussi susceptible de provoquer des « relations potentiellement conflictuelles [voire] conflictuelles<sup>287</sup> ». Il est donc nécessaire de connaître les caractéristiques à appliquer face à de telles situations.

Un élément de réponse a été apporté à l'occasion de l'affaire *Intertanko*<sup>288</sup>. En

---

<sup>284</sup> S. MALJEAN-DUBOIS, « La fabrication du droit international au défi de la protection de l'environnement », in Société française pour le droit international, *Le droit international face aux enjeux environnementaux*, Actes du colloque d'Aix-en-Provence, 4-6 juin 2009, Paris, Pedone, 2010, p. 16.

<sup>285</sup> *Ibid.*

<sup>286</sup> *Ibid.*, p. 17.

<sup>287</sup> *Ibid.*

<sup>288</sup> CJCE, 3 juin 2008, *Intertanko c/ Secretary of State for Transport*, aff. C-308/06.

l'espèce, une demande de décision préjudicielle avait été émise. Il s'agissait d'examiner l'adéquation de la directive 2005/35/CE avec le droit international<sup>289</sup>. Il lui était reproché « [d'établir] un régime de responsabilité plus strict pour les rejets accidentels<sup>290</sup> ». La Cour commence par rappeler une jurisprudence constante selon laquelle « les institutions de la Communauté sont liées par les accords conclus par celle-ci, et par conséquent, que ces accords bénéficient de la primauté sur les actes de droit communautaire dérivé<sup>291</sup> ». Il apparaît donc nécessaire de vérifier la compatibilité entre les normes soulevées. Pour ce faire, la Cour relève deux conditions cumulatives. Il faut qu'elle « soit liée par ces règles<sup>292</sup> » et que « la nature et l'économie [du traité] ne s'opposent pas [à l'examen de la validité] et que, par ailleurs, ses dispositions apparaissent, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises<sup>293</sup> ». La Communauté n'étant pas partie à MARPOL et n'ayant pas endossé les compétences en la matière, la Cour écarte cette question. Cette solution peut, à certains égards, sembler surprenante. En effet, il s'agit d'un traité qui compte en son sein tous les États membres de la Communauté. En adoptant cette position, la Cour prend le risque « d'imposer aux États membres des obligations incompatibles avec celles découlant de l'accord<sup>294</sup> ». C'est sans doute pourquoi elle nuance, en soulignant que, pour les « dispositions du droit dérivé qui entrent dans le champ d'application de la Convention MARPOL », « il appartient à la Cour d'interpréter ces dispositions en tenant compte de la Convention<sup>295</sup> », en vertu du principe de bonne foi. À la lecture de cet arrêt, peut donc raisonnablement se poser la question de savoir si l'appartenance de l'UE aux traités a un réel impact sur l'applicabilité des Conventions. En effet, si tous les États en sont membres, alors la CJUE se verra, dans tous les cas, contrainte de les faire respecter. Dans le cas spécifique de MARPOL, il faut en plus noter que l'UE a adopté divers textes<sup>296</sup> reprenant, en partie au moins, des dispositions de ladite Convention – les érigeant, de fait, en normes de droit de l'UE.

Une autre conclusion a été retenue vis-à-vis de la Convention de *Montego Bay*, étant donné que la Communauté en est membre. Aussi cette dernière fait « partie intégrante de l'ordre juridique communautaire<sup>297</sup> ». Malgré tout, la Cour conclut, sans modérer ses propos, que « la Convention (...) ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers<sup>298</sup> ». Si cette décision balance clairement en faveur du droit de l'UE, il ne faut pas pour autant extrapoler sa portée : elle a été rendue à l'occasion d'un renvoi préjudiciel relatif à la validité d'un acte. Cela signifie qu'une juridiction nationale d'un des États membres a saisi la CJUE afin d'interpréter un traité ou de statuer sur la validité et l'interprétation des actes de droit dérivé<sup>299</sup>. La position adoptée par la CJUE sert donc à régler

---

<sup>289</sup> Plus précisément, il s'agissait de statuer sur son adéquation avec la Convention MARPOL 73/78 et avec la Convention de Montego Bay.

<sup>290</sup> *Intertanko c/ Secretary of State for Transport*, préc., § 37.

<sup>291</sup> *Ibid.*, § 42 ; v., aussi, CJCE, 10 septembre 1996, *Commission c/ Allemagne*, aff. C-61/94, § 52 ; CJCE, 12 janvier 2006, *Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht*, aff. C-311/04, § 25.

<sup>292</sup> *Intertanko*, § 44 ; v. aussi, CJCE, 12 décembre 1972, *International Fruit Company NV e.a. c/ Produktschap voor Groenten en Fruit*, § 7.

<sup>293</sup> *Intertanko*, § 45 ; v. aussi, CJCE, 10 janvier 2006, *IATA et ELFAA*, aff. C-344/04, § 39.

<sup>294</sup> F. DOPAGNE, Arrêt « *Intertanko* » : l'appréciation de la validité d'actes communautaires au regard de conventions internationales (Marpol 73/78, Montego Bay), *Journ. dr. eur.*, 2008, p. 24.

<sup>295</sup> *Intertanko*, § 52.

<sup>296</sup> Sur ce point, v. *infra*, Première partie, Chapitre II, Section I, II.

<sup>297</sup> *Intertanko*, § 53 ; v. aussi, CJCE, 30 mai 2006, *Commission c/ Irlande*, aff. C-459/03, § 82.

<sup>298</sup> *Intertanko*, § 64.

<sup>299</sup> Sur ce point, v. art. 267, TFUE.

un litige en droit interne.

Pour autant, elle a le mérite de proposer une synthèse des critères nécessaires pour évaluer la validité d'un acte en droit de l'Union. Même si des conflits peuvent survenir, il ne faut pas pour autant réduire ce double niveau normatif à cette seule problématique. Par exemple, les juridictions régionales peuvent participer à faire respecter tant le droit régional que le droit international relatif aux pollutions par les hydrocarbures en mer.

#### B. – *La protection américaine et africaine du régime international relatif aux hydrocarbures en mer en plein essor*

Pour étudier la protection régionale, il conviendra de prendre en compte les solutions américaines et africaines. Si elles sont encore embryonnaires, elles posent tout de même les bases pour des développements ultérieurs. Aucune décision de l'OEA ne traite de l'irrespect des prescriptions internationales en matière de pollution par les hydrocarbures en mer. Pour autant, dans un avis consultatif, la CIADH rappelle : « *That international environmental law contains numerous specific obligations, for example, those that refer to the type of damage, such as conventions, agreements and protocols on oil spills* »<sup>300</sup>. Si elle procède à un rappel du droit international en la matière, elle précise néanmoins que « *it is not the intention of this Advisory opinion to describe exhaustively or in great detail all the specific obligations that States must fulfill* »<sup>301</sup>. Cette opinion ne permet pas de considérer que la CIADH contribue à faire respecter le droit international relatif aux hydrocarbures en mer. Toutefois, en rappelant divers principes environnementaux fondamentaux (obligation de prévention, principe de précaution), cette dernière constitue une étape non négligeable de la prise en compte, par la Cour, du régime international relatif aux hydrocarbures en mer.

Le continent africain est lui caractérisé par une coopération<sup>302</sup> et une intégration<sup>303</sup> régionales et sous-régionales. De fait, la jurisprudence peut être rendue à plusieurs échelons. Une décision particulièrement importante a été émise par la Cour de justice de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest vis-à-vis de rejets d'hydrocarbures. En effet, dans l'affaire *SERAP v. Federal Republic of Nigeria* de 2012, est reproché audit gouvernement de ne pas appliquer correctement la réglementation, laquelle « *require prompt and effective clean-up of oil spills* »<sup>304</sup>. La Cour considère ainsi que, « *from what emerges from the evidence (...), the core of the problem in tackling the environmental degradation in the Region of Niger Delta resides in lack of enforcement of the legislation and regulation in force, by the Regulatory Authorities of the Federal Republic of Nigeria in charge*

---

<sup>300</sup> CIADH, avis consultatif demandé par la République de Colombie, *The environment and Human rights*, 15 novembre 2017, OC-23/17, p. 51, § 126.

<sup>301</sup> *Ibid.*

<sup>302</sup> La coopération « recouvre toutes formes d'activités communes, de l'adhésion à une ligue de football régional à la gestion en commun des bassins fluviaux. La coopération s'entend au sens le plus large ; c'est celle qui permet d'accroître l'interaction (...) entre des États voisins ». Définition in E. BERG, L'intégration économique en Afrique de l'Ouest : problèmes et stratégies, *Rev. écon. et dév.*, n° 2, 1993, p. 52.

<sup>303</sup> La notion d'intégration est polysémique voire imprécise. Toutefois, il sera considéré qu'elle « relève principalement d'une solidarité consciente, reconnue, acceptée, voire recherchée et voulue allant dans le sens d'un plus grand degré d'unité des structures régionales fondamentales ». Définition in J.-P. MARIN et H. NONN, La notion « d'intégration régionale », *Travaux de l'Institut de géographie de Reims*, n° 41-42, 1980, p. 36.

<sup>304</sup> ECOWAS, jugement, 14 décembre 2012, *SERAP v. Federal Republic of Nigeria*, aff. ECW/CCJ/JUD/18/12, § 15.

*of supervision of the oil industry*<sup>305</sup> ». La Cour met donc en exergue les manques du Nigéria, tout en soulignant les conséquences dramatiques qui peuvent en résulter. Elle se concentre notamment sur la problématique de l'effectivité. En effet, elle souligne que « *the adoption of legislation, no matter how advanced it might be, or the creation of agencies inspired by the world's best models (...) may still fall short of compliance with international obligations in matters of environmental protection if these measures just remain on paper and are not accompanied by additional and concrete measures aimed at preventing the occurrence of damage or ensuring accountability, with the effective reparation of the environmental damage suffered*<sup>306</sup> ». En ces termes, la Cour démontre que le fait d'avoir accepté des accords ne va pas de pair avec leur respect. Aussi s'intéresse-t-elle aux mesures mises en place, en pratique, pour s'assurer de l'effectivité desdites normes. Cette décision, particulièrement audacieuse, a été rendue à l'occasion d'un déversement d'hydrocarbures dans un delta. Cependant, elle offre des indices sur la façon dont serait envisagé un manque étatique à assurer le respect des normes conclues régionalement et internationalement. Cette conclusion pourrait donc être transposée au domaine maritime, ce qui, de fait, provoque une pression sur les États. Ce précédent est donc indubitablement en faveur de la protection de l'environnement, puisqu'il vérifie que les États mettent en œuvre le régime international sur les hydrocarbures en mer.

Ces exemples illustrent la prise en compte grandissante de la réglementation internationale relative aux hydrocarbures en mer à l'échelon régional. L'UE est la plus développée en la matière, au point même de la considérer comme étant une région proactive.

## **II. – Une entité proactive : le cas de l'Union européenne**

Il est nécessaire de s'intéresser, bien que brièvement, à la situation dans l'UE. En effet, si le Conseil de l'Europe a adopté des normes en la matière, c'est bien en droit de l'Union que les évolutions les plus marquantes ont eu lieu, notamment après le naufrage de l'*Erika* (B). Toutefois, les apports de cette institution ne sont pas que normatifs mais aussi jurisprudentiels. Encore aujourd'hui, la CJUE participe à consolider le régime en interprétant des normes internationalement conclues. Elle précise et lève le flou sur certaines notions, tout en privilégiant une approche en faveur de l'environnement marin (A).

### *A. – Une interprétation extensive des normes*

Plusieurs décisions européennes ont fait un usage extensif des normes internationales. L'affaire susmentionnée de l'*Erika*, relative à l'articulation du droit international de la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures en mer et du droit européen des déchets, en est un bon exemple. Pour autant, il ne s'agit pas de la seule décision dans laquelle la Cour a fait preuve d'activisme.

Dans l'affaire *Bosphorus*, la Cour a été amenée à interpréter la directive 2005/35/CE et son homologue international, l'article 220(6), CNUDM, à l'occasion d'un renvoi préjudiciel composé de dix questions. Le cadre juridique était beaucoup plus large et englobait plusieurs instruments de droit international<sup>307</sup>. La disposition portait sur les pouvoirs de l'État côtier et

---

<sup>305</sup> *SERAP v. Federal Republic of Nigeria*, §§ 108 et 110.

<sup>306</sup> *Id.*, §§ 103 et 105.

<sup>307</sup> Il est fait mention de la Convention sur l'intervention en haute mer, la Convention MARPOL 73/78 et la CNUDM.

soulignait que, « lorsqu'il y a une preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la ZEE ou la mer territoriale d'un État a commis, dans la ZEE, une infraction (...) ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral, (...) cet État peut (...), si les éléments de preuve le justifient, tenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne<sup>308</sup> ». En l'espèce, le litige portait sur l'amende reçue par le *Bosphorus*, navire sous pavillon panaméen. Ce dernier aurait déversé, dans la ZEE finlandaise et à une trentaine de kilomètre de ses côtes, des hydrocarbures, le 11 juillet 2011<sup>309</sup>. Le 23 juillet, ce dernier avait réemprunté cette voie, provoquant l'adoption « de mesures conservatoires [consistant en] le paiement d'une caution de 17 112 euros, destinée à couvrir le montant d'une éventuelle amende (...) pour rejet d'hydrocarbures<sup>310</sup> ». Cette position a été corroborée scientifiquement par l'Institut finlandais de l'environnement, qui, dans un avis en date du 26 juillet, a dressé les méfaits dudit rejet. Il a notamment conclu qu'il « [nuisait] à une évolution favorable de l'état de l'environnement en mer Baltique<sup>311</sup> ».

S'était posée la question de savoir s'il fallait retenir la notion de « pollution notable », utilisée à l'article 220(5), CNUDM<sup>312</sup>. La Cour a répondu par la négative, dénonçant l'approximation faite entre les paragraphes 5 et 6 de la Convention, lesquels ont des finalités distinctes<sup>313</sup>. Cette interprétation, favorable au milieu marin, a aussi transparu à l'occasion de l'interprétation de la « preuve manifeste ». Elle est considérée comme nécessaire à la reconnaissance de l'infraction mais aussi des dommages<sup>314</sup>. Ladite lecture de ce terme a été confirmée « par l'objectif de la Convention de Montego Bay, qui est d'établir, pour tous les espaces maritimes, un juste équilibre entre les intérêts des États<sup>315</sup> ». En l'occurrence, la Cour s'intéressait à l'objet du traité pour se contenter d'une preuve suffisante<sup>316</sup>. Le sens donné à cette notion est justifié par la difficulté de pouvoir démontrer l'existence de l'infraction et du dommage. Pour ce qui est de l'infraction, l'avocat général précisait toutefois que le déversement était remarquable à l'œil nu ce qui signifiait que la teneur en hydrocarbures était nécessairement supérieure aux taux autorisés en mer<sup>317</sup>.

De plus, il était nécessaire de constater l'existence d'une « infraction (...) ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'État côtier<sup>318</sup> ». Il ressort de cette disposition qu'un risque peut suffire : il n'est pas nécessaire de prouver que le dommage a d'ores et déjà eu lieu. Cependant, il doit avoir un certain degré de gravité. Pour s'en assurer, la Cour s'est référée à divers indices<sup>319</sup>. De plus, l'avocat général mettait en exergue la particularité de la zone dans laquelle

---

<sup>308</sup> Art. 226(6), CNUDM.

<sup>309</sup> CJUE, 11 juillet 2018, *Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp. c/ Rajavartiolaitos*, aff. C-15/17, §§ 2 et 31.

<sup>310</sup> *Ibid.*, § 33.

<sup>311</sup> *Ibid.*, § 34(4).

<sup>312</sup> *Ibid.*, § 85.

<sup>313</sup> *Ibid.*, § 91.

<sup>314</sup> *Ibid.*, § 62.

<sup>315</sup> *Ibid.*, § 63.

<sup>316</sup> *Ibid.*, § 64.

<sup>317</sup> N. WAHL, Concl. sur CJUE, 28 février 2018, *Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp. c/ Rajavartiolaitos*, aff. C-15/17, §§ 100-101. Sur ce point, v., aussi, Comité du milieu marin, Résolution MEPC.61(34), « *Visibility limits of oil discharges of Annex I of Marpol 73/78* », 34<sup>e</sup> session, 9 juillet 1993.

<sup>318</sup> Art. 220(6), CNUDM.

<sup>319</sup> *Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp.*, § 119(5).

a eu lieu le rejet : la mer Baltique<sup>320</sup>. Cette dernière « est reconnue au niveau international comme une zone spéciale qui se caractérise par des particularités géographiques et un écosystème particulièrement vulnérable nécessitant une protection particulière<sup>321</sup> ». La Cour a repris cet argument pour conclure que « les caractéristiques [de cette zone] ont une incidence sur les conditions d'application de l'article 220(6) de la Convention de Montego Bay et de l'article 7(2) de la directive 2005/35, s'agissant de la définition et de la qualification de l'infraction ainsi que, de manière toutefois non automatique, sur l'appréciation de l'étendue du dommage que cette infraction a causé aux biens et aux intérêts connexes de l'État côtier<sup>322</sup> ». Cette prise en compte inédite de la particularité d'une mer est « à rebours des interprétations classiquement strictes des éléments de droit pénal<sup>323</sup> ».

Dans cette affaire, la Cour a donc procédé à une « mise en balance [entre] la liberté de navigation [et] la protection du milieu marin<sup>324</sup> » et, plus largement, entre « les compétences respectives de l'État du pavillon et de l'État côtier<sup>325</sup> ». À l'issue de cette décision, il est possible de conclure que la Cour a « [privilegié] la protection de l'environnement marin *via* les intérêts de l'État côtier<sup>326</sup> ». Il s'agit d'une atténuation des pouvoirs de l'État du pavillon fondée sur les « pouvoirs parallèles [de] l'État côtier à l'intérieur de la ZEE en cas d'infraction aux règles internationales applicables<sup>327</sup> ». Cette perception « traduit la nécessité reconnue de protéger de manière efficace les intérêts de l'État côtier et de protéger et préserver, dans une époque d'exploitation croissante des mers, le milieu marin en tant que bien commun de l'humanité<sup>328</sup> ». Aussi cette décision innovante et courageuse met en lumière la volonté de la Cour de protéger au maximum l'environnement marin contre la pollution par les hydrocarbures. *De facto*, elle traduit le caractère proactif de la CJUE. Au-delà de la jurisprudence, l'UE, par ses normes, fait figure d'avant-gardiste en la matière.

#### B. – L'apport des paquets Erika au droit de l'UE

L'accident de l'*Erika*, le 12 décembre 1999, a mis en exergue les insuffisances du cadre international de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer<sup>329</sup>. Consciente des nécessaires évolutions en la matière, l'UE a « fait un véritable bond en avant [en mettant] en œuvre une politique de sécurité maritime de grande ampleur<sup>330</sup> », laquelle a pris forme lorsqu'ont été adoptés les « paquets *Erika* ». La réponse apportée a été particulièrement rapide puisqu'elle a débuté dès l'année suivante.

---

<sup>320</sup> Par exemple, la Règle 1, Chapitre 1, Annexe I, MARPOL érige la mer Baltique en zone spéciale MARPOL. Sur la vulnérabilité de la mer Baltique, v., aussi, Assemblée de l'OMI, Résolution 982 (24), « *Revised guidelines for the identification and designation of particularly sensitive sea areas* », 24<sup>e</sup> session, 1<sup>er</sup> décembre 2005.

<sup>321</sup> Concl. N. WAHL, préc., § 105.

<sup>322</sup> *Bosphorus Queen Shipping Ltd Corp. c/ Rajavartiolaitos*, § 108.

<sup>323</sup> E. NAIM-GESBERT, Pollution marine, *RJE*, n° 3/2018, p. 650.

<sup>324</sup> Concl. N. WAHL, préc., § 39.

<sup>325</sup> E. NAIM-GESBERT, préc., p. 648.

<sup>326</sup> *Ibid.*

<sup>327</sup> Concl. N. WAHL, préc., § 63.

<sup>328</sup> *Ibid.*

<sup>329</sup> C. ROCHE, Après l'*Erika* : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (*Erika I*), *RJE*, n° 3/2002, p. 375 ; G. LENGAGNE et D. QUENTIN, « *Rapport d'information sur la sécurité maritime en Europe* », Assemblée nationale, n° 644, 4 mars 2003, p. 19.

<sup>330</sup> Ministère de la Transition écologique et solidaire, *20 ans de l'Erika : Quels changements pour la sécurité maritime*, dossier de presse, décembre 2019, p. 5.

Le paquet *Erika I*, datant de mars 2000, constitue le point de départ de l'évolution de la politique de l'UE. Elle réunissait un certain nombre de mesures innovantes avec, comme objectif central, de renforcer la sécurité maritime pour, à terme, éviter de nouvelles pollutions par les hydrocarbures en mer. Pour atteindre ce but, le rôle de l'État du port a été consolidé. Ce dernier devait, entre autres, « [renforcer] les contrôles en fonction de l'âge<sup>331</sup> » des navires. En s'inspirant du Mémorandum de Paris, il reconnaissait, en plus, la possibilité, pour la Commission européenne, d'établir des listes noires et, pour les États membres, de bannir de leurs ports des navires sous-normes immobilisés à plusieurs reprises<sup>332</sup>. En parallèle, ce paquet avait établi un « calendrier pour le retrait progressif d'exploitation des pétroliers à simple coque puisque les pétroliers à double coque assurent une meilleure protection de l'environnement en cas d'accident<sup>333</sup> ». Sur ce point, il a été le précurseur de l'évolution du régime international et a donc œuvré au « renouvellement de la flotte mondiale<sup>334</sup> », désormais plus sûre. De plus, il organisait « un contrôle plus étroit (...) des sociétés de classification auxquelles les États membres délèguent leurs pouvoirs de vérification de la qualité des navires<sup>335</sup> ». Aussi prévoyait-il d'affermir les critères nécessaires<sup>336</sup> pour pouvoir mener leurs activités, tout en reconnaissant la possibilité « de suspendre ou retirer [leur] agrément<sup>337</sup> ». Ces diverses mesures ont eu des impacts régionaux comme internationaux et ont, à n'en pas douter, amorcé des évolutions aux conséquences significatives sur la protection du milieu marin. Il a été complété par le paquet *Erika II*.

Les apports du second paquet, de décembre 2000, sont divisés en trois grands domaines. En premier lieu, afin « d'intervenir plus efficacement en cas de situation critique en mer<sup>338</sup> », il prévoit l'établissement « d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime<sup>339</sup> ». D'après la directive 2002/59/CE, « tous les navires faisant escale dans un port d'un pays de l'UE [doivent] être équipés d'un système d'identification automatique, et d'un enregistreur des données du voyage pour faciliter les enquêtes en cas d'accident ». Cette disposition était ambitieuse et novatrice, puisque, pour la première fois, les navires étaient enjoins de naviguer avec des boîtes noires, comme d'autres modes de transport avant eux<sup>340</sup>. Ces dernières contiennent des informations non négligeables pour la compréhension des événements. L'analyse de ces données pourra peut-être, à terme, permettre d'éviter de telles situations. De plus, ce paquet « [a renforcé] les pouvoirs d'intervention des (...) États côtiers, en cas de risque d'accident ou de menaces de pollution devant leurs côtes<sup>341</sup> », et permis aux États du port « d'interdire aux navires de

---

<sup>331</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la sécurité maritime du transport pétrolier, 21 mars 2000, COM (2000) 142.

<sup>332</sup> *Ibid.*, L. GRARD, UE – Transport maritime – Changement climatique. Fabrication régionale d'un « droit maritime du climat » ou d'un « droit climatique du transport maritime », *Dr. marit. fr.*, 2019, p. 3.

<sup>333</sup> G. LENGAGNE et D. QUENTIN, Rapport d'information sur la sécurité maritime en Europe », préc., p. 117.

<sup>334</sup> Ministère de la Transition écologique et solidaire, *20 ans de l'Erika : Quels changements pour la sécurité maritime ?*, préc., p. 3.

<sup>335</sup> Communication du 21 mars 2000, préc. ; P. MANGEOT, Le mouvement des marées : pétrole, naufrage et mobilisations, *Association Vacarme*, 2003, p. 35.

<sup>336</sup> ISEMAR, *Erika, Prestige : deux décennies après, quelles avancées ?*, Note de synthèse n° 215, 2019, p. 1.

<sup>337</sup> Communication du 21 mars 2000, préc.

<sup>338</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur un deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Erika*, 6 décembre 2000, COM (2000) 802.

<sup>339</sup> *Ibid.*

<sup>340</sup> Ministère de la Transition écologique et solidaire, préc., p. 5.

<sup>341</sup> Communication du 6 décembre 2000, préc.

quitter les ports en cas de conditions météorologiques posant un risque grave pour la sécurité ou l'environnement<sup>342</sup> ». L'augmentation des prérogatives des États non-pavillons est indissociable de la volonté de protéger au maximum le milieu marin. Enfin, pour parfaire ce système, il mit l'accent sur l'importance d'échanger des données dans le processus de lutte contre la pollution en mer<sup>343</sup>.

En second lieu, il proposa la création d'un fonds d'indemnisation européen, le *COPE*, qui « [n'indemniserait] que les victimes dont les plaintes [auraient] été jugées justifiées et qui [n'auraient] pas été en mesure d'obtenir une indemnisation complète dans le cadre du régime international, en raison de la hauteur insuffisante des plafonds de compensation<sup>344</sup> ». Il s'agirait donc d'un fonds complémentaire, susceptible de trouver application lorsque des rejets d'hydrocarbures dans les eaux européennes n'auraient pas fait l'objet, dans le système international, d'une indemnisation totale. La réflexion sur ce nouveau fonds, lequel « reposerait sur les mêmes principes que (...) le FIPOL<sup>345</sup> », a permis de grandement enrichir le cadre international en mettant en lumière la nécessité d'en augmenter les plafonds<sup>346</sup>.

En dernier lieu, il prévoyait la création d'une « [institution spécialisée] de gestion des risques liés aux activités pétrolières privilégiant la démarche préventive (...) en vue de se prémunir efficacement contre [les] catastrophes<sup>347</sup> ». L'AESM a donc été créée en 2002<sup>348</sup> pour entériner la coopération interétatique européenne dans le domaine maritime<sup>349</sup>. Cette dernière est dotée d'une personnalité juridique, « lui [permettant] d'agir en son nom propre [ce qui constitue] une condition de son efficacité et de sa crédibilité<sup>350</sup> ». Elle s'assure de l'application uniforme des normes, en permettant un soutien technico-scientifique, afin que les États membres appliquent « convenablement la législation communautaire dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution causée par les navires [et] pour en suivre la mise en œuvre<sup>351</sup> ». En somme, elle doit s'assurer de la correcte application des prescriptions européennes. Pour ce faire, elle peut procéder à des visites<sup>352</sup> et à des contrôles<sup>353</sup>. Au fur et à mesure, ses prérogatives ont été étendues et précisées. Par exemple, elle se voit reconnaître la capacité de proposer une assistance et des solutions techniques pour parvenir au « suivi et à l'identification rapide des navires procédant à des rejets (...), à l'élaboration de méthodes de traçage fiables permettant de faire le lien entre des substances polluantes détectées en mer et un navire donné et l'application effective de la présente

---

<sup>342</sup> Communication du 6 décembre 2000, préc.

<sup>343</sup> *Ibid.* ; G. LENGAGNE et D. QUENTIN, Rapport d'information sur la sécurité maritime en Europe, préc., p. 118.

<sup>344</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur un deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier Erika, préc.

<sup>345</sup> G. LENGAGNE et D. QUENTIN, *Rapport d'information*, préc., p. 37.

<sup>346</sup> G. LENGAGNE et D. QUENTIN, *Rapport d'information*, préc., p. 118.

<sup>347</sup> M. NYOTH HIOL, *Le déversement accidentel des hydrocarbures en mer dans le droit de la CEMAC*, Paris, L'Harmattan, 2017, p. 43.

<sup>348</sup> Elle n'a commencé ses activités qu'en 2003. En effet, d'après l'article 23, « l'Agence est opérationnelle dans les douze mois suivant l'entrée en vigueur du règlement [(CE) 1406/2002] ».

<sup>349</sup> Préambule, § 4, art. 2(d)(i), Règlement (CE) n° 1406/2002.

<sup>350</sup> P. LANGLAIS, « Chapitre 15. L'Agence européenne pour la sécurité maritime. Entre diversification des missions et renforcement des moyens : les limites de l'intégration maritime européenne », in P. CHAUMETTE, *Wealth and miseries of the oceans : Conservation, Resources and Borders*, GOMILEX, 2018, p. 366.

<sup>351</sup> Préambule, § 2, Règlement (CE) n° 1406/2002.

<sup>352</sup> Art. 3, Règlement (CE) n° 1406/2002.

<sup>353</sup> Par exemple, elle peut inspecter les sociétés de classification, vérifier la manière dont sont inspectés les navires dans les ports, etc. Sur ce point, v. le site de l'AESM, <[https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa\\_fr](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_fr)>.

directive<sup>354</sup> ». C'est d'ailleurs cette disposition qui a permis d'échafauder le *CleanSeaNet*, un « *satellite-based oil spill and vessel detection service which offers assistance to participating States for (...) identifying and tracing oil pollution on the sea surface, monitoring accidental pollution during emergencies [and] contributing to the identification of polluters*<sup>355</sup> ». De manière analogue, a été développé le *SafeSeaNet*, un « *vessel traffic monitoring and information system, established in order to enhance marine environment protection*<sup>356</sup> ». L'AESM appuie les États membres – si ces derniers en ont fait la demande – dans leurs opérations de dépollution<sup>357</sup>. De plus, elle « [diffuse] les bonnes pratiques dans le domaine de la sécurité maritime et de l'environnement<sup>358</sup> ». En bref, elle a vocation à seconder la Commission européenne et à collaborer avec les États membres. Par ses multiples objectifs et missions, l'AESM participe activement à la lutte contre les pollutions en mer.

Le Parlement européen a tenu à « [insister] sur le fait que la législation mise en place après les catastrophes de l'*Erika* et du *Prestige* a permis de prendre des mesures renforçant la sécurité de la navigation maritime dans les eaux européennes<sup>359</sup> ». Fort de ce constat, il a souligné l'importance « d'accorder la priorité à l'introduction immédiate et intégrale et à l'application rigoureuse des dispositions européennes par les États membres [tout en déplorant] (...) que sept [d'entre eux n'aient] toujours pas, ou incomplètement, transposé dans leurs législations nationales deux directives capitales<sup>360</sup> ». Enfin, un dernier paquet *Erika*, de mars 2009, a été adopté pour entériner les progrès européens. Il procéda au « renforcement du contrôle des navires faisant escale dans les ports européens [tout en reconnaissant la possibilité d'interdire l'entrée] dans ces ports pour les navires sous-normes<sup>361</sup> ». Il ajouta plusieurs obligations, comme celle de prévoir des lieux de refuge pour les navires qui en auraient le besoin<sup>362</sup>, de souscrire à une assurance<sup>363</sup>, de procéder à des audits de sécurité<sup>364</sup>, ou encore, pour les pavillons européens, d'obtenir une certification ISO 9001<sup>365</sup>. Par l'adoption de multiples mesures, « le 3<sup>e</sup> paquet maritime (...) a fortement renforcé la sécurité maritime [notamment] avec des directives sur l'État du pavillon [et] l'État du port<sup>366</sup> ». Les apports européens ont donc été à la fois jurisprudentiels et normatifs. Au-delà, il est nécessaire de s'intéresser aux diverses contributions de la coopération régionale dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer.

---

<sup>354</sup> Art. 10(1)(b), Directive 2005/35/CE.

<sup>355</sup> V. le site de l'EMSA, <<http://www.emsa.europa.eu/csn-menu.html>>.

<sup>356</sup> Site de l'EMSA, <<http://www.emsa.europa.eu/ssn-main.html>>.

<sup>357</sup> Art. 2(c)(iii), Règlement (CE) n° 724/2004.

<sup>358</sup> V. le site de l'AESM, <[https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa\\_fr](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_fr)>.

<sup>359</sup> Parlement eur., Proposition de résolution sur le renforcement de la sécurité maritime, 2003/2235(INI), § 7.

<sup>360</sup> *Ibid.*

<sup>361</sup> V. le site du CEDRE, <<https://www.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Erika/Securite-maritime-quels-changements>>.

<sup>362</sup> *Ibid.*

<sup>363</sup> *Ibid.*

<sup>364</sup> L. GRARD, préc., p. 3 ; ISEMAR, *Erika, Prestige : deux décennies après, quelles avancées ?*, préc., p. 2.

<sup>365</sup> *20 ans de l'Erika : Quels changements pour la sécurité maritime*, préc., p. 6.

<sup>366</sup> L. GRARD, préc., p. 3.

## SECTION II. – LE DÉVELOPPEMENT DE LA COOPÉRATION RÉGIONALE, COMPLÉMENT AU RÉGIME INTERNATIONAL

La coopération régionale et interrégionale a été vivement et continuellement encouragée à l'occasion de divers forums<sup>367</sup>. Même si la pollution est un phénomène mondial, un « contrôle efficace paraît plutôt utopique au niveau universel<sup>368</sup> », ce qui justifie un déplacement progressif vers le régionalisme. Aussi s'est amorcée une coopération régionale, qui a pu prendre la forme d'accords régionaux relatifs à une mer en particulier, ou de mémorandums portant sur le contrôle de l'État du port (I). Leurs apports sont multiples. En effet, les mémorandums représentent un moyen de lutter contre l'hégémonie de l'État du pavillon<sup>369</sup>. En plus d'uniformiser les contrôles dans une région donnée, ils permettent, par le biais de rapports et de mesures préventives et dissuasives, de participer grandement à l'effectivité du régime international de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer (II).

### I. – Une coopération régionale développée sur plusieurs fronts

La coopération régionale a pris plusieurs formes. Elle s'est organisée autour de conventions et d'accords portant sur une mer en particulier, souvent en étroite collaboration avec le PNUE. Certains traitent de la pollution en général, tandis que d'autres sont davantage spécifiques (A). En dépit de leurs différences, ils sont parvenus à poser les bases d'une coopération régionale poussée. Elle atteindra son paroxysme avec les mémorandums d'entente sur le contrôle par les États du port, lesquels font désormais partie du système international de lutte contre les pollutions en mer (B).

#### A. – La contribution des accords régionaux ciblés

Le PNUE a notamment concouru au développement de la coopération régionale en matière de lutte contre les pollutions en mer. Il a été « *created as the anchor institution for the global environment to serve as the world's ecological conscience, to provide impartial monitoring and assessment, to serve as a global source of information on the environment, to speed up international action on urgent environmental problems and to stimulate further international agreements*<sup>370</sup> ». Influencé par la Conférence de Stockholm, le PNUE a créé le programme des mers régionales<sup>371</sup>. Il semblait constituer un forum idéal, eu égard à sa capacité à assurer « *coherent collective environmental efforts by providing central leadership, assuring a comprehensive and integrated overview of environmental problems and developing*

---

<sup>367</sup> Art. 197, CNUDM : « Les États coopèrent au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales ». Sur ce point, v., aussi, Chapitre 17(1), Agenda 21.

<sup>368</sup> T. CHRISTAKIS, « L'exemple du contrôle exercé par l'OMI dans le domaine de la pollution marine », in *L'effectivité du droit international de l'environnement : contrôle de la mise en œuvre des Conventions internationales*, Paris, Economica, 1998, p. 160.

<sup>369</sup> Sur ce point, v. *infra*, Deuxième partie, Chapitre I, Section II.

<sup>370</sup> I.O. BABATUNDE et E. MBANG AKPAMBANG, Impediments to enforcement of environmental treaties against oil pollution, *Nnamidi Azikiwe University Journal of International Law and Jurisprudence*, vol. 8, n° 2, 2017, p. 20.

<sup>371</sup> Pour plus de précisions, v. M. FALICON, *La protection de l'environnement marin par les Nations unies. Programme d'activités pour les mers régionales*, Centre national pour l'exploitation des océans, 1981.

*stronger linkages among environmental institutions and the constituencies they serve*<sup>372</sup> ». Ce moment constitue une étape charnière dans l'avènement de la coopération régionale, puisqu'une centaine d'États participent aux 14 programmes régionaux<sup>373</sup>. En parallèle, d'autres, établis de manière indépendante, travaillent avec le PNUE<sup>374</sup>. Il s'agit de « régions aux problématiques spécifiques<sup>375</sup> », ce qui justifiait l'adoption d'accords régionaux relatifs à la pollution en mer. L'avantage de cette approche est de permettre « un engagement conventionnel à temps et à géométrie variable<sup>376</sup> ». Aussi est-il possible de « moduler l'engagement juridique et de le développer progressivement en fonction des capacités et de la volonté politique des États<sup>377</sup> ». Ce raisonnement permet ainsi d'œuvrer pour la protection des mers tout en s'assurant que cela coïncide avec la situation dans laquelle se trouvent les États et les particularités de ladite zone. En outre, ces programmes encadrent la situation de l'exploitation *offshore*. En effet, un Protocole « *offshore* » a été ajouté à la Convention de Barcelone tandis qu'une annexe traite de cette question dans le cadre de la Convention OSPAR.

Le Plan d'action pour la Méditerranée a été adopté le 4 février 1975, faisant de lui le premier d'une longue lignée. La protection de cette mer contre les diverses formes de pollutions était urgente en raison de l'intensité du trafic maritime<sup>378</sup> et de la nécessité de protéger « la riche biodiversité aquatique et marine [qui avait d'ores et déjà] subi diverses pressions anthropiques<sup>379</sup> ». L'année suivante fut adoptée la Convention de Barcelone, qui constitue le « principal instrument juridique destiné à préserver l'environnement marin dans le cadre du PAM<sup>380</sup> ». Cette convention, qui réunit aujourd'hui 22 Parties contractantes<sup>381</sup>, a

---

<sup>372</sup> I.O. BABATUNDE et E. MBANG AKPAMBANG, préc., p. 20. Sur ce point, v. aussi, M. IVANOVA, « Moving Forward by Looking Back: Learning from UNEP's History », in L. SWART et E. PERRY, *Global Environmental Governance: Perspectives on the Current Debate*, Center for UN Reform Education, 2007, p. 26-27.

<sup>373</sup> Les 13 programmes régionaux sont : la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (1976), la Convention régionale pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution (1978), la Convention pour la protection de l'environnement marin et la zone côtière du Pacifique du Sud-Est (1981), la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières (1981), la Convention régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden (1982), la Convention pour la protection de la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (1983), la Convention pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et côtier de la région de l'océan Indien Occidental (1985), la Convention pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement dans la région du Pacifique Sud (1986), la Convention sur la protection de la mer Noire contre la pollution et la Convention pour la coopération (1992), la protection et le développement durable de l'environnement marin et côtier du Pacifique Nord-Est (2002).

<sup>374</sup> Convention OSPAR (1992), Convention pour la protection du milieu marin de la mer Baltique (1974), Convention sur la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique (1980) et la Convention-cadre sur la protection de l'environnement de la mer Caspienne (2003).

<sup>375</sup> N. ROS, préc., p. 518.

<sup>376</sup> *Ibid.*, p. 516.

<sup>377</sup> *Ibid.*, p. 517.

<sup>378</sup> T. DUSCHESNE, La protection de l'environnement en Méditerranée, *Défense nat.*, vol. 7, n° 822, 2019, p. 33.

<sup>379</sup> A. ASSEMBONI, Le plan d'action pour la méditerranée et la protection de l'environnement marin, *Rev. eur. dr. envir.*, 2002, p. 384.

<sup>380</sup> T. DUSCHESNE, *op. cit.*, p. 34.

<sup>381</sup> Les Parties contractantes sont : l'Albanie, l'Algérie, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, Chypre, l'Égypte, l'UE, la France, la Grèce, l'Israël, l'Italie, le Liban, la Lybie, Malte, Monaco, le Monténégro, le Maroc, la Slovénie, l'Espagne, la Syrie, la Tunisie et la Turquie.

été amendée en 1995<sup>382</sup>, puis continuellement enrichie par le biais de protocoles<sup>383</sup>. Son objectif central est de « protéger le milieu marin et le littoral<sup>384</sup> ». Pour l'atteindre, elle prévoit des dispositions pour chaque type de pollution. Pour ce qui est de celle provoquée par les navires, les Parties doivent prendre « toutes mesures conformes au droit international pour prévenir, réduire et combattre la pollution de la zone (...) et pour assurer la mise en œuvre effective (...) des règles généralement admises sur le plan international relatives à la lutte contre ce type de pollution<sup>385</sup> ». De plus, elle exhorte les États à coopérer<sup>386</sup> et à continuellement surveiller la mer pour pouvoir agir en cas de survenance d'une pollution<sup>387</sup>. Par ailleurs, elle prévoit des réunions bisannuelles<sup>388</sup> permettant de « *review the progress of work and ensure the implementation of recommendations at the national level*<sup>389</sup> ». Pour compléter ce cadre, le PAM peut compter sur le support de diverses institutions spécialisées, dont le REMPEC. Ce centre, créé en 1976, a pour but d'apporter un soutien aux États côtiers tout en mettant l'accent sur la nécessaire coopération et la coordination entre ces derniers<sup>390</sup>. Pour mieux appréhender les situations propres à une zone donnée, il a aussi prévu des projets sous-régionaux<sup>391</sup>. Ses objectifs sont variés. Dans la Stratégie régionale adoptée pour la période 2016-2021, il est notamment prévu que le REMPEC soutienne la « ratification des conventions maritimes internationales qui sont relatives à la protection de l'environnement marin<sup>392</sup> ». Plus largement, il doit veiller à « la mise en œuvre et l'application des conventions maritimes internationales relatives à la prévention, la préparation et la lutte contre les pollutions par les navires<sup>393</sup> ». En somme, sa finalité est donc de s'assurer de l'effectivité du régime relatif aux pollutions par les navires en mer. Toutefois, il ne s'arrête pas là. Il a aussi adopté de nombreuses lignes directrices pour aider les États. Elles portent sur la manière de combattre la pollution marine accidentelle<sup>394</sup>, sur les déchets résultant de la pollution par les

---

<sup>382</sup> Les amendements de 1995 ont par exemple étendu la convention au littoral et aux problématiques liées au développement durable, ont pris en compte les principes de précaution et du pollueur-payeur, et ont mis l'accent sur l'importance des études d'impact.

<sup>383</sup> Plusieurs protocoles ont été adoptés : le Protocole « immersion » (1978), Protocole « tellurique » (1983), Protocole « aires spécialement protégées et diversité biologique » (1999), Protocole « prévention et situations critiques » (2004), Protocole « déchets dangereux » (2008), Protocole « gestion intégrées des zones côtières » (2011), Protocole « offshore » (2011).

<sup>384</sup> V. le site sur la législation de l'UE : < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=LEGISSUM%3A128084> >.

<sup>385</sup> Art. 6, Convention de Barcelone.

<sup>386</sup> Art. 9 et 11, Convention de Barcelone.

<sup>387</sup> Art. 10, Convention de Barcelone.

<sup>388</sup> Art. 14, Convention de Barcelone.

<sup>389</sup> V. le site de la Commission européenne, <[https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/index_en.htm)>.

<sup>390</sup> Par exemple, une opération de surveillance coordonnée en Méditerranée occidentale a été organisée par le REMPEC avec le soutien de l'AESM. Pour plus d'informations, v. <<https://www.rempec.org/fr/actualites-media/actualite-du-rempec/le-rempec-a-organise-une-operation-de-surveillance-coordonnee-en-mediterranee-occidentale-oscar-med>>.

<sup>391</sup> Sur ce point, v., par exemple, le projet *West Mediterranean Marine Oil & HNS Pollution Cooperation* ou le Plan d'urgence sous-régional entre Chypre, l'Égypte et la Grèce.

<sup>392</sup> V. le site du REMPEC, <<https://www.rempec.org/fr/qui-sommes-nous/strategies-et-plans-d2019action/strategie-regionale>>.

<sup>393</sup> V. le site du REMPEC, <<https://www.rempec.org/fr>>.

<sup>394</sup> REMPEC, *Guide for combating accidental marine pollution in the Mediterranean*, 2000.

hydrocarbures<sup>395</sup> ou encore, plus largement, sur l'assistance mutuelle<sup>396</sup>.

L'Accord de Bonn<sup>397</sup> a lui aussi vocation à encadrer une région aux défis particuliers, la mer du Nord. Il traite spécifiquement de la coopération en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer. En effet, il s'agit d'un « secteur qui concentre un niveau de trafic maritime international parmi les plus élevés<sup>398</sup> ». Même s'il a concouru à réduire les rejets d'hydrocarbures en mer du Nord, l'environnement marin demeure menacé par l'intensité du trafic. C'est la raison pour laquelle « le plan d'action (...) continuera à renforcer la coopération régionale en matière de prévention, de préparation et de réponse à la pollution marine causée par les navires (...), entre autres par des actions concrètes dans le domaine de la surveillance aérienne et par satellite, des activités maritimes, une capacité de réponse à la pollution, la mise en application des réglementations et des normes environnementales [et] par des programmes de recherche et développement<sup>399</sup> ». Les objectifs affichés par le plan d'action tendent donc à renforcer la lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer du Nord. La coopération régionale est alors utilisée pour des raisons pratiques. En effet, bien que des auteurs considèrent qu'existe une « nécessaire universalité de certaines règles<sup>400</sup> », il ne faut pas pour autant nier les avantages du régionalisme pour faire appliquer le régime international et en développer d'autres plus en profondeur – tout en étant en adéquation avec la volonté des États.

Ces exemples de conventions régionales générales (pollution marine) et spécifiques (pollution par les hydrocarbures en mer) démontrent la volonté de prendre en compte le particularisme d'une zone et de développer le régionalisme. Ces dernières ont sans doute participé à l'établissement d'un climat de coopération régionale, lequel s'est aussi manifesté à l'occasion des mémorandums.

#### B. – L'avènement des mémorandums, témoin de la nécessité d'une approche régionale

L'approche régionale est considérée comme le forum le plus adapté pour provoquer l'évolution d'un régime. En partant de ce postulat, l'AGNU met en exergue « *the need to improve cooperation and coordination at all levels (...) in order to address all aspects of oceans and seas in an integrated manner*<sup>401</sup> ». Les mérites du régionalisme sont souvent mis en avant. En général, il « [permet] d'accélérer l'intégration<sup>402</sup> » et œuvre ainsi pour « un échange d'informations beaucoup plus efficace<sup>403</sup> ». En effet, les États géographiquement proches sont habitués à travailler ensemble et se sentent davantage concernés par les mêmes situations.

---

<sup>395</sup> REMPEC, *Lignes directrices méditerranéennes pour la gestion des déchets issus pollution marine par les hydrocarbures*, 2012.

<sup>396</sup> REMPEC, *Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine*, 2018.

<sup>397</sup> Les États qui ont signé cet accord sont les suivants : la Belgique, le Danemark, la France, l'Irlande, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et l'UE.

<sup>398</sup> M. NIOTH HIOL, préc., p. 34.

<sup>399</sup> *Ibid.*

<sup>400</sup> S. MALJEAN-DUBOIS, *La fabrication du droit international au défi de la protection de l'environnement*, préc., p. 16.

<sup>401</sup> AGNU, Résolution 59/24, 59<sup>e</sup> session, 17 novembre 2004, A/RES/59/24, p. 2, Préambule, § 6.

<sup>402</sup> F. LE BORGNE, *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, th., Université de Montréal et Université Paul-Cézanne Aix-Marseille III, 2011, p. 413.

<sup>403</sup> T. CHRISTAKIS, préc., p. 162.

Cette coopération, encouragée à l'ONU<sup>404</sup>, s'est développée entre les États du port, qui ont un « *important role (...) in promoting effective enforcement by flag States, and compliance by shipowners and charterers with (...) internationally agreed safety, labour and pollution standards*<sup>405</sup> ».

Cette approche régionale a atteint son apogée avec les neuf mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port<sup>406</sup>, lesquels « [évitent] de fausser la concurrence [entre eux]<sup>407</sup> ». Ces instruments, caractérisés par leur souplesse, ont vocation à établir un « système harmonisé et organisé des inspections<sup>408</sup> », qui passe par une « coordination [régionale] du contrôle de prescriptions sécuritaires<sup>409</sup> » et environnementales. En résumé, leur établissement avait pour objectif la multiplication des contrôles de navires pour, à terme, renforcer leur sécurité et, notamment, éviter la pollution du milieu marin. Leur vérification joue donc un rôle central pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures en mer. En plus, la responsabilité incombe à l'État du port, ce qui permet de contrebalancer les larges prérogatives dévolues aux États du pavillon.

Les MoU sont désormais reconnus comme faisant partie intégrante du système juridique par tous les acteurs. Or « l'effectivité des mesures normatives s'apprécie en fonction du degré par lequel les acteurs qui subissent ces dernières adhèrent à celles-ci<sup>410</sup> ». En l'occurrence, les « conférences ministérielles visant une meilleure coordination interrégionale entre [le Paris MoU et le Tokyo MoU constituent une preuve de la] reconnaissance politique<sup>411</sup> » dont ils font l'objet. De même, les armateurs, les affréteurs ou encore les sociétés de classification, face à la consécration de ces accords, n'ont eu d'autres choix que de les accepter, au moins tacitement. Ils pourraient même y trouver des avantages. En effet, cela leur « [assure, entres autres] que la marchandise arrivera en bonne condition [et] qu'elle ne sera pas retardée<sup>412</sup> ».

L'OMI, originellement prudente, a tenu à rappeler que « les accords et les exigences régionaux [devaient] être en conformité avec les standards internationaux établis<sup>413</sup> ». Cette réticence a fini par se résorber. La première étape a été franchie par le Secrétaire de l'OMI, lorsqu'il a souligné « que le Mémorandum de Paris ne se trouvait pas en conflit avec les Conventions de l'Organisation<sup>414</sup> ». En légitimant cette forme de coopération, ce constat a probablement concouru à sa généralisation. La résolution A. 682 (17) est même allée jusqu'à encourager « *Governments to consider concluding regional agreements on the application of port State control measures in cooperation with the Organization*<sup>415</sup> ». En ces termes,

---

<sup>404</sup> V., aussi, AGNU, Résolution 58/240, 58<sup>e</sup> session, 23 décembre 2003, A/RES/58/240, p. 12, §§ 62-63.

<sup>405</sup> AGNU, Résolution 59/24, 59<sup>e</sup> session, 17 novembre 2004, A/RES/59/24, p. 9, § 44.

<sup>406</sup> Il existe le Paris MoU (1982), le Tokyo MoU (1993), l'Indian Ocean MoU (1998), le Mediterranean MoU (1997), l'Accuerdo de Viña del Mar (1992), le Caribbean MoU (1996), l'Abuja MoU (1999), le Black Sea MoU (2000) et le Riyadh MoU (2004).

<sup>407</sup> Préambule, § 6, Protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port.

<sup>408</sup> T. CHRISTAKIS, préc., p. 162.

<sup>409</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 413.

<sup>410</sup> *Ibid.*, p. 471.

<sup>411</sup> *Ibid.*, p. 477.

<sup>412</sup> *Ibid.*, p. 473.

<sup>413</sup> G. KASOULIDES, *Port State control and jurisdiction. Evolution of the Port State regime*, Londres, Martinus Nijhoff, 1993, p. 170-171.

<sup>414</sup> T. CHRISTAKIS, préc., p. 152.

<sup>415</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A.682 (17), « *Regional cooperation in the control of ships and discharges* », 17<sup>e</sup> session, 6 novembre 1991, p. 3, § 1.

l'Assemblée exhorte les États à développer des mécanismes régionaux puisqu'elle est « *convinced that regional cooperation in the application of port State control measures in all parts of the world would enhance international standards (...) thus making a significant contribution to (...) pollution prevention*<sup>416</sup> ». Par la suite, plusieurs résolutions de l'organisation internationale ont fait référence, plus ou moins explicitement, aux MoU<sup>417</sup>. Beaucoup d'entre elles tendent à préciser, de la manière la plus exhaustive possible, les modalités et procédures applicables afin de réaliser lesdits contrôles<sup>418</sup>. Depuis, l'OMI travaille en étroite collaboration avec les MoU<sup>419</sup>, reconnaissant de fait à ces derniers une place dans l'ordre juridique international.

Si tous les MoU sont fondés sur la même idée, celui de Paris se distingue de ses homologues en raison de son insertion dans le droit européen. La directive 95/21/CE souligne, dès son préambule, « qu'il faut mettre à profit l'expérience acquise dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris ». Les objectifs de cette directive sont clairs : il s'agit de « mieux [faire] respecter la législation internationale et la législation communautaire pertinente régissant la sécurité maritime [et] la protection du milieu marin » et « [d'établir] des critères communs imposant un contrôle des navires par l'État du port en uniformisant les procédures (...), compte tenu des engagements pris (...) dans le cadre du mémorandum »<sup>420</sup>. Par la suite, la directive réaffirme les règles édictées dans le MoU, les érigeant alors en normes contraignantes. Ainsi elles doivent être transposées en droit interne<sup>421</sup>. À partir de là, elles lient les États et un manquement à l'une de ces prescriptions peut déboucher sur une condamnation<sup>422</sup>. Plusieurs directives, non sans lien avec les paquets *Erika* précités, sont venues remanier la directive 95/21/CE<sup>423</sup>. Les modifications les plus significatives ont eu lieu à l'occasion de la directive 2009/16/CE.

Qu'ils soient contraignants ou pas, « l'acceptation (...) du contrôle par les États portuaires tel que régi par les MoU constitue une preuve d'effectivité élevée [car règne le sentiment d'être] soumis aux règles de contrôle<sup>424</sup> ». Pour autant, il est nécessaire de vérifier

---

<sup>416</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A.682 (17), p. 3, Préambule, § 9.

<sup>417</sup> Sur ce point, v., par exemple : Assemblée de l'OMI, Résolution A.321 (IX), « Procédures pour le contrôle des navires », 9<sup>e</sup> session, 12 novembre 1975 ; Résolution A.787 (19), « Procédures de contrôle de l'État du port », 19<sup>e</sup> session, 23 novembre 1995 ; Résolution A.882 (21), « Amendements à la procédure pour le contrôle de l'État du port », 21<sup>e</sup> session, 25 novembre 1999.

<sup>418</sup> Sur ce point, v. Assemblée de l'OMI, Résolution A.1138 (31), « Procédures de contrôle de l'État du port », 31<sup>e</sup> session, 4 décembre 2019, révoquant Résolution A.1119 (30), « Procédures de contrôle de l'État du port », 30<sup>e</sup> session, 6 décembre 2017.

<sup>419</sup> Par exemple, les différents MoU prévoient la possibilité pour des membres de l'OMI d'assister aux réunions annuelles avec le statut d'observateur ; l'OMI planifie des rencontres entre les MoU ; échange de données avec l'OMI.

<sup>420</sup> Art. 1<sup>er</sup>, Directive 95/21/CE.

<sup>421</sup> CJCE, 11 novembre 1999, *Commission c/ Italie*, aff. C-315/98, point 6 : « En n'adoptant pas, dans le délai prescrit, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive 95/21/CE du Conseil (...) concernant l'application aux navires faisant escales dans les ports de la Communauté (...) des normes internationales relatives à la sécurité maritime [et] à la prévention de la pollution (...), la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent ».

<sup>422</sup> CJCE, 22 juin 2004, *Commission c/ France*, aff. C-439/02 : « En n'effectuant pas un nombre total d'inspections annuel correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports en 1999 et en 2000, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995 ».

<sup>423</sup> Sur ce point, v., par exemple, directive 98/42/CE, directive 99/97/CE ou directive 2001/106/CE.

<sup>424</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 476.

que le système fonctionne, et notamment, que les États mettent tout en œuvre pour l'appliquer au mieux.

## II. – L'apport des mémorandums à la protection du milieu marin

L'effectivité dépend avant tout de la volonté, par les États membres, d'appliquer les prescriptions consenties. Sur ce point, les statistiques présentes dans les rapports annuels d'inspection des MoU sont particulièrement éclairantes. Plus largement, les rapports – qui ne fonctionnent que si le système de *reporting* est respecté – permettent d'exercer, grâce aux données qualitatives qu'ils contiennent, une pression certaine (A). De plus, les MoU reconnaissent un certain nombre de prérogatives aux États du port, lesquels ont la capacité de prendre diverses mesures dissuasives sous la forme de sanctions administratives (B).

### A. – Les bienfaits des rapports d'inspection

« Les États membres du Mémorandum (...) soutenaient (...) que cet accord ne visait pas à introduire de nouvelles règles ou exigences mais tout simplement à contrôler la mise en œuvre effective des instruments existants »<sup>425</sup>. En bref, « les États ne voulaient pas créer de nouvelles obligations, [mais] assurer l'application des Conventions de l'OMI<sup>426</sup> ». Aussi est-il nécessaire de s'intéresser aux comportements étatiques dans les différents MoU.

Pour s'assurer du respect des prescriptions, les États sont enjoins de transmettre leurs rapports au Secrétariat. « Le fait même de devoir rédiger ces textes exerce sur eux une certaine pression. (...) Le ressort du système est d'ordre psychologico-politique : certes, les États ne protègent pas toujours l'environnement comme ils devraient le faire, mais ils tiennent généralement à leur image de marque dans un domaine où l'opinion publique est particulièrement sensibilisée et cherchent à éviter les reproches formulés à ce sujet à leur rencontre »<sup>427</sup>. Le seul fait de devoir réaliser des rapports participe, *per se*, à l'effectivité d'un système.

Les statistiques présentes dans les rapports annuels mettent en exergue l'attitude des États vis-à-vis de leur obligation de procéder à un certain degré de contrôle. Dans le cadre du MoU de Paris, le nombre d'inspections pratiquées est relativement stable depuis 2014<sup>428</sup>. Normalement, « chaque État membre [doit effectuer], chaque année, un total d'inspections correspondant à au moins 25 % du nombre de navires distincts entrés dans ses ports<sup>429</sup> ». En pratique, le taux de contrôle moyen s'élève à 31 % (soit 123,99 % de l'objectif) en 2018<sup>430</sup> et à 28,82 % (soit 115,30 % de l'objectif) en 2019<sup>431</sup>. Quelques États, incapables de les atteindre, sont épinglés par les rapports<sup>432</sup>. Ces chiffres permettent d'affirmer que le Paris MoU, s'il

---

<sup>425</sup> T. CHRISTAKIS, préc., p. 151.

<sup>426</sup> *Ibid.*

<sup>427</sup> J.-P. BEURIER et A.-C. KISS, *Droit international de l'environnement*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, Pedone, 2000, p. 55.

<sup>428</sup> Se référer à l'Annexe 10.

<sup>429</sup> Art. 5(1), Directive 95/21/CE.

<sup>430</sup> Les calculs ont été réalisés sur la base des données présentes dans : Paris MoU, Rapport annuel, *Consistance compliance*, 2018, p. 22.

<sup>431</sup> Les calculs ont été réalisés sur la base des données présentes dans : Paris MoU, Rapport annuel, *Port State Progression: Detention rate down*, 2019, p. 22.

<sup>432</sup> En 2018, 4 États n'étaient pas parvenus à atteindre le taux minimum de 25 % : la Grande-Bretagne (22,94 %), l'Estonie (20,75 %), la Lettonie (20,45 %) et la Lituanie (19,53 %). De manière analogue, en 2019, 4 États n'y sont

pourrait encore mieux fonctionner, est satisfaisant. Le BS MoU s'illustre encore davantage. Alors que le taux minimum d'inspection est fixé à 15 % pour cette zone, il oscille, en pratique, entre 22,30 % et 69,69 % pour l'année 2019<sup>433</sup>. Ces données traduisent la volonté des États de contrôler un maximum de navires, afin de rendre la navigation plus sûre.

De manière analogue, les niveaux d'inspection dans le Tokyo MoU sont, à première vue, impressionnants. Stables depuis 2012<sup>434</sup>, les inspections touchent 69 % à 70 % des navires<sup>435</sup>. Pour autant, elles n'atteignent pas les 75 % requis collectivement. Il s'agit donc d'un bilan en demi-teinte : élevé, mais inférieur aux taux prescrits.

L'Abuja MoU, lui, fait office de « mauvais élève ». En effet, en 2018 et en 2019, seul le Bénin est parvenu à dépasser les quotas fixés<sup>436</sup>. Les 13 autres États sont eux largement en-deçà. Cela peut notamment s'expliquer par le fait qu'il soit composé de PED<sup>437</sup>. Les rapports annuels des autres MoU ne fournissent pas assez de données, sur ce point particulier, susceptibles d'être exploitées.

Ces rapports ne proposent pas que des données quantitatives mais aussi qualitatives. En effet, plusieurs MoU établissent, chaque année, des listes blanches, grises et noires. Elles évaluent « la performance de l'État du pavillon [ou des sociétés de classification<sup>438</sup>] en tenant compte de l'historique des inspections et des immobilisations au cours des trois années précédentes<sup>439</sup> ». En 2019, la liste blanche du Paris MoU réunissait 41 États du pavillon<sup>440</sup>. Il s'agit de ceux qui respectent le mieux les normes en vigueur. De fait, les navires battant leurs pavillons sont considérés comme étant à bas risque. Le « profil de risque (...) détermine [la] priorité pour l'inspection, l'intervalle entre [les] inspections et l'étendue de l'inspection<sup>441</sup> ». Le *new inspection regime* « *targets factors including ship age, ship type, performance of flag State, and number of deficiencies*<sup>442</sup> ». Aussi les navires battant le pavillon d'un État placé sur liste blanche feront l'objet de moins de contrôles que les autres, ce qui se justifie à plusieurs égards. Cette atténuation permet notamment de réorienter les ressources vers des navires à plus haut risque. La liste grise compte quant à elle 16 États<sup>443</sup>. Elle fait davantage office d'avertissement<sup>444</sup>, l'idée étant d'alerter les États sur leur risque de basculer en liste noire. 13 États figurent aujourd'hui sur cette dernière<sup>445</sup>. Ils sont subdivisés en trois sous-catégories : risque moyen, risque moyen à élevé ou risque élevé<sup>446</sup>. En son sein, sont ainsi épinglés les États du pavillon qui laissent naviguer des navires sous-normes, à savoir ceux qui ont « [fait]

---

pas parvenus : l'Islande (24,94 %), la Lettonie (21,58 %), la Grande-Bretagne (21,51 %) et la Lituanie (21,33 %).

<sup>433</sup> Se référer à l'Annexe 11.

<sup>434</sup> Se référer à l'Annexe 12.

<sup>435</sup> Se référer à l'Annexe 13.

<sup>436</sup> Se référer à l'Annexe 14.

<sup>437</sup> Sur ce point, v. *infra*, Deuxième partie, Chapitre II.

<sup>438</sup> Sur les règles et normes à appliquer par les sociétés de classification, v. Directive 94/57/CE ou directive 2001/105/CE.

<sup>439</sup> Annexe 7 « Profil de risque des navires », Mémorandum de Paris, p. 23.

<sup>440</sup> Paris MoU, Rapport annuel, *Port State Progression: Detention rate down*, 2019, p. 7.

<sup>441</sup> Section 3(2)(1), Mémorandum d'Abuja ; art. 3(2), Mémorandum de Paris.

<sup>442</sup> Pour plus de précisions sur le *new inspection regime*, v. Y. XIAO *et al.*, *The effectiveness of the New Inspection Regime for Port State Control: Application of the Tokyo MoU, Marine policy*, vol. 115, mai 2020.

<sup>443</sup> Paris MoU, Rapport annuel, *Port State Progression: Detention rate down*, 2019, p. 7.

<sup>444</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 461.

<sup>445</sup> Paris MoU, Rapport annuel, *Port State Progression: Detention rate down*, 2019, p. 7.

<sup>446</sup> Sur ce point, v. le site du Paris MoU, <<https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>>.

l'objet de constat de lacunes répétées (...) associés à des comportements récurrents de négligence<sup>447</sup> ».

L'établissement même de ces listes, accessibles au public, permet, en soulignant la non-conformité de certains navires et les manquements d'États du pavillon, d'exercer une double pression. Il en va de l'image et de la réputation tant de l'armateur que de l'État. En effet, « la publication d'informations concernant les navires ne se conformant pas aux normes internationales relatives à la sécurité [ou] à la protection du milieu marin peut constituer une arme efficace pour décourager (...) d'utiliser ces navires et inciter leurs propriétaires à prendre des mesures correctives sans y être contraints<sup>448</sup> ». Aussi l'absence du « label de navigabilité<sup>449</sup> » est susceptible de provoquer des pertes économiques non négligeables. De surcroît, ces listes « constituent des sources nouvelles de renseignements consultables par les instances judiciaires ou arbitrales<sup>450</sup> ». Ces éléments mettent en exergue l'importance des listes et démontrent qu'elles constituent un point fort de la lutte contre la pollution.

A côté de ces rapports régionaux, existe une base de données mondiale, appelée *EQUASIS*<sup>451</sup>. Il est possible d'y retrouver l'ensemble des rapports régionaux, mais aussi des rapports inédits qui permettent d'avoir une vision d'ensemble sur un point en particulier. Son « but (...) est de fournir des données externes, factuelles, objectives, sans le moindre jugement [pour] permettre aux utilisateurs de se forger leur propre jugement sur la qualité des navires<sup>452</sup> ». Cette base de données « accroît [ainsi] l'effectivité des MoU par un partage d'information au sein d'un forum élargi qui intègre d'autres entités publiques, mais surtout des autorités relevant de l'ordre privé<sup>453</sup> ».

Au sein de ces rapports sont aussi présents des renseignements sur les immobilisations. Ces dernières, et de manière générale, l'ensemble des sanctions administratives qui peuvent être ordonnées par l'autorité de l'État du port sont éminemment dissuasives. Leur contribution à l'effectivité du régime international, relatif entre autres aux hydrocarbures en mer, est indéniable.

#### B. – L'importance des mesures dissuasives

Si, lorsque l'autorité compétente procède à une inspection, elle remarque des « anomalies qui représentent manifestement un danger pour la sécurité [ou] l'environnement », elle « devra (...) faire en sorte que le danger soit éliminé avant que le navire puisse repartir en mer<sup>454</sup> ». Pour atteindre cet objectif, « des mesures appropriées doivent être prises (...) comme l'immobilisation d'un navire ou l'interdiction officielle pour celui-ci de poursuivre une opération<sup>455</sup> ». Ces pénalités constituent des « moyens non pénaux d'inciter les armateurs, les sociétés de classification ainsi que les États du pavillon à être plus attentifs

---

<sup>447</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 460.

<sup>448</sup> Préambule, Directive 95/21/CE.

<sup>449</sup> C. LALLEMENT, *La navigabilité du navire*, th., Université de Nantes, 2004, p. 215.

<sup>450</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 488.

<sup>451</sup> Le paquet *Erika* I recommandait notamment l'établissement des bases de données.

<sup>452</sup> R. GOASGUEN, *EQUASIS : Démonstration publique au Havre*, *Le Marin*, mai 2005.

<sup>453</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 461.

<sup>454</sup> Art. 3(4), Paris MoU ; Section 3(4), Abuja MoU ; Section 3(7), Tokyo MoU ; Section 3(14), Riyad MoU ; Section 3(10), Acuerdo de Vina del Mar ; Section 3(6)(3), IO MoU ; Section (3)(7)(1), Caribbean MoU ; Section 3(6)(3), Mediterranean MoU. V., aussi, art. 226(b), CNUDM.

<sup>455</sup> *Ibid.*

au respect des impératifs sécuritaires<sup>456</sup> ». Ils atteignent une nouvelle fois leur image car « *publication allows the brokers of the world to know what ships have been detained and why. Publication lets the world's insurers know who the miscreants are. It lets the consumer, passenger, or cargo shipper know who the delinquents are and lets them avoid using substandard ships as an effective means of ridding the oceans of their scourge*<sup>457</sup> ».

Une tendance se dessine dans plusieurs MoU : alors que les taux d'inspection restent constants, le pourcentage de navires immobilisés diminue<sup>458</sup>. Pour autant, il existe une « homogénéité des ratios d'immobilisation sur le nombre d'inspection entre le Paris MoU, le Tokyo MoU, l'IO MoU et le BS MoU<sup>459</sup> ». La fermeté dont ils font preuve et le fait que les navires risquent d'être immobilisés aussi bien dans un port que dans un autre, contribuent indubitablement au respect des normes vérifiées et, par ricochet, à la protection du milieu marin. En effet, si ce danger n'était pas présent partout, certains pourraient tenter de modifier leur trajet afin de passer par des ports plus complaisants.

Les immobilisations permettent de s'assurer du respect des normes. Dans les rapports annuels du Paris MoU, les anomalies sont séparées par domaine. Entre 2017 et 2019, ont été comptabilisés 1807 irrespects à l'Annexe I de MARPOL et 1565 au Code *ISM*<sup>460</sup>. De manière analogue, ils font partie des anomalies les plus communément enregistrées par les États membres des autres MoU<sup>461</sup>. Aussi les inspections et par la suite les immobilisations, contribuent à préserver le milieu marin.

La possibilité pour l'autorité du port de procéder à une immobilisation fait partie du droit coutumier mais n'est pas illimitée<sup>462</sup>. Si elle décide qu'il y a lieu d'immobiliser un navire, alors elle doit informer, sans attendre, l'Administration du pavillon et lui fournir un rapport étayé d'inspection<sup>463</sup>. Exceptionnellement, le navire peut être redirigé vers un autre port pour mener à bien les réparations nécessaires<sup>464</sup>. Il est précisé que « tous les coûts liés aux inspections (...) doivent être assumés par le propriétaire, l'exploitant du navire ou son représentant dans l'État du port<sup>465</sup> ». Ces coûts s'ajoutent aux pertes financières liées à l'immobilisation puisque les navires à quai ne pourront pas transporter leurs marchandises. Aussi, « *while the punitive character of detention for the purpose of making repairs appears less onerous than (...) a monetary penalty, owners or operators of large merchant vessels may often prefer the latter. For such ships, an extra day or even a couple of extra hours of idleness in port may amount to a significant loss of income*<sup>466</sup> ». Les multiples dépenses résultant de

---

<sup>456</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 441.

<sup>457</sup> J. HARE, *Port State Control: Strong Medicine to Cure a Sick Industry*, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, vol. 26, 1997, p. 580.

<sup>458</sup> Se référer à l'Annexe 15. Pour le Tokyo MoU, l'année 2019 fait figure d'exception puisque le pourcentage d'immobilisation a augmenté pour la première fois depuis dix ans.

<sup>459</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 451. Sur ce point, v. Annexe 16.

<sup>460</sup> Paris MoU, Rapport annuel, *Port State Progression: Detention rate down*, 2019, p. 42.

<sup>461</sup> Se référer à l'Annexe 17.

<sup>462</sup> Aucune immobilisation ne peut être ordonnée si les motifs qui y mèneraient ont été provoqués par un dommage accidentel : art. 3(5), Paris MoU.

<sup>463</sup> Art. 3(7), Paris MoU ; Section 3(7), Abuja MoU ; Section 3(7), Tokyo MoU ; Section 3(16), Riyad MoU ; Section 3(7) IO MoU ; Section 3(7)(2), Caribbean MoU ; Section 3(7), Mediterranean MoU.

<sup>464</sup> Art. 3(8)(1) Paris MoU ; Section 3(8)(1), Abuja MoU ; Section 3(8), Tokyo MoU ; Section 3(17), Riyad MoU ; Section 3(11), Acuerdo de Vina del Mar ; Section 3(8)(1), IO MoU ; Section 3(8)(1), Mediterranean MoU.

<sup>465</sup> Art. 3(11) Paris MoU ; Section 3(11), Abuja MoU ; Section 3(25), Riyad MoU ; Section 3(13), IO MoU ; Section 3(14), Mediterranean MoU.

<sup>466</sup> E.J. MOLENAAR, « Port State Jurisdiction: Towards Mandatory and Comprehensive Use », in D. FREESTONE,

l'immobilisation provoquent des pertes financières non négligeables, et ce d'autant plus que cette dernière ne cessera pas « tant que le paiement complet n'aura pas été effectué ou qu'une garantie suffisante n'aura pas été versée pour le remboursement des coûts soumis aux lois nationales<sup>467</sup> ». Les armateurs vont donc procéder à un calcul coût-bénéfice, qui, avec les navires sous-normes, pourrait s'avérer être en leur défaveur.

Les navires peuvent aussi faire l'objet d'une interdiction d'accès au port qui est temporaire<sup>468</sup> voire, dans un cas prédéfini, définitive<sup>469</sup>. Le bannissement est « associé à un moyen d'intervention préventif et administratif [vis-à-vis] de navires identifiés comme étant hautement indésirables<sup>470</sup> ». Sur ce point, « il est recommandé que chaque autorité refuse l'accès d'un navire de commerce étranger à ses ports de mouillage s'il bat pavillon d'un État qui figure sur la liste grise (...) et s'il a été immobilisé à plus de deux reprises dans les 24 derniers mois [ou s'il] bat pavillon d'un État figurant sur la liste noire (...) et s'il a été immobilisé à plus de deux reprises dans les 36 derniers mois<sup>471</sup> ». En ces termes, cette prescription vise, si ces derniers récidivent, à exclure l'accès au port aux navires à plus haut risque. En se fondant sur des critères objectifs (nombre d'immobilisations, durée), cette disposition légitimise les bannissements. Si les navires décident tout de même de se rendre dans les ports, il est possible de se questionner sur le caractère inoffensif de ce passage<sup>472</sup>.

À la lumière de ces éléments, il est clair « que les contrôles par les États du port sont les plus efficaces, non pas en raison de leur technicité, mais plutôt à cause de leur caractère dissuasif à l'égard de l'exploitation de navires non conformes<sup>473</sup> ». Ils parviennent ainsi à s'assurer du respect des normes internationales. Pour autant, « ce mécanisme connaît des limites qui tiennent essentiellement à des considérations logistiques, financières et juridiques »<sup>474</sup>. Aussi, si le contrôle par les États du port permet de contrebalancer, en partie, les prérogatives reconnues à l'État du pavillon, il ne suffit pas à rendre le régime international relatif aux hydrocarbures pleinement effectifs. Un certain nombre de limites, insuffisances et défis sont en effet encore présents.

---

R. BARNE et D.M. ONG, *The law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2006, p. 197.

<sup>467</sup> Art. 3(11), Paris MoU ; Section 3(11), Abuja MoU ; Section 3(25), Riyad MoU ; Section 3(13), IO MoU ; Section 3(14), Mediterranean MoU.

<sup>468</sup> Art. 4(1)(3), Paris MoU ; Section 4(1)(3), Abuja MoU.

<sup>469</sup> Art. 4(1)(5), Paris MoU ; Section 4(1)(5), Abuja MoU.

<sup>470</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 453.

<sup>471</sup> Art. 4(1)(1), Paris MoU ; Section 4(1)(1), Abuja MoU.

<sup>472</sup> F. LE BORGNE préc, p. 454. Sur ce point, se référer aux articles 17 à 28, CNUDM.

<sup>473</sup> J.-Y. LE DRIANT, Commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, rapport n° 2535, Assemblée nationale, 11<sup>e</sup> législature, 5 juillet 2000.

<sup>474</sup> *Ibid.* Sur ce point, v., aussi, H. de RICHEMONT, Rapport n° 441, Sénat, session ordinaire 1999-2000, p. 156.

## CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

Le régime international sur les hydrocarbures en mer s'est développé au fil des accidents. En raison de leurs impacts multidimensionnels et de diverses pressions, la communauté internationale n'a eu d'autre choix que de faire évoluer le droit afin d'éviter que de telles situations ne se reproduisent. En conséquence, existe aujourd'hui un régime particulièrement vaste sur tous les aspects liés à la pollution par les navires. Il peut se targuer d'être du droit dur et, pour autant, d'être capable d'évoluer au gré des innovations technologiques et des nécessités. De plus, les nombreuses normes que ce régime prescrit, notamment d'un point de vue technique, sont dûment appliquées par les États. De fait, elles ont permis de réduire, de manière draconienne, les rejets d'hydrocarbures en mer. Toutefois, l'effectivité de ce régime se caractérise surtout par sa capacité à influencer les comportements étatiques. En effet, plusieurs dispositifs s'assurant du respect des normes ont été mis en place. Pour les parfaire, un volet punitif et un régime de responsabilité civile et d'indemnisation ont vu le jour.

En outre, les multiples interactions entre les niveaux régional et international participent à la protection du milieu marin. Il est possible de remarquer un intérêt grandissant pour ces questions tout autour du globe. L'UE, par ses institutions et son droit en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, demeure l'exemple type en la matière. Ses juridictions ont notamment procédé, à plusieurs reprises, à une interprétation des normes internationales en faveur du milieu marin. En parallèle, s'est développée une coopération régionale aux multiples ressources. Elle a pu prendre la forme d'accords ou de mémorandums. Dans ce dernier cas, une réelle pression est exercée sur les États. Elle se manifeste à l'occasion des rapports, lesquels contiennent des données quantitatives comme qualitatives. De plus, les sanctions administratives prononcées par les États du port sont éminemment dissuasives et participent, de fait, à la protection du milieu marin.

## DEUXIÈME PARTIE. – UN RÉGIME ENCORE IMPARFAIT

Il serait utopique de considérer que le régime international sur les hydrocarbures en mer soit dénué de limites. Bien que ses atouts soient indéniables, il souffre d'un certain nombre de faiblesses. En plus de subir les difficultés communes à nombre d'instruments en droit international, ce régime pâtit de limites intrinsèques dues à son incapacité à prendre en compte la spécificité de certaines activités. De plus, le fait qu'il soit fondé sur l'hégémonie de l'État du pavillon, au détriment d'autres acteurs plus adaptés, semble en contrariété avec la volonté de protéger au maximum le milieu marin. Aussi conviendra-t-il de s'intéresser aux fragilités du système dans son ensemble (Chapitre I). La supériorité de l'État du pavillon semble avoir participé à l'avènement d'« *unintended effects*<sup>475</sup> », dont le plus prononcé est la pratique des pavillons de complaisance. Cette dernière affaiblit, à bien des égards, les bienfaits du régime. De plus, il n'est manifestement pas appliqué, pour de multiples raisons, avec la même ardeur dans les PED. Une nouvelle fois, les conséquences peuvent s'avérer dramatiques et justifient d'amorcer une réflexion sur les perspectives d'amélioration envisageables. À défaut, l'ineffectivité de ce régime face à des situations particulières risquerait de perdurer (Chapitre II).

### CHAPITRE I. – LES LIMITES DU SYSTÈME CONTEMPORAIN DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES EN MER

Les limites du régime international de lutte contre les hydrocarbures en mer tiennent à plusieurs facteurs. Différents obstacles, généraux comme spécifiques, font qu'il n'est pas aussi effectif qu'il serait censé l'être (Section I). De plus, ce régime, parfois imprécis, peut être critiqué en raison de son essence même. En effet, la répartition des compétences entre les États est difficilement conciliable avec les objectifs visés (Section II).

#### SECTION I. – LES OBSTACLES À L'EFFECTIVITÉ DU RÉGIME DE LUTTE CONTRE LES HYDROCARBURES EN MER

La réglementation sur les hydrocarbures en mer est fragilisée à plusieurs niveaux par des problématiques communes en droit international (I). De plus, alors qu'il a été démontré qu'il est particulièrement adapté aux enjeux liés à la pollution par les navires, il en va différemment pour celle découlant des plateformes *offshores* (II).

##### I. – Les difficultés liées au droit international général

Le droit international public se définit comme un « système juridique atypique. Produit spécifique de son environnement historique et social, ce droit s'efforce de remplir les fonctions de tout ordre juridique malgré l'absence d'une armature propre, qui aurait pu lui garantir un minimum d'autonomie à l'égard de ses sujets. Cette originalité détermine les

---

<sup>475</sup> PNUE, *Global environment outlook 6. Healthy Planet, Healthy People*, Cambridge, Cambridge University Press, 2019, p. 278.

conditions de son emprise relative sur leurs comportements<sup>476</sup> ». S'il existe plusieurs approches en droit international<sup>477</sup>, il est difficile de nier la place de l'État dans l'application des normes (A). En plus du volontarisme étatique, le droit international est fondé sur le compromis. Pour certains auteurs, il s'agit d'une « *pragmatic approach [which consists in] making concessions to industry in the short term in return for greater environmental protection in the long term*<sup>478</sup> ». Pour autant, force est de constater que la recherche perpétuelle d'un compromis fragilise l'adoption rapide de normes fortes et complètes (B).

#### A. – *Le volontarisme étatique, limitée à l'avènement d'une réglementation effective*

L'effectivité de la réglementation internationale sur les hydrocarbures en mer peut être fragilisée par l'attitude des États tiers. En effet, l'un des principes fondamentaux du droit international est indubitablement l'effet relatif des traités, lequel suppose qu'un « traité ne crée ni obligations ni droits pour un États tiers sans son consentement »<sup>479</sup>. Cette disposition, protectrice du volontarisme étatique, suppose donc que les États tiers ne peuvent se voir reprocher le non-respect d'un traité auquel ils ne font pas sciemment partie. Si certains instruments liés à la pollution par les hydrocarbures ont été massivement ratifiés<sup>480</sup> et de fait, bénéficient d'une assise importante, d'autres n'ont pas connu un tel succès<sup>481</sup>. Or, en l'espèce, et plus largement dans le domaine maritime, pour que « ce type de mesures [soit] réellement efficace, [elle] doit pouvoir bénéficier de la coopération de tous les États. [En effet], quelques navires pourraient à eux seuls réduire les efforts des États [parties] (...) à néant<sup>482</sup> ». Comme il a pu l'être établi en amont<sup>483</sup>, si ces normes ne sont pas respectées, les conséquences peuvent s'avérer catastrophiques, entre autres, pour l'environnement marin. Aussi, face à cette protection à plusieurs vitesses, il semblerait nécessaire d'envisager des correctifs, notamment en empruntant à d'autres régimes le statut de « partie non contractante coopérante<sup>484</sup> » qui reconnaît aux États tiers la possibilité de coopérer dans certains domaines sans avoir à ratifier un traité et à en devenir partie. Toutefois, cette hypothèse n'ayant pas pour l'heure été consacrée dans les conventions sur les hydrocarbures en mer, l'effet relatif des traités demeure un obstacle à l'avènement d'une protection plus étendue contre ce type de pollution.

Le volontarisme reste au cœur de la vie du traité, même pour les États ayant ratifié les

---

<sup>476</sup> P.-M. DUPUY, « Libre parcours à travers la richesse d'une œuvre: notes de lecture sur les travaux de G. Abi-Saab », in L. BOISSON DE CHAZOURNES et V. GOWLAND-DEBBAS, *L'ordre juridique international, un système en quête d'équité et d'universalité. Liber amicorum Georges Abi-Saab*, La Haye, Kluwer Law International, 2001, p. 10.

<sup>477</sup> Les approches principales sont l'objectivisme et le volontarisme.

<sup>478</sup> A. GRIFFIN, *MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full or Half Empty?*, *Indiana Journal of Global Legal Studies*, vol. 1, n° 2, 1994, p. 491.

<sup>479</sup> Art. 34, Règle générale concernant les États tiers, Convention de Vienne sur le droit des traités.

<sup>480</sup> V., par exemple, sans exhaustivité : SOLAS (166 États contractants), Convention STCW (165), COLREG (161), MARPOL 73/78 (159), Protocole de 1992 sur la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (141), etc.

<sup>481</sup> V., par exemple, FIPOL (14), Protocole 1976 sur FIPOL (31) et Protocole 2000 sur FIPOL (0).

<sup>482</sup> P. RICARD, « Les aires marines protégées en haute mer et la difficile conciliation entre droit de la mer et droit de l'environnement », in P. CHAUMETTE, *Transforming the Ocean Law by requirement of the Marine Environment Conservation*, Martial Pons, 2019, p. 257.

<sup>483</sup> V. *supra*, Première partie, Chapitre I, Section I, § I, A.

<sup>484</sup> Art. 8(4), Accord de New York sur la conservation et la gestion de stocks de poissons chevauchants et grands migrants, 4 août 1995.

divers instruments juridiques en la matière. En effet, l'application des dispositions découle « des mesures que les États adoptent au niveau national<sup>485</sup> », ce qui montre l'importance du rôle qui leur est dévolu. Dès le début du processus, il est nécessaire, dans les régimes dualistes<sup>486</sup>, de transposer les normes en droit interne, même lorsque les conventions ont été ratifiées – ce qui fait parfois défaut<sup>487</sup>. Sur ce point, les États décident, de manière discrétionnaire, d'aller au-delà des normes internationalement consenties ou de se limiter aux standards minimaux.

Une autre prérogative est concédée aux États, à savoir la possibilité de procéder à la dénonciation d'un traité<sup>488</sup>. Le fait de pouvoir unilatéralement décider de se retirer d'un instrument est prévu dans plusieurs conventions en la matière<sup>489</sup>. Bien qu'essentiel à la survie du système international, cela concourt une nouvelle fois à la fragilisation dudit régime. Cette constatation est d'autant plus vraie que ce risque n'est pas seulement théorique. Les exemples ne manquent pas en droit international<sup>490</sup>, et le régime relatif aux hydrocarbures en mer ne fait pas office d'exception. En effet, la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971<sup>491</sup> a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002<sup>492</sup>, puisqu'après la dénonciation émiratie, elle ne comptabilisait plus les 25 membres nécessaires. Le volontarisme, et de manière plus large encore, la souveraineté étatique, peut donc constituer une limite majeure à l'effectivité de la réglementation internationale sur la pollution par les hydrocarbures, d'autant plus que ce problème n'est pas uniquement cantonné à cette sphère.

En effet, cette question retrouve son importance dans diverses institutions, dont l'OMI. Cette organisation a été caractérisée, à juste titre, « d'hautement étatique<sup>493</sup> », notamment en raison de l'intention des participants « [d'interférer] *a minima* avec les souverainetés<sup>494</sup> ». Or, « pour que [les Comités deviennent] vraiment efficaces, il faudrait que

---

<sup>485</sup> A. K-J. TAN, *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, 2005, Summary of Part B-5 Implementation and Compliance, p. 230-285.

<sup>486</sup> Le dualisme est une « conception doctrinale selon laquelle droit interne et droit international sont deux ordres juridiques distincts. Par conséquent, un acte international ne produit des effets en droit interne qu'après avoir fait l'objet d'une réception, par exemple sous la forme d'une loi », définition du *Lexique des termes juridiques*, Paris, Dalloz, 2014-2015, p. 395.

<sup>487</sup> Sur ce point, v. par exemple, I.O. BABATUNDE, *Treaty Making and its Application under Nigerian Law: The Journey so far*, *International Journal of Business and Management Invention*, 2014.

<sup>488</sup> La dénonciation consiste en un « acte par lequel une partie à un traité met fin à son engagement », définition du *Lexique des termes juridiques*, préc., p. 340.

<sup>489</sup> Sur ce point, v., par exemple : Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, art. 15 ; Convention STCW, art. XV ; OPRC, art. 17 ; Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, art. XII ; Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, art. XVII ; MARPOL 73/78, art. VII, etc.

<sup>490</sup> Sur ce point, v. par exemple : A. GARRIC, Donald Trump engage le retrait officiel des États-Unis de l'accord de Paris sur le climat, *Le Monde*, 4 novembre 2019 : <[https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/11/04/donald-trump-engage-le-retrait-officiel-des-États-unis-de-l'accord-de-paris-sur-le-climat\\_6018021\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/11/04/donald-trump-engage-le-retrait-officiel-des-États-unis-de-l'accord-de-paris-sur-le-climat_6018021_3244.html)>.

<sup>491</sup> Telle que modifiée par le Protocole de 2000.

<sup>492</sup> Malgré tout, il est resté en place pour traiter de l'intégralité des demandes d'indemnisation concernant les sinistres antérieurs au 24 mai 2002.

<sup>493</sup> T. CHRISTAKIS, « L'exemple du contrôle exercé par l'OMI dans le domaine de la pollution marine », in *L'effectivité du droit international de l'environnement : contrôle de la mise en œuvre des Conventions internationales*, Paris, Economica, 1998, p. 173.

<sup>494</sup> N. ROS, « Un demi-siècle de droit international de l'environnement marin », in *Droit, humanité et environnement*, Bruxelles, Bruylant, 2020, p. 510.

les États décident d'abandonner une partie de leur souveraineté farouchement protégée<sup>495</sup> ». Cela semble aujourd'hui peu envisageable car l'ensemble des États membres ne partagent pas les mêmes intérêts. Aussi a-t-il pu être possible de constater que la réglementation internationale sur les hydrocarbures, marquée par des dissensions, est en réalité un condensé de compromis.

#### B. – La problématique du compromis, moteur de la fragilisation des normes

Comme tout instrument de droit international, les conventions relatives aux hydrocarbures sont par essence le résultat d'un compromis qui peut s'avérer plus ou moins complexe à atteindre. Dès l'origine, les États s'opposaient selon leur statut. D'une part, les États maritimes, soucieux « de préserver leurs intérêts militaires et commerciaux au nom du principe de libre navigation<sup>496</sup> » soutenaient que « les pétroliers devraient être sujets au contrôle de l'État pavillon<sup>497</sup> ». D'autre part, les États côtiers insistaient sur « l'importance de rendre plus strictes les normes environnementales<sup>498</sup> » et sur leur volonté « [to expand] their sphere of environmental jurisdiction<sup>499</sup> ». Ces derniers, désireux de restreindre les privilèges des États du pavillon souhaitaient alors amorcer un transfert de pouvoir, en mettant en exergue qu'ils étaient les destinataires directs des déversements et, par conséquent, les premiers à en pâtir<sup>500</sup>. Pour autant, d'autres États<sup>501</sup> s'y opposaient, argumentant que, « *unscrupulous States might use environmental enforcement as a device to hassle and prosecute their ships for political reasons*<sup>502</sup> ».

Une scission est donc apparue entre les intérêts étatiques. En somme, certains mettaient en avant le principe de la libre navigation, largement admis en droit de la mer<sup>503</sup>, pour protéger leurs intérêts économiques, tandis que d'autres soulignaient la nécessité de préserver l'environnement marin, aussi reconnue en droit international<sup>504</sup>. *De facto*, certaines affaires jurisprudentielles<sup>505</sup> ont, elles aussi, été contraintes de statuer sur ces « grands principes [et de les mettre] en balance<sup>506</sup> ».

De cette opposition résultera un ensemble de concessions. Par exemple, des amendements portant sur les critères de construction des nouveaux pétroliers et sur la rénovation de ceux existants<sup>507</sup> avaient pour objectif de « [reduce] the environmental damage

---

<sup>495</sup> J. ELLIS, *International Law and oily waters: A critical analysis*, *Colorado Journal of International Environmental Law and Policy*, 1995, p. 52.

<sup>496</sup> L. BOISSON DE CHAZOURNES, R. DESGAGNE et C. ROMANO, *Protection internationale de l'environnement*, Paris, Pedone, 1998, p. 679.

<sup>497</sup> *Ibid.*

<sup>498</sup> *Ibid.*

<sup>499</sup> R.M. GONIGLE et M.W. ZACHER, *Pollution, Politics, and International Law: Tankers at Sea*, University of California Press, 1979, p. 207-208, cité par A. GRIFFIN, préc., p. 507.

<sup>500</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 507.

<sup>501</sup> Les États-Unis étaient, par exemple, des fervents opposants à ce transfert de compétence. Sur ce point, v. R.M. GONIGLE et M.W. ZACHER, *op. cit.*, p. 209-210, cité dans A. GRIFFIN, préc., p. 507.

<sup>502</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 507.

<sup>503</sup> Sur ce point, v. H. GROTIUS, *Mare Liberum*, 1609, et H. GROTIUS, *De jure belli ac pacis*, 1625, Prolégomènes, § 40.

<sup>504</sup> Sur ce point, v., par exemple, art. 192 et 194, CNUDM ; Préambule, § 1, MARPOL ; Préambule, § 1, OPRC.

<sup>505</sup> Sur ce point, v., par exemple, CJUE, *Bosphorous Queen Shipping Ltd Corp. c/ Rajavartiolaitos*, préc.

<sup>506</sup> E. NAIM-GESBERT, « Pollution marine », *RJE*, n° 3/2018, p. 648.

<sup>507</sup> V. Annexe I MARPOL 73/78, amendements de 1992, par la suite révisés en 2001 et 2003.

*caused by spills*<sup>508</sup> ». Ils se sont heurtés à une opposition tenace de certains États, propriétaires et professionnels de l'industrie, arguant notamment que les modifications demandées nécessitaient un apport financier trop important alors que, d'après eux, d'autres possibilités moins coûteuses auraient dû être étudiées<sup>509</sup>. Finalement, un « *compromise between divergent interests*<sup>510</sup> » a été atteint. Pour autant, ce dernier semblait avoir davantage œuvré pour les « *shippings interests [of] flag state*<sup>511</sup> » que pour la protection de l'environnement. Si cette approche a été caractérisée de « *pragmatic*<sup>512</sup> », en tant qu'elle était intimement liée à la volonté d'assurer une ratification la plus importante possible, d'autres concessions semblent bien plus critiquables<sup>513</sup>.

Aussi les intérêts de certains États, et plus largement de l'industrie pétrolière, qu'ils soient économiques ou géopolitiques, peuvent constituer un obstacle majeur à l'adoption de normes protectrices de l'environnement plus poussées. Si le but est d'avoir le plus d'États Parties, alors ce système est peut-être « *as strong as it could have been*<sup>514</sup> ». En effet, certains régimes nationaux, comme aux États-Unis avec le *Oil Pollution Act*<sup>515</sup> sont souvent cités comme parangons en la matière et, de fait, certains soulignent qu'il pourrait être bénéfique de s'en inspirer. Toutefois, c'est justement parce qu'ils ne sont pas soumis aux rapports de force et à la nécessité d'atteindre un compromis qu'ils parviennent à aller bien au-delà du cadre internationalement admis. Dès lors, peut à juste titre se poser la question de savoir s'il vaut mieux avoir quelques États soumis à des normes très strictes ou si, dans un système certes critiquable, il ne serait pas préférable d'avoir de nombreux États soumis à des règles moins rigoureuses<sup>516</sup>.

Ce régime est donc fragilisé par des problématiques liées au droit international dans son ensemble. Néanmoins, force est de constater qu'il a aussi des limites qui lui sont intrinsèques, tenant notamment à l'absence d'une réglementation internationale propre aux pollutions dues aux activités d'exploration et d'exploitation des fonds marins.

## **II. – L'absence de prise en compte de la pollution par les hydrocarbures résultant des activités *offshores***

Dans un premier temps, il conviendra de procéder à un état des lieux de la situation actuelle par le biais d'exemples. Pour se faire, seront pris en compte l'importance, la particularité et les défis des activités *offshores*, tout comme les minces réussites et entraves à leur encadrement (A). Dans un second temps, après avoir mis en lumière les tentatives avortées, il conviendra de s'intéresser aux raisons pour lesquelles le régime général semble difficilement applicable à ces situations. Ces éléments permettent de constater l'importance d'adopter une convention, avec comme forum le plus probable, l'OMI (B).

---

<sup>508</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 490.

<sup>509</sup> *Ibid.*, p. 491.

<sup>510</sup> *Ibid.*

<sup>511</sup> *Ibid.*

<sup>512</sup> *Ibid.*

<sup>513</sup> Sur ce point, v., par exemple, Résolution A. 496 (XII), « *Guidelines and specifications for oil discharge monitoring* », 19 novembre 1981.

<sup>514</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 512.

<sup>515</sup> États-Unis, *Oil Pollution Act*, 18 août 1990.

<sup>516</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 513.

A. – L'étendue et la complexité du problème, témoin de la nécessité d'adopter un cadre adapté

L'essentiel de la réglementation internationale de lutte contre les hydrocarbures en mer traite des rejets émanant de navires. Pour autant, les pollutions provoquées par les activités *offshores* ne doivent pas être négligées. Pour répondre à la demande, notamment d'un point de vue énergétique, cette industrie s'est développée<sup>517</sup> au point de représenter plus de 30 % de la production mondiale de pétrole<sup>518</sup>. Aussi a-t-il été possible de constater, au fil des décennies, une croissance du nombre de ces installations<sup>519</sup>. Les risques qu'elles représentent se sont donc continuellement accrus. Les dangers touchent à la fois les hommes<sup>520</sup>, les réserves naturelles<sup>521</sup> et l'environnement marin. Différentes causes peuvent être à l'origine de ces rejets (erreurs humaines, problèmes techniques, catastrophes naturelles, etc.), lesquels peuvent être accidentels ou résulter d'un dysfonctionnement quelconque<sup>522</sup>. Dans l'un de ses articles, *The Guardian* a établi que de « *serious spills of oil and gas from North Sea [were] occurring at the rate of one a week*<sup>523</sup> ». La fréquence des rejets, provoqués par des plateformes de *Shell* ou encore de *Total*, est susceptible de mettre en péril le milieu marin environnant. Toutefois, les rejets accidentels sont d'autant plus dangereux.

Si les déversements provoqués par les plateformes *offshores* sont encore loin de représenter la majorité des rejets<sup>524</sup>, « les quantités moyennes déversées sont comparables à celles des grands accidents de navires pétroliers : 1 828 000 tonnes en valeur arrondie<sup>525</sup> ». Plus encore, certaines de ces marées noires ne connaissent peu, voire pas d'équivalents chez celles provoquées par les navires<sup>526</sup>. Les accidents, sans doute les plus tristement célèbres pour ces raisons, sont *l'Ixtoc I* et le *Deepwater Horizon*. *l'Ixtoc I* était une plateforme pétrolière située dans le golfe du Mexique. Une éruption de pétrole, suivie d'un incendie, avait provoqué

---

<sup>517</sup> H. JUSTICE et S. RARES, An international Convention on off-shore hydrocarbon leaks?, *Australian and New-Zealand Maritime Law Journal*, 2012, p. 11. Un autre argument à l'origine du développement de l'industrie peut être invoqué : la diminution de ressources sur terre. Sur ce point, v. R. ROMI, *Droit international et européen de l'environnement*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, Lextenso, 2013.

<sup>518</sup> Sur ce point, v. « La production offshore de pétrole et de gaz », in Les enjeux de la production des hydrocarbures, 2015, <<https://www.planete-energies.com/fr/medias/decryptages/la-production-offshore-de-petrole-et-de-gaz>>.

<sup>519</sup> Se référer à l'Annexe 18.

<sup>520</sup> Depuis 1962, 750 morts ont été recensés. Sur ce point, v. R. SEROUSSI, *Droit international de l'environnement*, Paris, Dunod, 2012, p. 19.

<sup>521</sup> *Ibid.*

<sup>522</sup> E. TRUILHE et C. BOUILLARD, « Quel encadrement juridique pour les activités pétrolières offshore en droit de l'Union européenne ? », in C. COSTA DE OLIVEIRA, *Meio ambiente marinho e direito*, vol. 11, 2017, p. 2 ; S. KLOFF et C. WICKS, *Gestion environnementale de l'exploitation du pétrole offshore et du transport maritime pétrolier*, CEESP, 2004, p. 31.

<sup>523</sup> R. EVANS, R. COOKSON et T. MACALISTER, Oil and gas spills in North Sea every week, papers reveal, *The Guardian*, 2011, <<https://www.theguardian.com/environment/2011/jul/05/oil-gas-spills-north-sea>>.

<sup>524</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 75; National Research Council of the National Academies, *Oil in the Sea III: Inputs, Facts and Effects*, Washington DC, The National Academies Press, 2003.

<sup>525</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 75-76.

<sup>526</sup> En effet, certains considèrent que « *oil rigs, when compared to oil tankers pose exponentially greater risks* ». Sur ce point, v. B. BAKER, Flags of convenience and the Gulf oil spill: problems and proposed solutions, *Houston Journal of International Law*, vol. 34, 2012, p. 702 ; M. SPICER, Gulf oil drilling has high risk, too little reward, *MinnPost*, 2010.

l'accident<sup>527</sup>. Les quantités déversées varient selon les estimations entre 500 000 et 1 500 000 tonnes<sup>528</sup>. Cet accident a eu des répercussions significatives. Il a notamment « conduit à la première carte basée sur l'*Environmental Sensitivity Index* et à la constatation qu'il faut avoir, avant l'accident, une procédure de gestion, d'exécution et de financement d'une étude d'impact après pollution<sup>529</sup> ». En effet, une étude d'impact a eu lieu dans ce cas précis<sup>530</sup>. Ces avancées n'ont pas, pour autant, permis d'éviter que de telles situations aient de nouveau lieu. Le débat a ressurgi à l'occasion de l'affaire du *Deepwater Horizon*. Il s'agissait d'une plateforme de forage pétrolier dit « profond » située dans la ZEE américaine. En 2010, cette dernière a explosé et a pris feu avant de sombrer<sup>531</sup>. Au total, la quantité d'hydrocarbures déversés était estimée à 779 000 tonnes<sup>532</sup>.

Ces situations sont particulièrement complexes. Lorsqu'une marée noire est « provoquée par un navire, une limite est connue dès le départ : le volume déversé n'excèdera pas ce qui est à bord, cargaison comme soutes. Ce n'est pas le cas pour un déversement de plateforme : nul ne peut prédire quand il commencera, combien de temps il durera, ni quelle quantité de pétrole il impliquera<sup>533</sup> ». Cette constatation peut expliquer les variations entre les différentes estimations faites à la suite d'un important rejet d'hydrocarbures. Il faut y ajouter des obstacles d'ordre pratique, liés à l'activité d'exploitation et d'exploration des fonds marins. Ces équipements sont, par essence, situés en profondeur ce qui complexifie la lutte post-incident<sup>534</sup>. En effet, « obturer un puits qui est entré en éruption n'est (...) pas facile. Cela demande des moyens techniques lourds, de l'expertise, et quel que soit le budget [consacré], du temps<sup>535</sup> ».

Les multiples accidents et les entraves à leur gestion ont soulevé diverses interrogations, notamment sur le point de savoir s'il « [fallait] arrêter d'exporter du pétrole extrait depuis ces plateformes ou du moins déclarer un moratoire sur ces forages en fonds marins<sup>536</sup> ». En réalité, cette question, bien que légitime, se heurte à divers obstacles. Avant tout, la plupart de ces accidents demeurent inconnus du grand public, notamment eu égard à leur éloignement<sup>537</sup> et à une médiatisation en demi-teinte<sup>538</sup> – bien que cette situation ait été mise en lumière par le *Deepwater Horizon*, qui a fait l'objet d'un film éponyme. De plus, il s'agit d'un domaine aux incidences hautement économiques et politiques. L'industrie pétrolière a « un rôle dans les relations géopolitiques entre les États et dans l'assurance d'une indépendance énergétique », ce qui en fait un « sujet particulièrement sensible »<sup>539</sup>. De fait,

---

<sup>527</sup> Sur ce point, v. le site du CEDRE, <<https://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/lxtoc-1>>.

<sup>528</sup> *Ibid.*

<sup>529</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 81.

<sup>530</sup> La *National Oceanographic and Atmospheric Authority* était chargée de procéder à cette étude. Sur ce point, v. M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 79-80.

<sup>531</sup> Sur ce point, v. le site du CEDRE, <<http://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Deepwater-Horizon>>.

<sup>532</sup> *Ibid.*

<sup>533</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 83.

<sup>534</sup> H. JUSTICE et S. RARES, préc., p. 12 ; E. TRUILHE et C. BROUILLARD, préc., p. 2.

<sup>535</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 83.

<sup>536</sup> R. SEROUSSI, préc., p. 21.

<sup>537</sup> Pour autant, ces pollutions atteignent les côtes des pays alentours et provoquent des conséquences significatives. Sur ce point, v. H. JUSTICE et S. RARES, préc., p. 10. Sur les conséquences, se reporter à *supra*, Première partie, Chapitre, Section I, I, A.

<sup>538</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 77.

<sup>539</sup> E. TRUILHE et C. BROUILLARD, préc., p. 4.

les États, animés de « cultures et ambitions différentes<sup>540</sup> », ne parviennent pas à trouver un terrain d'entente.

Sur ce point, la question de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins en Arctique mérite d'être posée puisqu'elle fait l'objet de nombreux débats. Cette région doit faire face à des dangers protéiformes<sup>541</sup>, parmi lesquels figure l'exploitation pétrolière<sup>542</sup>. Selon divers rapports et études, l'équivalent de 90 milliards de barils de pétrole se trouverait dans cette zone<sup>543</sup> et 74 % des ressources seraient *offshores*<sup>544</sup>. Les États riverains<sup>545</sup>, entre autres pour des raisons économiques<sup>546</sup>, se sont donc intéressés à l'exploration et l'exploitation de ses fonds marins. Toutefois, les menaces liées aux activités *offshores* y sont décuplées. En effet, « il n'existe pas (...) de connaissance adéquate sur la meilleure façon de réagir à un déversement d'hydrocarbure dans les conditions extrêmes de l'Arctique ni de méthode éprouvée pour nettoyer de tels déversements dans la banquise<sup>547</sup> ». Il faut être conscient de la complexité à contenir ces risques. En raison des températures glaciales, une marée noire a plus de mal à se dissiper<sup>548</sup>. De plus, les interventions en cas de pollution par les hydrocarbures en mer se voient complexifiées par la distance à laquelle se trouvent ces plateformes et par le fait que « la seule période à laquelle une intervention de dépollution serait possible<sup>549</sup> » ne s'étend que sur quelques mois. Or ces difficultés, qui s'ajoutent à celles communément partagées par ces activités, peuvent avoir des conséquences encore plus prononcées dans cette région caractérisée par la fragilité de son écosystème<sup>550</sup>, déjà altéré par le dérèglement climatique. Cette constatation est d'autant plus grave que cette zone abrite des « espèces uniques au monde<sup>551</sup> », pour lesquelles les rejets d'hydrocarbures pourraient provoquer la mort<sup>552</sup>. Étant donné la nécessité de protéger l'Arctique et la prise de

---

<sup>540</sup> *Ibid.*

<sup>541</sup> L'Arctique est notamment victime du changement climatique, du trafic maritime ou encore de la surpêche.

<sup>542</sup> V. le site du WWF, <<https://www.wwf.fr/espaces-prioritaires/arctique>>.

<sup>543</sup> J. KENNETH *et al.*, *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*, 2008.

<sup>544</sup> National Petroleum Council, *Arctic Potential: Realizing the promise of US Arctic oil and gas resources*, 2015, p. 13.

<sup>545</sup> Les États riverains de l'Arctique sont le Canada, le Danemark, la Norvège, la Russie et les États-Unis.

<sup>546</sup> Les raisons économiques sont notamment liées au prix du pétrole et à l'importance de la demande énergétique par rapport à l'offre. Sur ce point, v. J. ZHENG *et al.*, *Offshore produced water management: A review of current practice and challenges in harsh/Arctic environments*, *Marine Pollution Bulletin*, 2016, p. 7. Toutefois, même si les activités *offshores* sont source de revenus, la situation en Arctique est plus particulière. En effet, les diverses technologies et modifications nécessaires pour appréhender cette région aux conditions extrêmes entraînent des coûts non négligeables pour l'industrie pétrolière. Sur ce point, v. R. ESCHAR, R. VIALLY et F. BENARD, *Les hydrocarbures dans le domaine arctique : perspectives économiques et enjeux environnementaux*, *Ann. Mines – Responsabilité et environnement*, n° 64, 2011, p. 24-26.

<sup>547</sup> V. le site du WWF, <<https://wwf.ca/fr/habitat/arctique/exploration-gaziere-et-petroliere-en-arctique/>>.

<sup>548</sup> V. le site de Greenpeace : <<https://www.greenpeace.fr/prospection-petroliere-en-arctique-greenpeace-en-action/>> ; J. ZHENG *et al.*, préc., pp. 8 et 13.

<sup>549</sup> V. le site de Greenpeace, <<https://www.greenpeace.fr/arctique-antarctique-victimes-silencieuses-de-folie-hommes/>>.

<sup>550</sup> L'écosystème est fragile, notamment car « la saison de reproduction est très courte, les espèces sont peu nombreuses et comprennent peu d'individus », R. ESCHAR *et al.*, préc., p. 31-32. Sur ce point, v. aussi, L. SIMONET, *Les hydrocarbures de l'Arctique : Eldorado ou chimère ?*, *Géoéconomie*, n° 82, 2016, pp. 91 et 97 ; J. ZHENG *et al.*, préc., p. 8.

<sup>551</sup> V. sur le site de Greenpeace : <<https://www.greenpeace.fr/arctique-antarctique-victimes-silencieuses-de-folie-hommes/>> ; <<https://www.greenpeace.fr/prospection-petroliere-en-arctique-greenpeace-en-action/>>.

<sup>552</sup> En effet, les rejets d'hydrocarbures pourraient altérer le pelage de certains animaux, lequel est nécessaire pour leur permettre de lutter contre les conditions météorologiques extrêmes. Sur ce point, v. *Ibid.*, J. ZHENG

conscience des risques exacerbés que représentent l'exploration et l'exploitation des fonds marins dans cette région, certaines ONG ont exhorté les États riverains à s'opposer à ces activités<sup>553</sup>. Cette incitation a été sans succès puisque le Gouvernement norvégien a attribué 10 licences d'exploitation pétrolière. Pour lutter contre ces activités, les organisations environnementales ont opté tant pour des actions sur le terrain<sup>554</sup> que pour la voie judiciaire. En effet, plusieurs activistes avaient recherché l'annulation de ces licences, comme étant contraires à la Constitution norvégienne et à l'Accord de Paris sur le climat<sup>555</sup>. Après avoir été déboutés à multiples reprises, ces derniers ont saisi la Cour EDH, laquelle n'a pas, pour l'heure, rendu de décision<sup>556</sup>. Cette affaire est donc à suivre attentivement. Dans tous les cas, reste à déplorer que l'Arctique ne soit pas protégé de la même manière que l'est l'Antarctique<sup>557</sup>.

En dépit de la menace qui pèse sur l'environnement marin, les États ont tendance à justifier l'inertie dans laquelle ils se trouvent par des incertitudes scientifiques<sup>558</sup>. Dans les faits, il semblerait plutôt que ces derniers se cachent derrière des justifications hasardeuses afin de ne pas avoir à conclure de convention. Ils sont opposés à la conclusion d'un tel accord<sup>559</sup>, et lui préfèrent des « actes non contraignants régionaux<sup>560</sup> ». Ils sont particulièrement réservés à l'idée de « légiférer efficacement sur la question de la responsabilité, notamment en raison de l'importance des dommages potentiels, et donc des énormes coûts qui pourraient peser sur eux-mêmes ou leur industrie pétrolière<sup>561</sup> ». Un certain nombre d'instruments régionaux encadrent toutefois les activités *offshores*<sup>562</sup>. Mais, même à cette échelle, il est possible de constater à quel point ce sujet délicat se heurte à la prudence et à la timidité des États. Par exemple, la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages par pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin, particulièrement audacieuse<sup>563</sup>, n'est toujours pas entrée en vigueur. Certains auteurs considèrent qu'au vu de la « nature transfrontière du dommage (...) le cadre international [serait] particulièrement pertinent pour

---

*et al.*, préc., p. 13.

<sup>553</sup> V. le site du WWF, <<https://www.wwf.fr/espaces-prioritaires/arctique>>.

<sup>554</sup> Un des exemples les plus connus est celui de la protestation du navire de *Greenpeace*, l'*Arctic Sunrise* contre les forages pétroliers russes en 2013. Sur ce point, v. J. Mossop, *Protest against Oil Exploration at Sea: Lessons from the Arctic Sunrise Arbitration*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 31, 2016, p. 60-87.

<sup>555</sup> O. TRUC, En Norvège, la Cour suprême valide l'exploitation pétrolière dans l'Arctique, *Le Monde*, décembre 2020, en ligne, <[https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/12/23/en-norvege-la-cour-supreme-valide-l-exploitation-petroliere-dans-l-arctique\\_6064317\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/12/23/en-norvege-la-cour-supreme-valide-l-exploitation-petroliere-dans-l-arctique_6064317_3244.html)>.

<sup>556</sup> Pétrole dans l'Arctique : deux ONG et six militants poursuivent la Norvège en justice, *Capital*, juin 2020, en ligne, <<https://www.capital.fr/economie-politique/petrole-dans-larctique-deux-ong-et-six-militants-poursuivent-la-norvege-en-justice-1406455?amp>>.

<sup>557</sup> L. SIMONET, préc., p. 92.

<sup>558</sup> En effet, « l'observation à l'œil nu du milieu marin est complexe (...), la reproduction in vitro des conditions analogues pour étudier les phénomènes sous-marins est délicate voire impossible (...), une partie des fonds marins n'a pu être explorée ». En somme, « l'environnement marin recèle encore de nombreux secrets que les scientifiques tentent de découvrir. Dès lors, évaluer avec précision et exhaustivité les risques que l'activité d'exploitation d'hydrocarbures offshore fait peser à la biodiversité marine est chose impossible ». Sur ce point, v. L. SIMONET, préc.

<sup>559</sup> E. TRUILHE et C. BROUILLARD, préc., p. 10 ; N. ROS, préc., p. 521.

<sup>560</sup> N. ROS, préc., p. 521.

<sup>561</sup> E. TRUILHE et C. BROUILLARD, préc., p. 10.

<sup>562</sup> Sur ce point, v., par exemple, Protocole « *offshore* » à la Convention de Barcelone.

<sup>563</sup> Elle prévoit notamment la responsabilité objective (art. 4(3)) et la compétence juridictionnelle des tribunaux des États contractants (art. 12), etc.

élaborer une réglementation<sup>564</sup> ». Comme cela a été précisé en amont, le régionalisme a de nombreux atouts et son existence, à côté du cadre international, est bénéfique. Néanmoins, pour le compléter, encore faudrait-il qu'un régime international existe.

#### B. – *Le besoin de conclusion d'une convention spécifique sur les activités offshore*

L'OMI a tenté, en vain, d'impulser l'adoption d'une convention internationale en la matière<sup>565</sup>. De ces années de débats et de tentatives, n'a résulté qu'un projet de convention, dénué de toute valeur juridique<sup>566</sup>. Même si, très tôt, l'Organisation a adopté quelques résolutions y faisant référence<sup>567</sup>, leur encadrement demeure lacunaire. Le constat est celui d'un échec. Pourtant, « *the need for some international regime is patent and urgent*<sup>568</sup> ».

En l'état actuel, le droit est morcelé. La qualification des plateformes diverge selon les textes. Pour certains, c'est un navire<sup>569</sup>, pour d'autres, une entité à part<sup>570</sup>. Cette approximation participe à une confusion générale sur la qualité des plateformes pétrolières. Malgré tout, « *many offshore rigs are vessels in their own right*<sup>571</sup> ». Cette idée a été réaffirmée à l'occasion de plusieurs décisions de justice, notamment américaines. Dès 1959, dans l'affaire *Offshore Company v. Robinson*, les juges notaient que « *the absence of any legislative restriction has enabled the law to develop naturally along with the development of unconventional vessel*<sup>572</sup> ». Aussi ont-ils conclu qu'une plateforme de forage pétrolier pouvait être considérée comme un navire. En 2005, la Cour suprême américaine a continué sur cette lancée en offrant une définition élargie du navire<sup>573</sup>. Finalement, en 2011, puis en 2015, a été conclu que le *Deepwater Horizon* était une « *mobile offshore drilling unit*<sup>574</sup> », qui pouvait être considérée comme « *a vessel in navigation*<sup>575</sup> ». Il semblerait donc y avoir un consensus sur l'idée selon laquelle les plateformes pétrolières flottant à la surface sont des navires.

Certains pourraient considérer que si les plateformes sont des navires, alors le droit y étant relatif est assez fourni. Pour autant, il est nécessaire de ne pas nier leur originalité. En effet, « en raison des particularités des activités et des dommages causés, il est nécessaire de créer une réglementation parfaitement adaptée à ces activités<sup>576</sup> ». Il est raisonnable de déduire de cette remarque que l'arsenal juridique en matière de lutte contre les pollutions

---

<sup>564</sup> E. TRUILHE et C. BROUILLARD, préc., p. 3.

<sup>565</sup> Elle avait notamment enjoint « le Comité maritime international et une ONG d'élaborer un projet de convention ». Toutefois, « après plusieurs demandes de révision et une vingtaine d'années de travail, le projet n'est toujours pas concrétisé, aucune convention n'est née de cette longue réflexion », E. TRUILHE et C. BROUILLARD, préc., p. 9.

<sup>566</sup> *Ibid.*

<sup>567</sup> Sur ce point, v. par exemple, Assemblée de l'OMI, Résolution A.671(16), « *Safety Zones and Safety of Navigation around offshore installations and structures* », 16<sup>e</sup> session, 30 novembre 1989 ; Résolution A.1079 (28), « *Recommendation for the training and certification of personnel on mobile offshore units* », 28<sup>e</sup> session, 4 décembre 2013.

<sup>568</sup> H. JUSTICE et S. RARES, préc., p. 23.

<sup>569</sup> Art. 2(4), MARPOL.

<sup>570</sup> Art. 1(1), CLC ; art. II(2)(b), Convention internationale sur l'intervention en haute mer.

<sup>571</sup> H. JUSTICE et S. RARES, préc., p. 16.

<sup>572</sup> United States Court of Appeals, Fifth Circuit, *Offshore Company v. Robison*, 30 avril 1959, n° 17445, § III(2).

<sup>573</sup> Supreme Court of the United States, *Stewart v. Dutra Construction Company*, 22 février 2005, n° 03-8144.

<sup>574</sup> United States District Court, Eastern District of Louisiana, *In re Oil Spill by the Oil Rig « Deepwater Horizon » in the Gulf of Mexico*, 30 novembre 2015, § 3.

<sup>575</sup> H. JUSTICE et S. RARES, préc., p. 16.

<sup>576</sup> E. TRUILHE et C. BROUILLARD, préc., p. 8.

par les hydrocarbures en mer est bien trop générique pour pouvoir correctement appréhender les activités d'exploration et d'exploitation du fond marin. En résumé, « leur généralité permet d'intégrer cette problématique à leur champ d'application [mais] leur absence de spécificité les empêche de protéger efficacement l'environnement marin<sup>577</sup> ». Il est donc impérieux de conclure une convention spécifique, à même d'appréhender les enjeux qui sous-tendent cette activité en établissant des « *higher safety restrictions on oil rigs*<sup>578</sup> ».

Une première tentative avait été amorcée par l'Indonésie. Elle avait « [demandé] la mise en place d'un régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à des pollutions par hydrocarbures découlant des activités d'exploration et de production offshore comparable au FIPOL pour les navires<sup>579</sup> ». À cette occasion, l'Indonésie avait souligné, outre le manque de convention propre à ces installations, l'impossibilité pour certaines d'entre elles, en raison de leur immobilité, de pouvoir relever du régime prévu pour les dommages commis par les navires<sup>580</sup>. Toutefois, les échanges n'ont pas débouché sur les résultats escomptés. Au contraire, le Comité juridique a considéré « qu'il n'était pas opportun de recourir à un instrument conventionnel<sup>581</sup> ». Malgré tout, le Secrétariat de l'OMI a tenté de condenser, de la manière la plus exhaustive possible, les instruments juridiques susceptibles de pouvoir trouver application dans ces situations<sup>582</sup>. Il y est notamment fait mention, pour ce qui est des normes internationales, des articles 192<sup>583</sup>, 208<sup>584</sup>, 214<sup>585</sup> et 235, CNUDM. Ce dernier porte sur la responsabilité et précise qu'en « vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les États coopèrent pour assurer l'application et le développement du droit international de la responsabilité<sup>586</sup> ». En ces termes, cet article démontre la volonté que le droit se développe de concert avec les enjeux contemporains. Il pourrait constituer un support à même de justifier l'adoption d'une convention. Cependant, si ces derniers peuvent trouver application, ils demeurent insuffisants.

L'OMI apparaît toujours être le forum le plus adapté pour adopter un nouveau texte<sup>587</sup>,

---

<sup>577</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>578</sup> B. BAKER, préc., p. 703.

<sup>579</sup> M. GIRIN et E. MAMACA, préc., p. 79.

<sup>580</sup> H. JUSTICE et S. RARES, préc., p. 15.

<sup>581</sup> E. TRUILHE et C. BROUILLARD, préc., p. 9. La question a été traitée par le Comité juridique : OMI, Comité juridique, « *IMO legal committee supports follow-up to Deepwater Horizon and Montara* », 97<sup>e</sup> session, 19 novembre 2010 et « *Limits of liability for shipping raised with adoption of amendments to 1996 Protocol to the Convention on Limitation of Liability for maritime claims* », 99<sup>e</sup> session, 20 avril 2012.

<sup>582</sup> H. JUSTICE et S. RARES, préc., p. 15.

<sup>583</sup> « Les États ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin ».

<sup>584</sup> Cet article porte sur la « pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale ». Il y est précisé que « les États côtiers adoptent des lois et règlements afin de prévenir, réduire, et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction ». Un rôle certain est donc dévolu aux États côtiers dans ce domaine, comme le corrobore notamment l'article 77, CNUDM. Pour certains auteurs, l'importance de leur rôle constitue l'un des éléments justifiant que le régime n'a pas évolué rapidement. Sur ce point, v. N. ROS, préc., p. 521.

<sup>585</sup> Cet article porte sur la « mise en application de la réglementation concernant la pollution résultant d'activités relatives aux fonds marins ».

<sup>586</sup> Art. 235(3), CNUDM.

<sup>587</sup> En effet, elle a une « *vast experience* » dans ce domaine et « *has been responsible for at least two significant international conventions dealing expressly with hydrocarbon pollution from offshore rigs* ». En outre, elle « *has been directly responsible for significant provisions governing oil pollution from offshore oil and gas rigs in the OPRC Convention* ». Sur ce point, v. H. JUSTICE et S. RARES, préc., p. 14.

ce qui est d'autant plus inquiétant. En effet, les oppositions demeurent tenaces<sup>588</sup> et les diverses tentatives amorcées ont échoué – ce qui est de mauvais augure pour l'avenir. Si dans le cas du *Deepwater Horizon*, la compagnie BP a procédé à des indemnités, « *not all (...) offshore rigs [are] owned, operated or controlled by a solvent or substantial multi-national oil company*<sup>589</sup> ». *De facto*, toutes les sociétés menant des activités *offshores* ne seront pas nécessairement en mesure d'indemniser les victimes. Cela pose un problème de taille. Il sera nécessaire de faire prévaloir les intérêts environnementaux sur les intérêts économiques et politiques des grands groupes mondiaux et des États, ce sans quoi « *the interests of the international community [will remain] poorly served by the (...) lack of an appropriate convention to address the significant risks from offshore hydrocarbon exploration and exploitation*<sup>590</sup> ». La communauté internationale va donc être urgemment forcée de réagir et de prendre les mesures nécessaires pour éviter des situations ingérables, puisque « *inaction (...) is not an option*<sup>591</sup> ». En plus des difficultés liées au droit international général et de celles résultant des manques du droit international relatif aux hydrocarbures en mer, ce régime ne demeure que partiellement effectif en raison d'incertitudes sémantiques et de l'importance de la place dévolue à l'État du pavillon.

## **SECTION II. – UN RÉGIME IMPRÉCIS CONSACRANT LA DOMINATION DE L'ÉTAT DU PAVILLON, FACTEUR DE FRAGILISATION**

La réglementation internationale de lutte contre les pollutions, tel qu'elle est aujourd'hui conçue, souffre de difficultés sémantiques. Toutefois, l'essentiel du problème réside davantage dans la position de supériorité occupée par l'État du pavillon. Ce déséquilibre affaiblit ce régime et le rend, de fait, moins performant (I). Pour contrebalancer cette suprématie, des prérogatives ont été reconnues aux États du port et aux États côtiers. Toutefois, elles ne sont pas encore suffisantes. Aussi, est-il nécessaire de voir quelles solutions pourraient permettre de régler cette situation (II).

### **I. – Les défaillances du régime international**

Les instruments internationaux liés au droit de la mer souffrent parfois d'imprécisions sémantiques. Elles sont préjudiciables puisque les États deviendront interprètes de la norme (A). Si ces dernières touchent théoriquement tous les États, elles sont d'autant plus dommageables lorsqu'elles sont interprétées par les États du pavillon, d'ores et déjà dotés de larges prérogatives (B).

#### *A. – Les difficultés d'ordre sémantique*

Il est possible que des normes soient extrêmement précises et que, par voie de conséquence, elles établissent des critères difficilement atteignables ou trop limités. Sur ce point, « *the environmental movement has criticized the definitions of pollution damage in CLC*

---

<sup>588</sup> Notamment chez les États européens et aux États-Unis.

<sup>589</sup> H. JUSTICE et S. RARES, préc., p. 23.

<sup>590</sup> *Ibid.*

<sup>591</sup> *Ibid.*

*1992 and the Bunker Oil Convention as too narrow*<sup>592</sup> ». Pour autant, l'essentiel des difficultés d'ordre sémantique qui se posent découlent du problème inverse.

La CNUDM, texte de référence en droit de la mer, est un condensé de normes. Une partie d'entre elles se réfère à la protection de l'environnement marin, avec en tête l'article 192 qui pose le principe selon lequel « les États ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin ». Son intitulé est d'autant plus révélateur, puisqu'est fait mention d'une « obligation d'ordre général ». La formulation très ample de cette disposition en fait une norme élastique qui, faute de précision, a failli à inciter les États à l'appliquer. En l'état actuel, le régime portant sur les hydrocarbures pâtit lui aussi du caractère évasif, incertain voire inadapté de nombre de notions.

Plusieurs dispositions de MARPOL constituent un bon exemple de ce flou sémantique. En effet, « *as it is, the Convention allows each State to decide how best to satisfy the requirements of the Convention*<sup>593</sup> ». Si les résultats à atteindre sont fixés, aucun éclaircissement n'est apporté sur comment les États doivent y parvenir. Parfois même, cette liberté leur est délibérément reconnue. À titre d'illustration, « *while States are obligated to inspect and certify tankers, what constitutes a passing grade varies from State to State*<sup>594</sup> ». Aussi, si tous les États doivent s'assurer que les navires inspectés respectent les normes internationalement consenties, le fait que chacun puisse bénéficier de sa propre grille d'évaluation pose un problème évident.

De manière analogue, bien que soit reconnue l'obligation d'enquêter et de sanctionner quand les preuves s'avèrent être suffisantes<sup>595</sup>, aucune définition n'est donnée quant à ce terme. Aussi chaque État pourra décider, arbitrairement, ce qu'est une preuve suffisante ou ce qui, au contraire, ne peut pas être admis comme tel<sup>596</sup>. Ces imprécisions peuvent s'avérer dangereuses car elles placent l'État, par voie de conséquence, au-dessus des instruments internationaux et l'érigent en interprète de la norme. Il peut, de fait, l'instrumentaliser en sa faveur – et donc, vraisemblablement, au détriment de l'environnement marin<sup>597</sup>. De plus, des navires pourraient, dans certains États, faire l'objet de punitions et dans d'autres non, et ce, même en ayant les mêmes résultats d'enquête. Cela risquerait de concourir à un morcellement et à une diversité d'application peu souhaitable.

En conclusion, en raison de l'importante malléabilité des normes, ces dernières sont moins maîtrisées. Or plus les prescriptions seront claires, explicites et définies, plus il sera aisé de reprocher aux États leur non-application. À défaut, ces derniers pourront avancer leur propre interprétation des normes afin de justifier une mise en œuvre partielle de leurs obligations. En l'état, les difficultés sémantiques risquent donc d'étendre, encore davantage, les prérogatives reconnues à l'État du pavillon.

#### B. – *L'étendue des compétences de l'État du pavillon*

Les droits et obligations des États du pavillon sont nombreux, notamment en raison

---

<sup>592</sup> H. JUSTICE et S. RARES, préc., p. 19.

<sup>593</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 489.

<sup>594</sup> *Ibid.*

<sup>595</sup> Art. 4(1) et 6(5), MARPOL.

<sup>596</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 489.

<sup>597</sup> Sur l'instrumentalisation des normes en défaveur de l'environnement marin, v. *infra*, Deuxième partie, Chapitre II, Section II, I, B.

d'un héritage historique. Avant tout, ils « doivent tenir un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant [leur] pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée<sup>598</sup> ». Cette obligation générale a été précisée par la Convention des Nations unies sur les conditions d'immatriculation des navires<sup>599</sup>. L'État peut choisir la forme de son registre : fermé (pavillon national), ouvert (libre immatriculation) ou *bis* (immatriculation administrative)<sup>600</sup>.

L'État du pavillon est, entre autres, chargé d'assurer la sécurité en mer. Afin d'atteindre cet objectif, il doit « [prendre] les mesures nécessaires (...), notamment en ce qui concerne la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité ; la composition, les conditions de travail et la formation des équipages (...) ; l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages<sup>601</sup> ». L'utilisation du terme « notamment », démontre qu'il ne s'agit que d'une liste indicative et non pas d'une liste à caractère exhaustif<sup>602</sup>. Plusieurs conventions internationales régissent le premier point<sup>603</sup>, à savoir la navigabilité du navire. La plus importante d'entre elles est la Convention *SOLAS* de 1974. Excessivement technique, cette dernière reconnaît de multiples obligations à l'État du pavillon. Par exemple, il doit effectuer des visites déterminées<sup>604</sup> afin de remettre des certificats de sécurité<sup>605</sup>. De plus, les chapitres sont très spécifiques et établissent les normes à respecter, comme celles relatives à la construction<sup>606</sup>. En bref, il s'agit pour l'État du pavillon de « contrôler l'aptitude des navires à affronter les périls de la mer et à servir à une exploitation donnée<sup>607</sup> ».

Pour ce qui a trait aux équipages, il faut se référer à la Convention *STCW* de 1978. Pour pouvoir prétendre à certaines fonctions, les personnes concernées doivent être munies d'un brevet attestant de leurs compétences<sup>608</sup>. L'OIT a aussi eu un rôle conséquent dans ce domaine puisque, en un siècle, ont été adoptés sous son égide pas moins d'une soixantaine d'instruments<sup>609</sup>. Elle a impulsé l'adoption d'une Convention du transport maritime, laquelle établit les standards minimaux à respecter<sup>610</sup>.

Sur le dernier point, la Convention *SOLAS* et *COLREG* sont particulièrement utiles. En effet, la Convention *SOLAS* permet d'assurer, d'un point de vue technique<sup>611</sup>, le

---

<sup>598</sup> Art. 94(2)(a), CNUDM.

<sup>599</sup> Art. 11, Convention des Nations unies sur les conditions d'immatriculation des navires.

<sup>600</sup> H. MATAGNE DZUMDJIO, *La problématique des pavillons de complaisance à l'ère du développement durable*, mémoire, Université du Québec à Montréal, octobre 2009, p. 65-66 ; N.M. HOSANEE, « A critical analysis of flag state duties as laid down under article 94 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea », *Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of legal affairs*, New York, United Nations, 2009, p. 25-26.

<sup>601</sup> Art. 94(3), CNUDM.

<sup>602</sup> N.M. HOSANEE, préc., p. 27.

<sup>603</sup> Sur ce point, v. aussi la Convention *MARPOL*, notamment l'article 5.

<sup>604</sup> Chapitre I, Règles 6 à 11, *SOLAS*.

<sup>605</sup> Chapitre I, Règle 12, *SOLAS*.

<sup>606</sup> Chapitre II, *SOLAS*.

<sup>607</sup> H. MATAGNE DZUMDJIO, préc., p. 66. Sur ce point, v. aussi, A. LE BAYON, *Dictionnaire de droit maritime*, Rennes, PUR, 2004, p. 174.

<sup>608</sup> Art. VI, Convention *STCW*.

<sup>609</sup> N.M. HOSANEE, préc., p. 30. Sur ce point, v. par exemple, Convention sur le logement des équipages (1949), Convention sur l'âge minimum (1973) ou encore Convention sur les brevets de capacité des officiers (1936).

<sup>610</sup> *Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention*, n° 147, 1976 ; Convention du travail maritime, 2006.

<sup>611</sup> Sur ce point, v. Chapitre IV, Parties C et D, et Chapitre V, *SOLAS*.

fonctionnement des communications et encadre les questions relatives aux signaux. Elle est complétée par le règlement COLREG, lequel œuvre pour la prévention des abordages en mer. Ces « *regulations are principally concerned with a vessel's conduct and movements in relation to other vessels, particularly when visibility is poor, for the purposes of collision avoidance, and with the establishment of common standards in relation to sound and light signals* »<sup>612</sup>.

En outre, ce dernier a un certain nombre d'obligations à respecter quant à la protection de l'environnement marin. À l'obligation générale de protéger ce milieu<sup>613</sup> s'ajoute une liste de mesures à prendre afin de prévenir, réduire et maîtriser les pollutions<sup>614</sup>, notamment provoquées par les navires. Il s'agit, entre autres, de « [prendre] toutes les mesures nécessaires pour que les activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle le soient de manière à ne pas causer de préjudice par pollution à d'autres États et à leur environnement<sup>615</sup> ». Pour atteindre ces obligations, l'État du pavillon doit « [adopter] des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant son pavillon<sup>616</sup> ». Pour ce faire, ce régime « ne [doit] pas être moins efficace que les règles et normes internationales généralement acceptées<sup>617</sup> ». En plus de devoir établir une réglementation en droit interne, il doit s'assurer que les navires battant son pavillon « respectent les règles et normes internationales applicables<sup>618</sup> ». Il est ainsi chargé de la vérification du respect des prescriptions internationales. Aussi doit-il s'opposer à l'appareillage de navires non conformes<sup>619</sup> et procéder à des enquêtes en cas de suspicion d'infraction, et ce, « quel que soit le lieu de cette infraction ou l'endroit où la pollution en résultant s'est produite<sup>620</sup> ». Si, à l'issue de cette enquête, l'État du pavillon considère être en possession de preuves suffisantes, alors il pourra proclamer une sanction à l'encontre dudit navire, laquelle doit être « suffisamment rigoureuse pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit<sup>621</sup> ».

D'après l'article 94(5), CNUDM, « lorsqu'il prend les mesures visées (...), chaque État est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect ». Il apparaît donc être l'entité protectrice du droit international. Rédigée de la sorte, cette disposition a sûrement « pour but de pallier [le] chaos que pourrait engendrer une multiplication et une diversification des normes nationales (...) [et permettre] d'élaborer un cadre juridique uniforme<sup>622</sup> ».

Au demeurant, l'État du pavillon doit donc « [exercer] sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le

---

<sup>612</sup> N.M. HOSANEE, préc., p. 33.

<sup>613</sup> Art. 192, CNUDM.

<sup>614</sup> Art. 194, CNUDM.

<sup>615</sup> *Ibid.*, § 2.

<sup>616</sup> Art. 211(2), CNUDM.

<sup>617</sup> *Ibid.*

<sup>618</sup> Art. 217(1), CNUDM.

<sup>619</sup> Art. 217(2), CNUDM.

<sup>620</sup> Art. 217(4), CNUDM. L'État du pavillon procèdera aussi à une enquête si une telle demande a été faite par un autre État. Sur ce point, v. art. 217(6) et 217(7), CNUDM.

<sup>621</sup> Art. 217(8), CNUDM.

<sup>622</sup> R.R. CHURCHILL et A. V. LOWE, *The Law of the Sea*, Manchester, University Press, 1999, p. 265, cité par H. MATAGNE DZUMDJO, préc., p. 70.

navire<sup>623</sup> ». L'État du pavillon dispose ainsi d'une juridiction exclusive sur ses navires et les individus qui se trouvent à son bord « *in all parts of the sea within its national jurisdiction, and elsewhere in all parts of the sea which are beyond the jurisdiction of any other State*<sup>624</sup> ». *De facto*, « *states are barred from interfering with the movement and trade of vessel flying the flag of another state*<sup>625</sup> ». Pour autant, « *the traditional principle of exclusive flag state jurisdiction over vessels beyond the territorial sea had not succeeded in eliminating vessel-source pollution or in protecting coastal states from the threat to their environment posed by the rapid increase in the transport of oil*<sup>626</sup> ».

En dressant le bilan des droits et obligations reconnus aux États du pavillon, il est possible de se rendre compte que ces derniers sont l'élément clef de la protection du milieu marin. La « *great discretion over how best to carry out [their duties]*<sup>627</sup> » pourra faire pencher la balance, selon l'État en question, soit du côté de l'environnement marin soit du côté du commerce et de l'économie – ce dernier cas étant aujourd'hui plus plausible. En pratique, il est possible de noter maintes déficiences dans l'application de leurs obligations. Le fait qu'aucune sanction ne soit prévue en cas d'irrespect constitue l'une des faiblesses les plus prononcées de ce système. Aussi est-il nécessaire de voir dans quelle mesure les compétences reconnues aux autres États sont susceptibles, si ce n'est d'enrayer, au moins de contrer partiellement l'État du pavillon.

## II. – Le rééquilibrage des compétences, nécessaire refonte du système

Les compétences des États du port et côtiers ne doivent pas être négligées (A). Pour autant, elles ne doivent pas non plus être exagérées, puisqu'elles ne parviennent pas à pleinement lutter contre l'omnipotence de l'État du pavillon. Il faut donc envisager différentes solutions pour permettre de pallier ces limites (B).

### A. – Les compétences de l'État côtier et de l'État du port

Les États côtiers et les États du port désignent la « même entité [mais] se distinguent par le champ de compétence territoriale de leurs prérogatives<sup>628</sup> ». Les États côtiers sont les premiers à subir les répercussions que pourraient avoir les marées noires sur leurs littoraux. Aussi est-il surprenant qu'en dépit de ce constat, leurs compétences ne soient pas plus prononcées. Dès l'origine, ces derniers ont cherché à étendre leurs prérogatives. Elles se sont continuellement accrues<sup>629</sup>, notamment afin de leur permettre de se protéger contre « [des navires] dangereux pouvant constituer une menace pour [leur] territoire, [leur] population, [leur] économie et [leur] environnement<sup>630</sup> ». L'État côtier est donc en mesure de prendre des

---

<sup>623</sup> Art. 94(2)(b), CNUDM.

<sup>624</sup> N. M. HOSANEE, préc., p. 26.

<sup>625</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 489, note de bas de page 85.

<sup>626</sup> A.E. BOYLE, Marine Pollution under the Law of the Sea Convention, *The American Journal of International Law*, vol. 79, n° 2, 1985, p. 348.

<sup>627</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 489.

<sup>628</sup> H. MATAGNE DZUMDJIO, préc., p. 82.

<sup>629</sup> P. ANGELLI et Y. MORETTI, *Cours de droit maritime*, Infomer, Rennes, 2008, p. 83.

<sup>630</sup> H. MATAGNE DZUMDJIO, préc., p. 77 ; F. LE BORGNE, *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, th., Université de Montréal et Université Paul-Cézanne Aix-Marseille III, 2011, p. 74 ;

normes afin de réguler le passage inoffensif dans sa mer territoriale, notamment pour protéger le milieu marin contre les différentes formes d'atteinte dont il pourrait être victime<sup>631</sup>. En théorie, « le passage est [considéré comme] inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier<sup>632</sup> ». Pourtant, de manière assez surprenante, il ne sera perçu comme y « portant atteinte [que] si [le] navire se livre à (...) une pollution délibérée et grave<sup>633</sup> ». Ces deux critères cumulatifs semblent complexes à atteindre et s'opposent à toute action préventive<sup>634</sup>.

L'État côtier « peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention »<sup>635</sup>. Un droit de police lui est donc reconnu. En pratique, il a la capacité de procéder à « l'inspection matérielle [d'un] navire pour établir [une] infraction », si l'État en question pense que ce dernier « a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements (...) visant à prévenir, réduire, et maîtriser la pollution par les navires<sup>636</sup> ». Si ces suspicions sont avérées, alors il peut tenter une action<sup>637</sup>. Ces dispositions sont valables tant pour la mer territoriale dudit État que pour sa ZEE<sup>638</sup>. En outre, si l'État côtier considère que le régime international en la matière est inadapté à la particularité d'une zone, alors il peut « [adopter des] mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires, pour des raisons techniques reconnues tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques<sup>639</sup> ». Les capacités d'intervention de l'État côtier ne sont pas pour autant limitées à sa mer territoriale et sa ZEE. En effet, il est coutumier<sup>640</sup> de reconnaître qu'ils « peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures<sup>641</sup> ». Si les compétences de l'État côtier sont en mesure de partiellement limiter celles de l'État pavillon, elles restent largement conditionnées à ce dernier<sup>642</sup>.

De son côté, l'État du port est lui aussi doté d'un certain nombre de compétences. Elles se déclenchent lors de l'arrivée volontaire d'un navire dans son port<sup>643</sup>. En raison de la

---

P.B. PAYOYO, *Port State Control in the Asia-Pacific: An International Legal Study of Port State Jurisdiction*, th., Quezon City, Institute of International Legal Studies, University of the Philippines Law Center, 1993, p. 12.

<sup>631</sup> Art. 21(1)(f), CNUDM. Pour autant, « ces lois et règlements ne s'appliquent pas à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées », art. 21(2), CNUDM.

<sup>632</sup> Art. 19(1), CNUDM.

<sup>633</sup> Art. 19(2)(h), CNUDM.

<sup>634</sup> S. KARIM, préc., p. 310.

<sup>635</sup> Art. 73(1), CNUDM.

<sup>636</sup> Art. 220(2) et 220(3), CNUDM.

<sup>637</sup> *Ibid.*

<sup>638</sup> Au regard de l'article 56(1)(b)(iii), « dans la ZEE, l'État côtier a juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne : la protection et la préservation du milieu marin ».

<sup>639</sup> Article 211(6)(a), CNUDM.

<sup>640</sup> L. BOISSON DE CHAZOURNES, R. DESGAGNE et C. ROMANO, *Protection internationale de l'environnement*, Paris, Pedone, 1998, p. 480.

<sup>641</sup> Art. I, Convention sur l'intervention en haute mer.

<sup>642</sup> Par exemple, dès lors que l'État du pavillon engage une enquête ou des poursuites, l'État côtier est contraint d'arrêter les siennes.

<sup>643</sup> Art. 218(1), CNUDM.

présence dudit navire sur son territoire, l'État est souverain<sup>644</sup>. À ce titre, pour éviter et limiter la pollution, il a notamment le pouvoir « [d'imposer] aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans leurs ports<sup>645</sup> ». En bref, il est détenteur d'un « pouvoir exclusif et discrétionnaire dans l'exercice de sa juridiction et de son contrôle sur ses ports<sup>646</sup> ». Il peut ainsi « prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires<sup>647</sup> ». Au vu de ces éléments, il semblerait que la compétence de contrôle de l'État du port soit particulièrement importante pour lutter contre les navires sous-normes et, par extension, contre les éventuels manques de l'État du pavillon.

Une partie des prérogatives de l'État du port a d'ores et déjà été évoquée en amont<sup>648</sup>. Il convient toutefois d'en faire un rapide rappel. D'un point de vue pratique, il semble logique que l'État du port soit celui qui procède à l'inspection des navires. En effet, la réalisation de tels contrôles semble plus faisable à quai qu'en haute mer<sup>649</sup>. Il doit s'assurer de la présence d'un certificat en bonne et due forme à bord d'un navire<sup>650</sup>, étant entendu qu'il doit reconnaître tous les certificats, indépendamment du lieu où ils ont été délivrés<sup>651</sup>. En théorie, l'inspection est censée se limiter à la simple constatation de la présence de ce document<sup>652</sup> et être visuelle<sup>653</sup>. En pratique, cette disposition n'est pas applicable « si cette Partie a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le certificat<sup>654</sup> », si le navire ne l'a pas en sa possession ou si les documents ne fournissent pas assez d'informations<sup>655</sup>. Dans ces hypothèses, il peut immobiliser le navire<sup>656</sup> et même aller jusqu'à lui interdire l'accès à ses ports<sup>657</sup>. Pour autant, cette faculté est assortie d'une limite : « Les États ne [doivent pas retenir] un navire plus longtemps qu'il n'est indispensable<sup>658</sup> ». Ces mesures administratives se sont « [imposées] en raison de l'effacement du contrôle sécuritaire de l'État du pavillon<sup>659</sup> ». Il joue donc un rôle moteur dans la protection de l'environnement marin. Il peut mener des enquêtes<sup>660</sup> et intenter une action en justice s'il réunit des preuves attestant d'un déversement d'hydrocarbures en mer et ce, même au-delà de sa juridiction<sup>661</sup>. Une fois

---

<sup>644</sup> D. BODANSKY, *Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond*, *Ecology Law Quarterly*, vol. 18, n° 4, 1991, p. 738-739.

<sup>645</sup> Art. 211(3), CNUDM.

<sup>646</sup> H. MATAGNE DZUMDJIO, préc., p. 82; E. JAAP MOLENAAR « Port State Jurisdiction: Towards Mandatory and Comprehensive Use », in D. FREESTONE, R. BARNES et D. ONG, *The Law of the Sea: Progress and Prospects*, Oxford, Oxford University Press, 2006, p. 134.

<sup>647</sup> Art. 25(2), CNUDM.

<sup>648</sup> Sur ce point, v. *infra* Première partie, Chapitre II, Section II, I, B, et II.

<sup>649</sup> H. MATAGNE DZUMDJIO, préc., p. 84 ; F. LE BORGNE, préc., p. 87.

<sup>650</sup> Art. 5(2), MARPOL.

<sup>651</sup> Art. 5(1), MARPOL.

<sup>652</sup> Art. 226(1)(a), CNUDM.

<sup>653</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 310.

<sup>654</sup> Art. 5(2), MARPOL.

<sup>655</sup> Art. 226(1)(a), CNUDM.

<sup>656</sup> Art. 219, CNUDM ; art. 226(b), CNUDM.

<sup>657</sup> Art. 4(1)(3), Paris MoU ; Section 4(1)(3), Abuja MoU.

<sup>658</sup> Art. 226(1)(a), CNUDM.

<sup>659</sup> F. LE BORGNE, *op. cit.*, p. 78 ; H. MATAGNE DZUMDJIO, *op. cit.*, p. 84 ; P. CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par l'État du port ou la déliquescence du pavillon ? », in J.-C. HELIN, A. SUPLOT et Y. TANGUY, *La norme, la ville, la mer. Écrits des Nantes pour le Doyen Yves Prats*, Paris, Maison des sciences de l'Homme, 2000, p. 271.

<sup>660</sup> L'enquête peut être demandée par d'autres États. Sur ce point, v. art. 218(3), CNUDM.

<sup>661</sup> Art. 218(1), CNUDM. Pour autant, cet État « n'intente pas d'action (...) pour une infraction du fait de rejets

dressé, ce bilan permet de souligner le caractère novateur de ces compétences.

Néanmoins, au vu des éléments susmentionnés, il apparaît que, si leurs compétences ont été étendues, elles demeurent insuffisantes pour pleinement lutter contre l'hégémonie de l'État du pavillon ce qui justifie des réflexions sur une refonte du système tel qu'établi en 2021.

### B. – Une refonte inéluctable du régime

En évaluant les compétences des différents types d'État, il est apparu que, malgré des évolutions sensibles, les prérogatives reconnues aux États du pavillon demeurent particulièrement larges. L'élément le plus souvent mis en lumière pour justifier l'ineffectivité relative de la réglementation internationale de lutte contre les pollutions par les hydrocarbures est son régime d'exécution<sup>662</sup>. Aussi un rééquilibrage des compétences pourrait constituer une solution appropriée afin de contrecarrer les faiblesses du système<sup>663</sup>. En effet, sans diminution du rôle des États du pavillon, « *the international marine environmental regime may not achieve its full potential*<sup>664</sup> ».

En l'état actuel du droit, les compétences de l'État côtier diffèrent selon les zones concernées. Une tendance semble se détacher : plus le navire se trouve loin des côtes de l'État, moins ce dernier est en mesure d'exercer des prérogatives<sup>665</sup>. Alors qu'elles sont marquées dans sa mer territoriale, elles le sont beaucoup moins en haute mer. En effet, même s'il a été précisé qu'un État côtier peut intervenir dans cette zone<sup>666</sup>, cette possibilité demeure conditionnée. Entre autres, il doit « [consulter] *les autres États mis en cause par l'accident de mer, en particulier le ou les États du pavillon*<sup>667</sup> ». Une nouvelle fois, tout le système semble tourner autour de l'assentiment du pavillon, duquel il serait nécessaire de s'émanciper. L'une des solutions envisageables serait de « *broadening coastal States' prescriptive and enforcement jurisdiction*<sup>668</sup> ». Cette proposition, qui semble parfaitement en adéquation avec les enjeux contemporains mis en avant tout au long de cette étude, s'avérerait difficilement réalisable car elle supposerait de revoir les fondements du droit de la mer. Pour autant, elle n'est pas insensée. Au contraire, « *[it] is, in a sense, inevitable – reflecting the long-term trend in international law of the sea – [to adjust] the jurisdictional balance to address coastal States' concerns*<sup>669</sup> ». En effet, l'attachement des États du pavillon à leurs pouvoirs semble aujourd'hui difficilement justifiable au vu de la nécessité de protéger l'environnement marin

---

effectués dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la ZEE d'un autre État, sauf si ces rejets ont entraîné ou risquent d'entraîner la pollution de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa ZEE, ou si l'autre État, l'État du pavillon ou un État qui a subi ou risque de subir des dommages du fait de ces rejets, le demande », art. 218(2).

<sup>662</sup> A. GRIFFIN, préc., pp. 496 et 512.

<sup>663</sup> H. MATAGNE DZUMDJO, préc., p. 62.

<sup>664</sup> S. KARIM, préc., p. 335 ; L.F.E. GOLDIE, *Environmental Catastrophes and Flags of Convenience – Does the present law pose special liability issues?*, *Pace Yearbook of International Law*, vol. 3, issue 1, 1991, p. 63.

<sup>665</sup> P. B. PAYOYO, préc., p. 10.

<sup>666</sup> Art. I, Convention sur la haute mer.

<sup>667</sup> Art. III, Convention sur la haute mer.

<sup>668</sup> S. KARIM, préc., p. 336. Sur l'augmentation des pouvoirs dans la ZEE, v. C.P. MOORADIAN, *Protecting « Sovereign Right »: The Case for Increased Coastal State Jurisdiction Over Vessel-source Pollution in the Exclusive Economic Zone*, *Boston University Law Review*, 2002, p. 768-816.

<sup>669</sup> C.P. MOORADIAN, préc., p. 816.

et de le faire prévaloir sur leurs intérêts économiques.

En outre, « lorsque des poursuites ont été engagées par un État en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commise au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, ces poursuites sont suspendues dès lors que l'État du pavillon a lui-même engagé des poursuites<sup>670</sup> ». L'une des limites aux droits des États non-pavillons réside donc dans la volonté de l'État du pavillon d'engager des poursuites. À première vue, certains pourraient considérer que l'État importe peu tant que les navires fautifs font l'objet de poursuites. Ce n'est pas tout à fait vrai. En pratique, comme il l'a été démontré, les États n'ont pas les mêmes intérêts, ce qui pourrait grandement se ressentir dans les critères qu'ils appliquent. Pour autant, des garde-fous sont prévus dans la CNUDM. Si les États considèrent que « la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés, [alors ils peuvent] signaler les faits à l'État du pavillon<sup>671</sup> ». Ce dernier devra alors mener une enquête et, si cela s'avère nécessaire, corriger ses erreurs<sup>672</sup>. Cette disposition est utile mais ne permet pas aux États non-pavillons d'agir de manière autonome. Aussi est-il nécessaire de s'intéresser à une autre prescription, plus audacieuse. En effet, d'après l'article 228(1), CNUDM, si l'État en question est victime d'un dommage grave ou si l'État du pavillon a failli, « à plusieurs reprises (...) à son obligation d'assurer l'application effective des règles et normes internationales en vigueur », alors la suspension des poursuites ne trouve pas application. Malgré cette alternative, le droit est une nouvelle fois en faveur de l'État du pavillon, qui, s'il décide d'engager des poursuites, aura toujours le dernier mot. Aussi serait-il nécessaire, pour que ces États puissent mener à bien leur mission de protection de l'environnement marin, qu'il puisse agir de manière indépendante, sans avoir à constamment rechercher l'aval de l'État du pavillon.

De ces différents arguments et observations, ressort la nécessité de « briser l'hégémonie<sup>673</sup> » de l'État du pavillon. Toutefois, le rééquilibrage des compétences supposerait de refondre le régime juridique du droit de la mer. Cela semble particulièrement complexe étant donné qu'il s'agit d'une discipline ancienne et qu'il n'y a pas de consensus sur ces questions au sein de la communauté internationale. De nombreuses autres limites et solutions envisageables auraient pu être étudiées, mais elles semblent, elles aussi, pour l'heure, plus utopiques que réalisables. Par exemple, alors que certains veulent doter l'OMI de certaines prérogatives<sup>674</sup>, d'autres militent en faveur de la suppression de la haute mer « en étendant les zones soumises aux juridictions nationales jusqu'à ce qu'elles recouvrent l'ensemble du milieu marin<sup>675</sup> ». La suppression de cette zone permettrait de rééquilibrer les pouvoirs entre les États du pavillon et les autres. De fait, la juridiction des États côtiers s'étendrait, ce qui leur permettrait de prendre davantage de mesures pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures en mer. Ces diverses propositions rendraient, sans doute, le régime international relatif à cette question plus effective. Si, en l'état, aucune ne semble accessible, la réflexion théorique doit se poursuivre. À défaut, l'hégémonie de l'État du pavillon continuera, tout comme les aspects négatifs qui y ont trait. En effet, la problématique

---

<sup>670</sup> Art. 228(1), CNUDM.

<sup>671</sup> Art. 94(6), CNUDM.

<sup>672</sup> *Ibid.*

<sup>673</sup> T. CHRISTAKIS, préc., p. 159.

<sup>674</sup> S. KARIM, préc., p. 336.

<sup>675</sup> O. DELFOUR-SAMAMA, Les aires marines protégées, outil de conservation de la biodiversité en haute mer, *Neptunus*, vol. 19, 2013, p. 6-7.

des pavillons de complaisance et les défis d'application dans les PED y sont directement liés.

## CHAPITRE II. – L'INEFFECTIVITÉ DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE FACE À DES SITUATIONS PARTICULIÈRES

S'il est admis que l'arsenal juridique en matière de pollution par les hydrocarbures en mer est plutôt complet et efficace, son effectivité demeure en demi-teinte. Le non-respect de ce régime est d'autant plus flagrant dans les pavillons de complaisance. Ces derniers, en n'appliquant que dans une moindre mesure la réglementation internationale, concourent à son ineffectivité (Section I). Pour autant, elle n'est pas uniquement due à ce phénomène. L'application à géométrie variable qui est faite de ce régime par les PED contribue aussi à sa fragilité. Pour y remédier, des perspectives d'amélioration demeurent envisageables (Section II).

### SECTION I. – LA PROBLÉMATIQUE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Pour comprendre les dégâts engendrés à l'environnement marin par les pavillons de complaisance, il est nécessaire de revenir dans un premier temps sur les fondements théoriques et pratiques ayant permis leur pérennisation (I). Dans un second temps, il conviendra de mettre en exergue les raisons pour lesquelles cette concurrence interétatique peut être critiquée en droit international. En effet, alors qu'elle semble difficilement conciliable avec les obligations qui incombent aux États, elle continue d'exister en dépit de ses incidences sur l'environnement marin (II). Aussi ce phénomène participe-t-il à bien des égards à l'ineffectivité relative de la réglementation internationale sur la pollution par les hydrocarbures en mer.

#### I. – L'avènement de la pratique des pavillons de complaisance

La pratique des pavillons de complaisance trouve, en partie, ses origines dans l'un des principes majeurs du droit de la mer : la liberté en haute mer (A). En partant de ce postulat, les États, soucieux de tirer des bénéfices pécuniaires et politiques, se sont engagés dans une libéralisation progressive de l'attribution de leur nationalité. De cette conduite sont nés les pavillons de complaisance (B).

##### A. – La liberté en haute mer, source théorique des pavillons de complaisance

Le principe séculaire de la *mare liberum* régit le droit de la mer depuis sa théorisation au XVII<sup>e</sup> siècle<sup>676</sup>. Il est admis que la haute mer, en tant que territoire international, ne peut pas faire l'objet d'appropriation étatique. Son corollaire est la liberté de navigation. Ce principe a été affirmé à de multiples reprises<sup>677</sup> avant d'être entériné conventionnellement<sup>678</sup>. Il admet que « *all nations (...) have equal right to uninterrupted use of the unappropriated*

---

<sup>676</sup> Sur ce point, v. H. GROTIUS, *Mare liberum*, 1609, version traduite, Paris, éd. Panthéon-Assas, 2013 ; H. GROTIUS, *De jure belli ac pacis*, 1625 version traduite, PUF, 2012.

<sup>677</sup> V., par exemple, CIJ, arrêt, *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c/ États-Unis)*, 27 juin 1986, *Rec.*, p. 111-112 ; US Supreme Court, *United States v. Rodgers*, 20 novembre 1983 (150 U.S. 249), opinion dissidente, J. BROWN.

<sup>678</sup> Art. 87, CNUDM.

*parts of the ocean for their navigation*<sup>679</sup> ». Aussi tous les États bénéficient de cette liberté, et ce, indépendamment de leur éventuel caractère enclavé<sup>680</sup>. Toutefois, face à la multitude d'enjeux résultant de l'essor du transport maritime<sup>681</sup>, il a été nécessaire d'établir un cadre pour pouvoir soumettre les navires à un corps de règles et à une juridiction. En conséquence, a été édictée la loi du pavillon. Dès lors, « le navire en haute mer est assimilé au territoire de l'État dont il porte le pavillon car [il] y fait valoir son autorité, et aucun autre État ne peut y exercer la sienne<sup>682</sup> ». En ces termes, la Cour met en exergue la compétence exclusive de l'État du pavillon<sup>683</sup>, qui suppose que « le navire, les activités qu'il accomplit et les personnes qui se trouvent à bord relèvent entièrement de la loi, de la justice [et] de la police de cet État<sup>684</sup> ». Un navire ne pouvant disposer que d'un pavillon<sup>685</sup>, il sera soumis exclusivement à un contrôle et une juridiction<sup>686</sup>.

Une large marge de manœuvre est dévolue aux États quant à l'établissement des critères nécessaires pour bénéficier de leur nationalité. En effet, « chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon<sup>687</sup> ». Cette faculté, non sans lien avec la souveraineté étatique<sup>688</sup>, érige l'État en unique juge<sup>689</sup>. Cependant, cet octroi reste toujours conditionné par la nécessité d'établir un lien substantiel entre le navire et ledit État<sup>690</sup>. La Cour suprême américaine est même allée jusqu'à considérer que l'État du pavillon, de manière unilatérale, est le seul à même de pouvoir constater l'existence d'un lien substantiel<sup>691</sup>. Malgré sa vocation protectrice, ce prérequis souffre d'une absence de définition et de délimitation<sup>692</sup>. De surcroît, aucune précision n'est apportée sur les conséquences qu'emporteraient son inexistence. En dépit de ces ambiguïtés, il est possible de se référer à certaines sources pour établir des bribes de définition.

Il semblerait que le critère de nationalité ait été originellement pressenti<sup>693</sup>,

---

<sup>679</sup> *High Court of Admiralty, Le Louis*, 1817.

<sup>680</sup> Art. 90, CNUDM.

<sup>681</sup> CNUCED, *Review of Maritime Transport*, 2018, (UNCTAD/RMT/2018), p. 10.

<sup>682</sup> CPII, *Affaire du « Lotus »*, 7 septembre 1927, *Rec. Série A*, p. 25.

<sup>683</sup> Art. 92, CNUDM.

<sup>684</sup> L. LUCCHINI, *Droit de la mer : délimitation, navigation et pêche*, Paris, Pedone, t. II, vol. 2, 1996, p. 123.

<sup>685</sup> À défaut, « un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs États, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout État tiers, d'aucune de ces nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité », art. 92(2), CNUDM, et art. 10, Convention sur la haute mer.

<sup>686</sup> Art. 94(1), CNUDM.

<sup>687</sup> Art. 91(1), CNUDM ; art. 5, Convention sur la haute mer ; Cour suprême US, 6 janvier 1953 *Lauritzen v. Larsen*, (345 US 571) ; TIDM, 1<sup>er</sup> juillet 1999, *Navire « SAIGA »* (n° 2) (*Saint-Vincent-et-les-Grenadines c/ Guinée*), *Rec.*, p. 10.

<sup>688</sup> « En général, il appartient à tout Souverain de décider à qui il accordera le droit d'arborer son pavillon et de fixer les règles auxquelles l'octroi de ce droit sera soumis », CPA, 8 août 1905, *Boutres de Mascate (France c/ Grande-Bretagne)*, n° 1904-01, p. 70-71. Un lien de corrélation est donc établi entre la souveraineté et l'établissement des conditions d'attribution de la nationalité aux navires.

<sup>689</sup> *Affaire du Montijo (États-Unis c/ Colombie)*, 26 juillet 1875.

<sup>690</sup> Art. 91(1), CNUDM.

<sup>691</sup> The American Law Institute, *Restatement (Third) of Foreign Relations Law of the United States*, 1987, § 501.

<sup>692</sup> H. MATAGNE DZUMDJIO, *La problématique des pavillons de complaisance à l'ère du développement durable*, mémoire, Université du Québec à Montréal, octobre 2009, p. 40.

<sup>693</sup> E.H. ANDERSON, *The nationality of Ships and Flag of Convenience: Economics, Politics and Alternatives*, *Tulane Maritime Law Journal*, 1996-1997. Sur le critère de nationalité effective, v. CIJ, 6 avril 1955, *Affaire Nottebohm (Liechtenstein c/ Guatemala)*, *Rec.*, p. 22.

notamment par la CDI<sup>694</sup>, pour constater l'existence d'un lien entre le navire et l'État du pavillon. Toutefois, un navire n'ayant que « la nationalité sans la citoyenneté [soit] la nationalité ramenée, réduite, rabattue à la seule désignation de la loi applicable<sup>695</sup> », il semblerait justifiable d'assouplir cette condition. D'autres possibilités ont donc été envisagées. En effet, la jurisprudence considère que « faire intervenir la question (...) de la nationalité des propriétaires ou des actionnaires des compagnies de navigation introduirait un critère inutilement compliqué<sup>696</sup> ». Aussi elle reconnaît au lien économique la qualité de lien substantiel. Ce raisonnement a été appliqué à plusieurs reprises, au niveau international<sup>697</sup> et régional<sup>698</sup>. Néanmoins, une autre approche peut être adoptée. Certains auteurs<sup>699</sup>, se fondant notamment sur l'article 94(1), CNDUM, considèrent que le lien substantiel serait caractérisé uniquement si l'État du pavillon a la capacité d'effectivement faire valoir son contrôle et sa juridiction<sup>700</sup>. Il est possible de conclure de ce qui précède que la doctrine est divisée quant à la substance du lien substantiel requis. Le défaut de précision relatif à son contenu est, en pratique, préjudiciable. Cette prescription est ainsi instrumentalisée par les États, lesquels vont libéralement attribuer leur nationalité.

#### B. – L'attribution libérale de la nationalité aux navires, reflet des intérêts étatiques

Les pavillons de complaisance (*flag of convenience*) attribuent libéralement leur nationalité<sup>701</sup> « à des navires appartenant à des personnes physiques ou morales étrangères non-résidentes [afin de leur permettre] d'échapper au cadre légal imposé par leur pays d'origine<sup>702</sup> », et ce, même en l'absence de lien substantiel<sup>703</sup>. Les conventions internationales omettent la question de la complaisance et ne proposent même pas de définition de ce phénomène. Toutefois, d'autres supports peuvent être pris en compte pour l'expliquer. Dans le Rapport Rochdale, six critères non cumulatifs et non exhaustifs ont été proposés<sup>704</sup>. Aussi seront considérés comme tels les États dans lesquels « les étrangers sont autorisés à détenir et diriger des navires » et « à embarquer librement des équipages qui n'ont pas la nationalité du pavillon »<sup>705</sup>. De même, l'absence de pouvoir et de volonté d'imposer les normes internationales, les modalités de fiscalisation, ou encore le fait que l'immatriculation dans ces

---

<sup>694</sup> CDI, art. 5 du projet de la Convention sur la haute mer.

<sup>695</sup> J. P. LABORDE, De la nationalité du navire et de ce qu'elle peut nous apprendre de la nationalité tout court, *Le dr. marit. fr.*, 2005, p. 803-805.

<sup>696</sup> CIJ, avis consultatif, 8 juin 1960, *Composition du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime*, Rec., p. 169.

<sup>697</sup> *Ibid.*, p. 150.

<sup>698</sup> CJCE, 14 décembre 1989, *The Queen c/ Ministry of Agriculture, Fisheries and Food*, aff. C-216/87 et 25 juillet 1991, *The Queen c/ Secretary of State for Transport*, aff. C-221/89, § 40.

<sup>699</sup> H. MATAGNE DZUMDJO, préc., p. 44-45 ; R.R. CHURCHILL, *The meaning of the « genuine link » requirement in relation to the nationality of ships*, University of Wales, Cardiff, 2000, p. 4-5 ; Regime of the High Seas Note, *United Nation Yearbook International Law Commission*, 1951, p. 76.

<sup>700</sup> Sur ce point, v. Regime of the High Seas Note, préc., 1951, p. 75-76.

<sup>701</sup> J.-M. ROUX, *Les pavillons de complaisance*, Paris, LGDJ, 1961, p. 78.

<sup>702</sup> H. MATAGNE DZUMDJO, préc., p. 3. V. aussi A.B. BOLESZAW, *Flag of Convenience: An International Legal Study*, Harvard University Press, 1962, p. 2.

<sup>703</sup> S. GUINCHARD *et al.*, *Lexique des termes juridiques*, Paris, Dalloz, 2014-2015, p. 725 ; P. ANGELLI, *La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? Étude à partir du cas d'États de la Caraïbe*, th., Université des Antilles et de la Guyane, 2012, p. 7.

<sup>704</sup> Great Britain, *Report of the (Rochdale) Committee of Inquiry into Shipping*, 1970.

<sup>705</sup> *Ibid.* H. MATAGNE DZUMDJO, préc., p. 21.

États soit particulièrement aisée constituent autant d'indices à prendre en compte afin de constater l'existence d'un pavillon de complaisance<sup>706</sup>. Ces différents critères ont amené certains à les qualifier de « *unethical legal fiction*<sup>707</sup> ». En effet, de manière assez surprenante, un tel phénomène pourrait amener à ce qu'un « navire battant pavillon libérien [puisse] être la propriété d'une société panaméenne, laquelle serait la propriété exclusive d'un groupe constitué au Luxembourg et dont la gestion effective se trouverait à New York<sup>708</sup> ». Bien que caricaturale, cette observation du secrétariat de la CNUCED met en exergue les dérives de ce système qui fait pourtant partie intégrante du paysage juridique contemporain.

L'argument économique est sans doute l'un des plus communément soulevés pour expliquer l'avènement de cette pratique<sup>709</sup>. Les armateurs, constamment en quête d'avantages fiscaux, de taux d'imposition modestes, de réglementations souples sur les salaires et donc d'autonomie, vont initier « une course vers le fond<sup>710</sup> ». En effet, dans une période marquée voire dictée par la mondialisation et le capitalisme<sup>711</sup>, les États se trouvent rapidement confrontés à une logique concurrentielle<sup>712</sup>. Aussi « l'approche complaisante, au sens d'une indulgence excessive (...) devient une stratégie envisageable pour attirer ou conserver la clientèle et les investisseurs<sup>713</sup> ». Les États vont tenter d'être attractifs, pour, à terme, en tirer des bénéfices pécuniaires directs ou indirects<sup>714</sup> et espérer des répercussions sur leur développement économique<sup>715</sup>. À cette fin, ils vont adopter une stratégie à plusieurs niveaux. Il s'agira, d'une part, d'assurer aux armateurs des privilèges financiers et, d'autre part, d'abaisser – quantitativement comme qualitativement – les standards de contrôle. Néanmoins, en procédant de la sorte, les États développent une dépendance vis-à-vis de leur clientèle, laquelle peut s'avérer très dangereuse car elle place les pavillons de complaisance dans un rapport de force en leur défaveur<sup>716</sup>.

Certains observateurs ont émis d'autres hypothèses quant aux motivations des États. Il pourrait aussi s'agir du désir d'accroître leur pouvoir politique au sein de la communauté

---

<sup>706</sup> *Ibid.*

<sup>707</sup> ITF Annual FOC Report, 2001, en ligne, <[http://www.itf.org.uk/seafarers/foc/report\\_2001/pages/s05-01.html](http://www.itf.org.uk/seafarers/foc/report_2001/pages/s05-01.html)>, cité par T. SHAUGHNESSY et E. TOBIN, Flag of Inconvenience: Freedom and Insecurity on the High Seas, *Journal of International Law & Policy*, 2006, p. 18.

<sup>708</sup> Retranscription de l'illustration du secrétariat de la CNUCED dans C. BATSCH, Derrière l'accident de « l'Amoco-Cadiz » : le scandale des pavillons de complaisance, *Le Monde diplomatique*, mai 1978, p. 14-15.

<sup>709</sup> Toutefois, certains auteurs déconstruisent cette idée et considèrent que les pavillons de complaisance provoquent aussi des pertes financières. Sur ce point, v. R. J. PAYNE, Flags of convenience and oil pollution: a threat to national security?, *Houston Journal of International Law*, 1980, p. 98.

<sup>710</sup> T. SHAUGHNESSY et E. TOBIN, préc., p. 18 ; F. LE BORGNE, *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, th., Université de Montréal et Université Paul-Cézanne Aix-Marseille III, 2011, p. 129-178.

<sup>711</sup> Sur ce point, v. B. MILANOVIC, *Le capitalisme, sans rival. L'avenir du système qui domine le monde*, Paris, La Découverte, 2020 ; D. TANURO, *L'impossible capitalisme vert*, Paris, La Découverte, 2015 ; H. KEMPF, *Pour sauver la planète, sortez du capitalisme*, Paris, Le Seuil, 2009.

<sup>712</sup> Sur ce point, v. J. CHEN, Globalization and Its Losers, *Minnesota Journal of Global Trade*, vol. 5, issue 1, 2009.

<sup>713</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 130.

<sup>714</sup> Les bénéfices pécuniaires peuvent être directs (apports financiers) ou indirects (création d'emplois/d'infrastructures).

<sup>715</sup> P. ANGELLI, th. préc., pp. 7 et 208, H. MATAGNE DZUMDJO, préc., p. 24-32, F. LE BORGNE, th. préc., p. 160.

<sup>716</sup> A. GRIFFIN, MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full or Half Empty?, *Indiana Journal of Global Legal Studies*, vol. 1, n° 2, 1994, p. 507 ; R. PAYNE, préc., p. 72.

internationale et de peser davantage dans les négociations et prises de décisions<sup>717</sup>. Cette thèse peut notamment s'appuyer sur les dispositions contenues dans les conventions maritimes, lesquelles font régulièrement référence à un pourcentage de flotte minimum requis pour leur entrée en vigueur<sup>718</sup>. De même, seront considérés comme des États particulièrement intéressés les États dotés de flottes importantes. Cette vision des relations internationales peut être corroborée par l'avis consultatif de la CIJ sur la *Composition du Comité de la sécurité maritime*<sup>719</sup>. En effet, la Cour a considéré que le fait de ne pas avoir élu, au sein du Comité, les États dotés d'un tonnage de jauge brute totale sensiblement important, était contraire à la convention portant création de l'Organisation<sup>720</sup>. Il est possible d'en conclure que, plus les États auront une flotte importante, plus leur influence sera grande<sup>721</sup>. De fait, en se dotant d'un registre ouvert et complaisant, les États auront davantage de pouvoir et pourront même se prévaloir d'une faculté de blocage exacerbée assimilable à un « quasi-veto<sup>722</sup> ».

Pour résumer, il s'agirait d'une « non-intervention coupable par aveuglement volontaire qui crée une situation factuelle de non-droit ou de régime réduit, dans l'objectif de s'attirer une clientèle<sup>723</sup> ». En dépit des critiques qui lui sont opposées et des conséquences dramatiques qui s'ensuivent, les pavillons de complaisances continuent de se développer, quand bien même ils sont en contradiction avec diverses obligations internationales.

## II. – Une pratique critiquable aux répercussions non négligeables

La pratique des pavillons de complaisance continue de croître sans être dénoncée devant les juridictions internationales. Pourtant, elle s'avère être en contrariété avec plusieurs normes coutumières fondamentales en droit international et plusieurs règles du droit de la mer, ce qui aurait raisonnablement dû constituer un frein à l'avènement de ce phénomène (A). Son expansion est d'autant plus préjudiciable que les conséquences qui en résultent sont dramatiques pour l'environnement marin (B).

### A. – Une pratique difficilement justifiable au regard du droit international

Si le phénomène des pavillons de complaisance n'est pas répréhensible en tant que tel, cette pratique joue tout de même avec les limites du droit et peut ainsi être critiquée selon

---

<sup>717</sup> H. MATAGNE DZUMDO, préc., p. 24 ; F. LE BORGNE, préc., p. 170 ; H. SLIM « Les pavillons de complaisance » in *Le pavillon : actes écrits du colloque organisé les 2 et 3 mars 2007*, Institut du droit économique de la mer, Association international du droit de la mer, Paris, Pedone, 2008, p. 88. Par exemple, cela leur permettrait de pouvoir bloquer l'adoption d'amendements étant donné qu'il faut un pourcentage minimum de la flotte mondiale.

<sup>718</sup> V., par exemple, art. V(1), MARPOL 73/78 : « Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze États dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties » ; art. 14, Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, 2001.

<sup>719</sup> CIJ, avis consultatif, *Composition du Comité de la sécurité maritime*, préc., p. 171.

<sup>720</sup> Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (devenue OMI), 6 mars 1948.

<sup>721</sup> H. SLIM, préc., p. 91.

<sup>722</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 170.

<sup>723</sup> *Ibid.*, p. 156.

plusieurs fondements. En effet, elle est contraire à une partie des devoirs de l'État du pavillon et transgresse certaines obligations étatiques générales, en tête desquelles la bonne foi et le principe de prévention.

La pratique des pavillons de complaisance est en contrariété avec diverses règles du droit de la mer, notamment celles relatives aux obligations et aux pouvoirs de l'État du pavillon. Avant tout, elle semble être opposée à la prescription prévue à l'article 94(1), CNUDM, selon laquelle « tout État [doit exercer] effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon ». Dans les pavillons complaisants, les contrôles visant à s'assurer du respect des normes, notamment en matière de sécurité maritime<sup>724</sup>, sont rares voire inexistantes. Aussi est-il impossible de considérer que les pavillons complaisants répondent à leur obligation de contrôle effectif. Logiquement, ce phénomène est aussi en contrariété avec l'article 94(5), CNUDM, selon lequel « tout État est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect ». Ce qui caractérise un pavillon complaisant est justement son laxisme vis-à-vis de certaines normes internationales et son indulgence. De fait, il semble difficile de prétendre que ces derniers s'y conforment. De manière analogue, ils sont loin de prendre toutes les mesures en leur pouvoir pour en assurer leur respect. C'est justement le raisonnement inverse qui s'applique : les pavillons de complaisance, pour attirer la clientèle, se veulent moins regardants envers les navires. Cette obligation de contrôle est réaffirmée dans le domaine environnemental, où, là aussi, les pavillons de complaisance contreviennent à leurs obligations internationales. L'article 217(1), CNUDM, note que « les États [doivent veiller] à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux respectent les règles et normes internationales applicables (...) ainsi que les lois et règlements qu'ils ont adoptés conformément à la Convention afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires ». En ces termes, il est donc reconnu à l'État du pavillon l'obligation de s'assurer que ses navires respectent un certain nombre de standards pour éviter, au maximum, la survenance d'une pollution ou en minimiser les répercussions. Pour vérifier le respect de l'ensemble des prérequis, il est prévu que l'État du pavillon procède à des inspections<sup>725</sup>. Or une large partie des navires ne se rendent jamais dans les ports des pavillons complaisants<sup>726</sup>. Par conséquent, il est matériellement impossible de procéder aux contrôles requis ce qui montre bien l'antagonisme entre pavillon de complaisance et respect des normes internationales en droit de la mer. De surcroît, ce phénomène est aussi en opposition avec plusieurs règles coutumières.

La bonne foi est un principe qui sous-tend le droit international en général<sup>727</sup> et le droit de la mer ne fait pas office d'exception<sup>728</sup>. Ainsi l'État doit avoir « un comportement honnête et loyal<sup>729</sup> », lorsqu'il applique ses engagements juridiques. Il faut donc se référer à son intention et s'assurer que son comportement vise à « [protéger] des attentes légitimes d'une part, et (...) certaines finalités et intérêts sociaux d'autre part<sup>730</sup> ». Or les pavillons de

---

<sup>724</sup> Art. 94(3), CNUDM. Il est notamment attendu de lui qu'il porte une attention particulière à la navigabilité du navire et à l'équipage.

<sup>725</sup> Art. 94(4)(a), CNUDM ; art. 217(3), CNUDM.

<sup>726</sup> S. KARIM, préc., p. 310.

<sup>727</sup> AGNU, Résolution 2625 (XXV), 24 octobre 1970 (A/8082), art. 26, Convention de Vienne sur le droit des traités.

<sup>728</sup> Art. 300, CNUDM.

<sup>729</sup> R. CABRILLAC *et al.*, *Dictionnaire du vocabulaire juridique*, 6<sup>e</sup> éd., Paris, LexisNexis, 2015, p. 68.

<sup>730</sup> Préface G. ABI SAAB in R. KOLB, *La bonne foi en droit international. Contribution à l'étude des principes généraux*

complaisance manquent consciemment et à bien des égards à leurs obligations internationales et, de fait, « portent atteinte à l'intérêt public international<sup>731</sup> ». En choisissant délibérément d'instrumentaliser les règles juridiques internationales de manière à limiter au maximum les contraintes qui y sont prévues, ces États ne peuvent raisonnablement être perçus comme respectant le principe de bonne foi – pourtant essentiel au fonctionnement de la société internationale. Certains auteurs, en plus de relever leur mauvaise foi, sont allés jusqu'à considérer qu'une telle conduite pouvait être assimilée à un abus de droit<sup>732</sup>.

De même, il semble difficile de concilier la pratique des pavillons de complaisance avec l'obligation de prévention. Cette dernière, « en tant que règle coutumière, trouve son origine dans la diligence requise (due diligence) de l'État sur son territoire<sup>733</sup> » à savoir « l'obligation, pour tout État, de ne pas laisser utiliser son territoire aux fins d'actes contraires aux droits d'autres États<sup>734</sup> ». En somme, il doit utiliser tous les moyens nécessaires « pour éviter que les activités qui se déroulent (...) sur tout espace relevant de sa juridiction [par exemple, un navire] ne causent un préjudice sensible à l'environnement d'un autre État<sup>735</sup> ». Or les pavillons de complaisance, en raison de leur souplesse prononcée, peuvent difficilement prétendre respecter le principe de prévention. En effet, « ce principe [vise] à empêcher la survenance d'atteintes à l'environnement dont les risques sont connus ou prévisibles<sup>736</sup> ». Les risques de pollution par les hydrocarbures en mer sont avérés et ont fait l'objet de multiples études<sup>737</sup>. En l'occurrence, en minimisant les standards requis, les pavillons complaisants augmentent proportionnellement les risques de déversements d'hydrocarbures. L'existence d'un tel risque devient certaine, et ce, même si sa survenance ne peut jamais l'être. Le principe de prévention, qui « fait maintenant partie du corps de règles du droit international de l'environnement<sup>738</sup> », semble donc, dans son essence même, s'opposer à l'existence des pavillons de complaisance. Pourtant, en dépit de contradictions évidentes, de vives critiques et du caractère coutumier de cette obligation, aucune action juridique n'a abouti à reconnaître son illégalité. Plusieurs arguments pourraient permettre de partiellement expliquer cette attitude. Dans tous les cas, elle semble s'inscrire dans la lignée du droit international de l'environnement : les États sont réticents à engager leurs responsabilités mutuelles. Il s'agit peut-être là d'une des limites les plus centrales à l'effectivité de ce corps de règles. Aussi, en raison de l'inertie des États, ces pratiques continuent de prospérer en dépit de méfaits avérés.

#### B. – L'ampleur des méfaits des pavillons de complaisance sur l'environnement marin

Le secrétariat de l'OMI a précisé que si « certains Gouvernements sont tout à fait prêts à encaisser les droits d'immatriculation des navires sous leur pavillon, [ils] omettent de

---

*de droit*, Institut de hautes études internationales et du développement, 25 juin 2015.

<sup>731</sup> H. MATAGNE DZUMBDJO, préc., p. 47.

<sup>732</sup> Sur ce point, v. J.-P. COT, La bonne foi et la conclusion des traités, *Rev. belge dr. intern.*, 1968 ; J. VAN ZUYLEN, Fautes, bonne foi et abus de droit : convergences et divergences, *Ann. dr. Louvain*, vol. 71, n° 3, 2011.

<sup>733</sup> CIJ, 20 avril 2010, *Affaire relative à des usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay (Argentine c/ Uruguay)*, *Rec.*, p. 14, § 101.

<sup>734</sup> CIJ, 9 avril 1949, *Détroit de Corfou (Royaume-Uni c/ Albanie)*, *Rec.*, p. 22.

<sup>735</sup> CIJ, *Affaire relative à des usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay*, préc., § 101.

<sup>736</sup> S. GUINCHARD *et al.*, préc., p. 778.

<sup>737</sup> Sur ce point, v. *supra*, Première partie, Chapitre I, Section I, I, A.

<sup>738</sup> CIJ, avis, 8 juillet 1996, *Licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires*, *Rec.*, p. 226, § 29.

prendre les dispositions nécessaires pour faire respecter les normes relatives à la sécurité et à l'environnement<sup>739</sup> ». De fait, les pavillons de complaisance constituent, aujourd'hui encore, l'un des obstacles majeurs à la bonne application des conventions relatives à la pollution par les hydrocarbures en mer. Dans l'un de ses rapports, la CNUCED a dénombré « dix raisons fondamentales pour lesquelles le risque de non-respect des normes est plus grand en régime de libre immatriculation<sup>740</sup> ». Il a souligné, *inter alia*, que « le contrôle du respect des normes est foncièrement incompatible avec un régime d'immatriculation qui a un but purement lucratif<sup>741</sup> ». De plus, le fait que « le capitaine et les autres officiers [puissent] se soustraire à toute action judiciaire », que « les armateurs qui résident hors de la juridiction [puissent] impunément refuser de témoigner dans une enquête ouverte » et « qu'ils ne ressentent pas la nécessité de coopérer avec les inspecteurs »<sup>742</sup>, pose des problèmes majeurs en cas de pollution par les hydrocarbures en mer. Aussi, en plus d'être éminemment nocive pour l'environnement marin, cette pratique pousse les États à procéder à « un dumping social, fiscal et réglementaire<sup>743</sup> ». En abaissant à chaque fois un peu plus les normes, les pavillons de complaisance participent indubitablement à l'ineffectivité du droit international relatif aux pollutions en mer.

La complaisance a largement été décriée, notamment en raison de l'insuffisance des contrôles et, plus largement, de l'application parcimonieuse de la réglementation internationale<sup>744</sup>. Or il est nécessaire de souligner que cette pratique n'est nullement isolée : en 2017, plus de 70 % du tonnage mondial était enregistré sous un État pavillon distinct du lieu de domicile du propriétaire du navire<sup>745</sup>. Ces carences, doublées de l'importance du phénomène ont donc des répercussions certaines et directes en pratique. En effet, les navires « sous-normes<sup>746</sup> » sont impliqués dans la majorité des pollutions accidentelles en mer. Les navires du *Torrey Canyon*, de *l'Amoco Cadiz*, de *l'Erika* ou du *Prestige*<sup>747</sup> – qui ont été à l'origine de certaines des plus grandes marées noires de l'histoire – étaient tous sous pavillon de complaisance. Sur ce point, des auteurs ont considéré que « [le naufrage de l'Erika] aura jeté, à la face du monde, le scandale de navires sous-normes sur lesquels des États complaisants acceptent de voir flotter leurs pavillons, d'affréteurs à l'affût du transport au moindre coût, d'armateurs fuyants leurs responsabilités derrière des sociétés écrans<sup>748</sup> ». Ils en ont ainsi conclu que « cette catastrophe n'a rien de naturel [mais] tire son origine d'une logique de

---

<sup>739</sup> « Application des instruments de l'OMI – Document présenté par le Royaume-Uni et l'Australie », FSI 4/3/3, 19 janvier 1996, § 2, cité par T. CHRISTAKIS, « L'exemple du contrôle exercé par l'OMI dans le domaine de la pollution marine », in *L'effectivité du droit international de l'environnement : contrôle de la mise en œuvre des Conventions internationales*, Paris, Economica, 1998, p. 158.

<sup>740</sup> Rapport du secrétariat de la CNUCED, *Flotte de libre immatriculation*, Conseil du Commerce et du développement, Commission des transports maritimes, 3<sup>e</sup> sess. extraord., Genève, 27 mai 1981 (TD/B/C.4/220, n°70), p. 70.

<sup>741</sup> *Ibid.*

<sup>742</sup> *Ibid.*

<sup>743</sup> F. LE BORGNE, préc., p. 157. V., aussi, H. SLIM, préc., pp. 90 et 93 ; C. BUCHET, *Les voyous de la mer*, Paris, Ramsay, 2003, p. 49.

<sup>744</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 506 ; R. J. PAYNE, préc., p. 69.

<sup>745</sup> Sur ce point, v. CNUCED, *Étude sur les transports maritimes*, 2019, UNCTAD/RMT/2019, p. 43.

<sup>746</sup> Sur ce point, v. Y. TASSEL, *Le contrôle des navires par l'État du port : régime et conséquences commerciales*, *Ann. dr. marit. et océan.*, 1999 ; J.-Y. LE DRIANT, *Commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants*, rapport n° 2535, 11<sup>e</sup> législature, 5 juillet 2000, p. 9.

<sup>747</sup> *L'Amoco Cadiz* était sous pavillon libérien, *l'Erika* sous pavillon maltais et le *Prestige* sous pavillon bahaméen.

<sup>748</sup> R. BAUMLER et F. LILLE, *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Charles Léopold Mayer, 2005, p. 11.

profits<sup>749</sup> ». De manière analogue, des exemples plus récents, le *MV Wakashio* en tête<sup>750</sup>, montrent que cette question demeure actuelle.

La plupart du temps, les pavillons de complaisance ne sont ni des États maritimes ni des États dotés de longs littoraux<sup>751</sup>. En effet, parmi les 35 pavillons de complaisance aujourd'hui recensés<sup>752</sup>, près de deux tiers sont membres du Groupe des 77<sup>753</sup>. La majorité des pavillons de complaisance sont donc des PED, qui n'ont que rarement les ressources et la volonté de s'assurer du respect rigoureux des normes environnementales internationales<sup>754</sup>. En effet, en plus de ne ressentir les conséquences dommageables des pollutions par les hydrocarbures que dans une moindre mesure<sup>755</sup>, ces États semblent établir une hiérarchie des intérêts dans laquelle l'argument économique est au sommet. Dès lors, il conviendra de s'intéresser à l'application de la réglementation internationale sur les hydrocarbures en mer par les PED.

## SECTION II. – L'APPLICATION LIMITÉE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE SUR LES HYDROCARBURES PAR LES PED

La communauté internationale a toujours été le théâtre de rapports de force étatiques. Aussi les États développés ont-ils longtemps été les principaux moteurs et créateurs du droit international de la mer. Par conséquent, les intérêts et les caractéristiques propres aux PED n'ont pas été considérés de manière satisfaisante. Au contraire, la réglementation sur les hydrocarbures en mer s'est enrichie au fil des incidents provoqués dans les États développés. Les PED ont donc perçu « *international marine environmental law as offering too inadequate an answer to their need*<sup>756</sup> ». Ce système inadapté a provoqué une application à géométrie variable des normes dans les PED, constituant de fait une atteinte à leur effectivité (I). Pour autant, il semblerait que des perspectives demeurent envisageables pour permettre à terme de rendre ce système davantage effectif (II).

### I. – Une application à géométrie variable dans les PED, symptomatique d'une effectivité limitée

Les particularités des PED n'ont pas été assez prises en compte sur la scène internationale, quand bien même elles entraînent des conséquences directes sur l'application

---

<sup>749</sup> *Ibid.*

<sup>750</sup> Le *MV Wakashio* naviguait sous pavillon panaméen.

<sup>751</sup> V. site de l'*International Transport Workers' Federation*, <<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>>.

<sup>752</sup> *Ibid.*

<sup>753</sup> V. le site du Groupe des 77, <<http://www.g77.org/doc/members.html>>, « l'organisation internationale la plus importante des pays en développement aux Nations unies pour définir et promouvoir leur intérêt collectif et leur programme de développement » (<<https://www.un.org/fr/chronicle/article/le-groupe-des-77-cinquante-ans-dexistence>>).

<sup>754</sup> OECD, OECD Study on Flags of Convenience, *The Journal of Maritime Law and Commerce*, 1972, p. 239 ; E. ARGIROFFO, Flag of convenience and standards vessels: a review of the ILO's approach to the problem, *International Labour Review*, vol. 110, n° 5, 1974, p. 438.

<sup>755</sup> Se référer à l'Annexe 19.

<sup>756</sup> A. FAKHRY, « Capacity-building in International Marine Environmental Law: Perspectives of Developing Countries », in A. KIRCHNER, *International Marine Environmental Law: Institutions, Implementations and Innovations*, London, 2003, p. 97.

du régime de lutte contre les pollutions en mer. En effet, plusieurs facteurs sont à l'origine de la mise en œuvre modérée des normes dans ces États (A). En l'absence de refonte du système, les conséquences pratiques ne parviendront pas à être résorbées et continueront d'affecter négativement l'environnement marin (B).

#### A. – Les facteurs à l'origine de la non-application de la réglementation dans les PED

Un certain nombre d'arguments peuvent être avancés afin, si ce n'est de justifier, au moins d'expliquer l'application parcimonieuse de la réglementation internationale liée aux hydrocarbures dans les PED. Des limites intrinsèques à leur qualité ont notamment eu des retombées significatives sur le degré de mise en œuvre des instruments internationaux.

En effet, « l'incapacité technique et financière<sup>757</sup> », doublée de lacunes scientifiques et technologiques<sup>758</sup>, a souvent été perçue comme le frein principal à la conformité des PED aux standards internationalement établis. Nombre de ces conventions, voire des résolutions de l'OMI, s'avèrent être extrêmement techniques<sup>759</sup>. Or, pour pouvoir mettre en place les dispositions comprises dans ces instruments, il est nécessaire qu'elles soient intelligibles pour tous. Si à certains égards, des efforts ont été faits en ce sens<sup>760</sup>, il n'en demeure pas moins qu'un « manque d'expertise légale<sup>761</sup> » dans les PED continue de constituer un obstacle majeur à leur application effective<sup>762</sup>.

En outre, les conventions relatives à la pollution par les hydrocarbures font peser sur les États de nombreuses charges financières. En effet, les instruments sont très pointus dans ce domaine et nécessitent un certain degré d'investissement. Les parties doivent, *inter alia*, développer leurs flottes et assurer un niveau de surveillance suffisant<sup>763</sup>, doter leurs navires d'équipements élaborés et coûteux<sup>764</sup>, ou encore leurs ports de stations de réception<sup>765</sup>. Cependant, ces investissements, bien que nécessaires pour assurer l'effectivité de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, peuvent être perçus comme un « luxe » pour des États qui « [*struggle*] to provide bare necessities for their people<sup>766</sup> ». Ces constatations ont même été explicitement dénoncées lors de réunions de l'OMI où le caractère « onéreux » et l'absence de « ressources appropriées », justifiaient, pour certains États, une restructuration du système en place<sup>767</sup>. De fait, et en raison des entraves tant techniques que financières auxquelles des États doivent faire face, « *some countries may regard the international standards in the IMO Conventions as ideals to strive for, but not standards which can reasonably be met at this time by ships flying their flag or by ships from neighboring countries*

---

<sup>757</sup> S. KARIM, préc., p. 326.

<sup>758</sup> *Ibid.*, p. 330.

<sup>759</sup> Sur ce point, v., par exemple, Convention SOLAS ; Annexe 1, MARPOL ; COLREG, etc.

<sup>760</sup> Sur ce point, v., par ex., IMO MARPOL, *How to do it: manual on the practical implications of ratifying, implementing, and enforcing MARPOL 73/78*, 2003 : langage clair, compréhensible, à vocation simplificatrice.

<sup>761</sup> S. KARIM, préc., p. 328.

<sup>762</sup> Certains mettent aussi en avant la multiplicité des réunions et des organisations/organismes. De fait, les États n'ont pas toujours les moyens d'envoyer leurs experts.

<sup>763</sup> Partie B, Règle 31 « Dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures », Annexe I, MARPOL.

<sup>764</sup> Sur ce point, v., par exemple, Partie A, règles 18, 19, 22, 29, 30 et Partie B, règle 32, Annexe I, MARPOL.

<sup>765</sup> Chapitre 6, Règle 38, « Installations de réception », Annexe I, MARPOL.

<sup>766</sup> S. KARIM, préc., p. 238.

<sup>767</sup> Sur ce point, v. Document présenté par le Royaume-Uni, 3<sup>e</sup> Session du Sous-Comité sur l'application des instruments de l'OMI, 1994, FSI 3/3/5.

*entering its ports*<sup>768</sup> ».

Si ces problématiques peuvent largement influencer le respect du système en vigueur, il n'en demeure pas moins qu'elles n'auraient pas une place si prépondérante si les PED faisaient tant de la protection et de la préservation de l'environnement marin que des « impacts socio-économiques<sup>769</sup> » résultant des pollutions, un enjeu central. L'argument économique, ainsi souvent invoqué, ne doit pas justifier l'inertie dans laquelle se trouve certains États. En effet, les PED ne peuvent recevoir l'assistance des institutions ou des États développés qu'en en faisant expressément la demande<sup>770</sup>. En pratique, il arrive qu'ils ne procèdent pas à de telles sollicitations. Pour autant, « *developing countries should not use the lack of financial assistance as an excuse for non-compliance with global standards. If there is firm determination, at least some of the international convention may be implemented in full or in part without any external help*<sup>771</sup> ». En outre, et en dépit de développements économiques parfois significatifs dans certaines régions du monde<sup>772</sup>, la protection environnementale demeure relayée au second plan. Par exemple, des membres de l'OPEC peinent à répondre à leurs obligations internationales quand bien même l'argument financier semble plus difficile à utiliser<sup>773</sup>. En comparaison, le Viêt-Nam, en dépit d'un PIB par habitant largement inférieur et de ressources financières moindres<sup>774</sup>, a su appliquer de manière rigoureuse la réglementation internationale relative à la pollution par les hydrocarbures en mer<sup>775</sup>. *De facto*, ce non-respect des normes s'apparenterait davantage au « manque de volonté politique<sup>776</sup> » qui règne dans une partie des PED. Ces différents obstacles ont eu des répercussions certaines en pratique et sont, de fait, des limites à l'avènement d'un système réellement effectif.

#### B. – Les répercussions pratiques de ces fragilités

Les facteurs à l'origine de l'application parcimonieuse de la réglementation sur les hydrocarbures en mer par les PED ont de réelles retombées en pratique. MARPOL prévoit que « les Parties à la Convention coopèrent à la recherche des infractions et à la mise en œuvre des dispositions de la présente Convention en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu<sup>777</sup> ». En dépit de cette disposition, aucune des conventions sur les hydrocarbures en mer ne prévoit l'établissement d'une autorité de surveillance internationale. Aussi il revient à chaque État, de manière indépendante, d'y

---

<sup>768</sup> R. BECKMANN, « Ratification and Effective Implementation of IMO Convention in the East Asian Seas Region », East Asian Seas Congress, Haikou, 2006.

<sup>769</sup> S. KARIM, préc., p. 329.

<sup>770</sup> Sur ce point, v. art. 17, MARPOL 73/78, et art. 6(1)(iii) et 9(1), OPRC.

<sup>771</sup> S. KARIM, préc., p. 337.

<sup>772</sup> À titre d'exemple, le taux de croissance du PIB dépasse le 6 % en Afrique de l'Ouest. Sur ce point, v. INS/C. UEMOA : RSM juin 2020.

<sup>773</sup> Par exemple, le PIB par habitant du Qatar était de 62 088,1 \$, en 2019, et celui des Émirats arabes unis de 43 103,3 \$, pour la même année. Sur ce point, v. le site de la Banque mondiale, <[https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GDP.PCAP.CD?most\\_recent\\_value\\_desc=false](https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GDP.PCAP.CD?most_recent_value_desc=false)>.

<sup>774</sup> Le PIB par habitant du Viêt-Nam était de 2 715,3 \$ en 2019, *ibid*.

<sup>775</sup> Sur ce point, v. T. HOANG NGUYEN, « Study on the implementation of the port reception facilities regulations of MARPOL in Vietnam », *World Maritime University Dissertations*, 2017, p. 14-18, en ligne, <[https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1585&context=all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1585&context=all_dissertations)>.

<sup>776</sup> S. KARIM, préc., p. 329.

<sup>777</sup> Art. 6(1), MARPOL.

procéder. Elle sera donc sujette à l'engagement individuel, à la volonté, mais aussi aux ressources financières de chacun. En pratique, ces éléments semblent faire défaut. En effet, il a été relevé à plusieurs reprises qu'une part considérable des États échoue à son obligation de surveillance, et, par voie de conséquence, ne décèle pas de nombreux déversements illégaux<sup>778</sup>. Ce « manque de surveillance effective<sup>779</sup> », notamment de la part des PED s'explique par le fait qu'ils n'aient « *neither the resources nor the interest to patrol the many millions of ocean miles*<sup>780</sup> ». En effet, la surveillance, qui peut se faire par le biais de navires, d'avions ou d'aéronefs, nécessite un effectif et du matériel dédiés. Au demeurant, si les équipements ne sont pas assez performants, ils sont susceptibles de se heurter à des difficultés techniques importantes, par exemple, quant à l'identification des navires à l'origine des déversements en mer. Or la surveillance est primordiale pour assurer l'effectivité de la lutte contre la pollution : à défaut, pourrait se répandre un sentiment d'impunité aux conséquences dramatiques pour l'environnement marin.

Ces difficultés hybrides, qui dépendent tant de la volonté étatique que des ressources financières et techniques, se retrouvent aussi dans le cadre des installations de réception. Dans l'Annexe I, Convention MARPOL, il est prévu que les États « s'engagent à garantir la mise en place d'établissements de réception des déchets pétroliers dans les ports de chargement, les zones de réparation des navires et les ports de soutage<sup>781</sup> ». Toutefois, cette prescription a été interprétée par les PED comme ne prévoyant pas d'obligation légale<sup>782</sup>. Aussi le flou sémantique a-t-il permis aux PED d'instrumentaliser la norme en leur faveur. Cette lecture, bien que critiquable, a été confortée par l'OMI, laquelle considère que « [cette disposition] ne signifie pas que le gouvernement d'un État Partie doit mettre en place cet établissement, cela veut dire, en pratique, que le gouvernement peut exiger, à une autorité du port ou à un opérateur du terminal, de fournir ces établissements<sup>783</sup> ». Or, si une norme n'est pas obligatoire et est dénuée de sanction, alors elle relève de la *soft law*. Même si l'importance d'établir de telles installations a été réaffirmée à plusieurs reprises<sup>784</sup> et qu'un manuel et des guides ont été dédiés à la question<sup>785</sup>, son application ne découle que de la bonne volonté des États. En l'occurrence, ceux en voie de développement arguent que leur refus d'établir de telles stations s'explique par l'ampleur du coût qu'elles représentent<sup>786</sup>. Aussi nombre d'entre eux n'ont pas installé de stations de réception ou ont établi des installations ne répondant pas aux critères fixés<sup>787</sup>. En effet, en 2016, le Sous-comité III a relevé, pour les stations de

---

<sup>778</sup> G. PEET, *The MARPOL Convention: Implementation and effectiveness*, *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, vol. 7, 1992.

<sup>779</sup> S. KARIM, préc., p. 319.

<sup>780</sup> A. GRIFFIN, préc., p. 501.

<sup>781</sup> Règle 38, Annexe I, MARPOL.

<sup>782</sup> A.K. TAN, *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, 2006, p. 225.

<sup>783</sup> IMO MARPOL, *How to do it: manual on the practical implications of ratifying, implementing, and enforcing MARPOL 73/78*, 2003, p. 74.

<sup>784</sup> Sur ce point, v., par exemple, art. 11(d) et 17(b), MARPOL.

<sup>785</sup> « Installations de réception portuaires – Comment procéder ? », Londres, OMI, 2016, Comité du milieu marin, Circulaire n° 834, « Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires », 1<sup>er</sup> mars 2018.

<sup>786</sup> Rapport de la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement, cité par R.B. MITCHELL, *Intentional Oil Pollution at Sea: Environmental Policy and Treaty Compliance*, Cambridge/London, The MIT Press, 1994, p. 208 : le coût de telles stations dans les PED s'est élevé à 560 millions de dollars entre 1993 et 2000.

<sup>787</sup> Sur les critères établis, v. Règle 12, Annexe I, MARPOL.

réception dans les ports, 70 inadéquations présumées<sup>788</sup>. Ces insuffisances semblent contrarier l'ensemble des règles relatives à la pollution par les hydrocarbures en mer, lesquelles interdisent des déversements en mer au-delà de certains seuils<sup>789</sup>. Pour pouvoir respecter cette obligation, les navires doivent pouvoir bénéficier de « moyens d'évacuations alternatifs<sup>790</sup> ». À défaut, l'absence de tels équipements pourrait servir aux navires de justification pour leurs déversements en mer.

En outre, le manque de volonté étatique pourrait aussi transparaître au moment de la soumission de rapports à l'OMI<sup>791</sup>. L'examen des rapports étatiques a pour vocation de dresser un constat sur l'application de la réglementation internationale sur les hydrocarbures en mer, afin de pouvoir déceler les manques et tenter d'y remédier. Les dispositions enjoignant les États à transmettre leurs rapports n'emportant pas de sanction, l'OMI ne peut se contenter que de leur coopération. Aussi, même si cette obligation est textuellement établie, elle reste conditionnée à la volonté des États et est donc souvent négligée. Depuis les années 90, les États qui ont transmis à l'OMI des indications quant à leur contrôle sont rares<sup>792</sup>, et le sont d'autant plus pour les PED<sup>793</sup>. De plus, même dans l'éventualité où les rapports seraient transférés, il arrive fréquemment qu'ils soient incomplets ou en retard, ce qui ne permet pas à l'OMI de mener à bien la mission qui lui a été confiée<sup>794</sup>. L'absence de suivi est préjudiciable et ne permet pas de procéder à une auto-évaluation, pourtant primordiale pour améliorer le système en vigueur et son effectivité.

Ces diverses illustrations ont permis de mettre en exergue les répercussions pratiques du manque de ressources et de volonté dans les PED. Bien que ce panorama pousse à être pessimiste, il faut néanmoins s'intéresser aux éléments à même de contrecarrer ces limites, à savoir le rôle joué par la communauté internationale et les perspectives d'évolution envisageables.

## **II. – Les perspectives d'évolution en vue d'une application plus effective de la réglementation internationale sur les hydrocarbures en mer**

Face à ces obstacles et à leurs répercussions, un certain nombre de correctifs sont et pourraient être envisagés, afin d'assurer une protection plus effective de l'environnement marin. Pour améliorer le système en vigueur, il est nécessaire d'accroître l'assistance de la communauté internationale, qu'elle soit technique, technologique ou financière vis-à-vis des PED (A). En outre, le phénomène des pavillons de complaisance étant intimement lié à la qualité de PED, il apparaît tout aussi essentiel d'envisager des solutions afin de le limiter au maximum (B).

---

<sup>788</sup> Sous-Comité de l'application des instruments de l'OMI (III), 4<sup>e</sup> session, 29 septembre 2017.

<sup>789</sup> Partie C, Règle 15, « Contrôle des rejets d'hydrocarbures », Annexe I, MARPOL.

<sup>790</sup> L. BOISSON DE CHAZOURNES et al., *Protection internationale de l'environnement*, Paris, Pedone, 2005, p. 448.

<sup>791</sup> La procédure de soumission de rapports est, par exemple, prévue à l'art. 5, OPRC, à l'art. XII, Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, aux art. 8 et 11, MARPOL, etc.

<sup>792</sup> S. KARIM, préc., p. 327 ; A. K. TAN, préc., pp. 271 et 278.

<sup>793</sup> S. KARIM, préc., p. 327.

<sup>794</sup> *Ibid.*

#### A. – La nécessaire assistance de la communauté internationale envers les PED

Plusieurs conventions mentionnent la nécessité de « [tenir compte] des besoins particuliers des PED<sup>795</sup> ». Sur ce point, la CNUDM va même au-delà en consacrant un article complet à « l'assistance aux États en développement dans les domaines de la science et de la technique<sup>796</sup> ». Aussi les États développés sont-ils enjoins, par le biais de plusieurs conventions, d'apporter une aide aux PED, susceptible de revêtir différentes formes. MARPOL, sans faire explicitement référence à ces derniers, prévoit pour autant que « les Parties à la Convention doivent (...) promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique en vue [notamment] de se procurer l'équipement et les installations de réception et de surveillance appropriés [et] de faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions visant à prévenir ou à atténuer la pollution du milieu marin par les navires (...) de façon à favoriser la réalisation des buts et des objectifs de la présente Convention<sup>797</sup> ». Il est possible de considérer que cet article a pour vocation de soutenir les PED. En effet, il mentionne les installations de réception et de surveillance. Or il a été démontré qu'elles faisaient défaut dans ces États. En outre, cette disposition se termine par une référence à « la réalisation des buts et objectifs de la Convention ». Aussi il semblerait que cette prescription ait été envisagée comme moyen de lutter contre l'application ineffective de ce corps de règles. Il est regrettable que ces dispositions ambitieuses n'aient pas été appliquées et qu'aucun « *significant fund* » n'ait été créé<sup>798</sup>. En effet, il semble d'autant plus complexe de dénoncer une application à deux vitesses des normes si les programmes d'aide envisagés manquent. Toutefois, cela constitue un support textuel dont l'usage permettrait indéniablement une amélioration tangible en la matière.

Néanmoins, les États développés ne sont pas les seuls à avoir un rôle à jouer. En effet, « *whether noncompliance comes from an absence of capacity or of incentives, financial mechanisms could have overcome the problem, but IMO has never established a program to finance facility costs for developing countries*<sup>799</sup> ». Ses tentatives en la matière ont longtemps été infructueuses et il s'est avéré qu'elle a, à maintes reprises, peiné à prendre en compte les particularités et nécessités des PED<sup>800</sup>. Toutefois, « la question de l'assistance et de la coopération techniques aux pays qui rencontrent des difficultés<sup>801</sup> » a toujours été centrale à l'OMI. Par exemple, un questionnaire leur a été dédié afin de connaître l'étendue des difficultés rencontrées pour pouvoir mieux les appréhender<sup>802</sup>. En outre, l'OMI a fondé un Programme intégré de coopération technique « destiné à aider les gouvernements qui n'ont pas les connaissances techniques et les ressources nécessaires pour que le secteur des transports maritimes bénéficie de conditions sûres et efficaces<sup>803</sup> ». Ce programme est censé, à terme, permettre aux « pays en développement [de] renforcer leur capacité [et] satisfaire aux règles et normes internationales relatives à (...) la prévention de la pollution des mers et

---

<sup>795</sup> Sur ce point, v., par exemple, art. XI, Convention sur la formation des gens de mer ; Préambule, OPRC.

<sup>796</sup> Art. 202, CNUDM.

<sup>797</sup> Art. 17, MARPOL.

<sup>798</sup> S. KARIM, préc., p. 332.

<sup>799</sup> R.B. MITCHELL, préc., p. 208.

<sup>800</sup> Par exemple, l'OMI avait tenté de mettre en place un fonds pour les stations de réception, lequel n'a finalement pas vu le jour. Sur ce point, v. S. KARIM, préc., p. 326.

<sup>801</sup> Assemblée de l'OMI, Résolution A.1067 (28), « Document-cadre et procédures pour le programme d'audit des États membres de l'OMI », 28<sup>e</sup> session, 4 décembre 2013, p. 9 ; T. CHRISTAKIS, préc., p. 170.

<sup>802</sup> *Ibid.*

<sup>803</sup> V. le site de l'OMI, <<https://www.imo.org/fr/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/Default.aspx>>.

à la lutte contre celle-ci<sup>804</sup> ». De plus, le Secrétaire général de l'OMI a conçu, en 2012, des « profils maritimes de pays » et une base de données qui permettent de collecter des informations sur chaque PED afin « d'identifier [leurs] besoins réels en matière de coopération technique<sup>805</sup> ». Pour l'heure, ce programme n'a pas nécessairement eu les effets escomptés notamment en raison de la réticence de certains PED à procéder à une demande d'assistance et à transmettre les informations requises. Cependant, ces diverses initiatives laissent présager des évolutions et à terme, une effectivité plus marquée dans ces États.

En outre, d'autres institutions apportent leur soutien aux PED en complément de l'OMI<sup>806</sup> et des États développés, afin de pallier leurs lacunes. Il s'agit notamment de la Banque mondiale<sup>807</sup> et de ses homologues régionaux, mais aussi des divers programmes des Nations unies<sup>808</sup>, notamment le PNUE. Si ces initiatives sont souhaitables et ont le mérite d'exister, elles demeurent fragilisées par leur manque de coordination<sup>809</sup>. Ces divers programmes de coopération, d'assistance et de financement sont nécessaires à la bonne application de la réglementation internationale de lutte contre les hydrocarbures en mer. Aussi mériteraient-ils de connaître un développement plus poussé. Toutefois, d'autres solutions sont envisageables pour contrecarrer les obstacles à l'application de ces normes dans les PED et pour limiter la pratique des pavillons de complaisance qui y est intrinsèquement liée.

#### B. – La nécessité d'une application plus poussée du régime en vigueur

Des auteurs avaient milité pour que « les navires [soient] catégorisés comme des sujets du droit international. [En effet] à ce titre, ils [pourraient] directement créer des règles qui les lieront sans l'implication des États souverains<sup>810</sup> ». Cependant, cette perception supposerait un changement de dogmes trop important et, de fait, semblerait complexe, voire impossible à admettre en raison de la définition même des sujets en droit international. Aussi serait-il sans doute plus rationnel de partir du système en vigueur pour voir comment l'améliorer ou l'utiliser à meilleur escient.

Le juge Jessup<sup>811</sup> avait mis en exergue que, « si un État entend conférer sa nationalité à des navires en les autorisant à battre son pavillon, sans veiller à ce qu'ils satisfassent à des conditions comme celles de gestion, de propriété, de juridiction et de contrôle, les autres États [n'étaient pas] tenus de reconnaître la nationalité ainsi attribuée aux navires<sup>812</sup> ». Cette vision, bien que protectrice, n'a pas été appliquée par la suite. Au contraire, le TIDM a affirmé, dans l'affaire *Saiga*, « qu'il n'existe pas de fondement en droit à l'affirmation de la Guinée selon laquelle elle peut refuser de reconnaître le droit du *Saiga* de battre pavillon de Saint-Vincent-

---

<sup>804</sup> *Ibid.*

<sup>805</sup> *Ibid.*

<sup>806</sup> Sur ce point, v. T. A. MENASH, *Prevention of Marine Pollution: The contribution of IMO*, Oxford University, 2007.

<sup>807</sup> Sur ce point, v. D. FREESTONE, *The role of the World bank and the global environment facility in the implementation of the Regime of the Law of the Sea Convention*, Oxford University, 2006.

<sup>808</sup> Sur ce point, v. L. DE LA FAYETTE, *The role of UN in International Ocean Governance*, Oxford University, 2006. V. aussi l'assistance technique apportée par la Division des Affaires maritimes et du droit de la mer, <<https://www.un.org/Depts/los/TechAsst.htm>>.

<sup>809</sup> S. KARIM, préc., p. 334 ; Z. ALAM, « IMO Conventions and their Implementation », East Asian Seas Congress, Haikou, 2006.

<sup>810</sup> L.J. KOVATS, How flag states lost the plot over shipping's governance. Does a ship need a sovereign?, *Maritime Policy and Management*, 2006, p. 75-81.

<sup>811</sup> Le juge P. Jessup, de nationalité américaine a été juge à la CIJ de 1961 à 1970.

<sup>812</sup> CIJ, 5 février 1970, *Barcelona Traction*, opinion individuelle du juge Jessup, p. 188.

et-les-Grenadines au motif qu'il n'existe pas de lien substantiel<sup>813</sup> ». Cette conclusion peut sembler surprenante, d'autant plus que le Tribunal avait souligné en amont que « le but des dispositions de la Convention relatives à l'exigence d'un lien substantiel entre un navire et l'État dont il bat le pavillon est d'assurer un respect plus efficace par les États du pavillon de leurs obligations<sup>814</sup> ». En se refusant à reconnaître la possibilité pour les autres États de « contester la validité de l'immatriculation de navires dans un État<sup>815</sup> », le TIDM a indirectement consolidé le phénomène des pavillons de complaisance. Pourtant, l'interprétation faite par le juge, bien qu'ancienne, serait bénéfique car les pavillons complaisants connaîtraient une pression plus importante et, de fait, seraient contraints de davantage respecter les normes internationales établies dans ce domaine. Dans le même ordre d'idées, il serait important voire impérieux de clarifier la notion même de « lien substantiel », qui dépend entièrement de l'interprétation faite par chaque État<sup>816</sup>. Au-delà, il faudrait sanctionner l'absence de ce critère. À défaut, la pratique des pavillons de complaisance risquerait de s'accroître encore davantage. En effet, les États épris d'un sentiment d'impunité ne risquent pas de cesser leurs pratiques.

La recherche de la responsabilité permettrait de lutter contre ce ressenti. En l'espèce, il a été démontré qu'un État complaisant contrevient à ses obligations en tant qu'État du pavillon et aux principes de bonne foi et de prévention. Le fait d'avoir violé des obligations internationales, dont il est directement titulaire, ouvre la voie à l'engagement de sa responsabilité pour fait internationalement illicite – sauf s'il démontre l'existence de circonstances excluant l'illicéité<sup>817</sup>. L'État lésé – vraisemblablement, celui dont les côtes sont polluées – est alors en mesure d'invoquer la responsabilité dudit État<sup>818</sup>. De même, il peut adopter des contremesures<sup>819</sup> « pour [l'amener] à s'acquitter des obligations qui lui incombent<sup>820</sup> ». Si cette action aboutit, il sera alors contraint « d'exécuter l'obligation<sup>821</sup> » et donc, par extension, de cesser le fait internationalement illicite<sup>822</sup>. En plus, il sera amené à réparer le préjudice<sup>823</sup>, bien que le droit à la réparation pour préjudice écologique soit encore embryonnaire. Toutefois, il est aussi intéressant de s'interroger sur la possibilité, pour un État autre que celui qui a été lésé, de rechercher la responsabilité de l'auteur de l'infraction et d'obtenir les garanties précitées. Cette hypothèse est envisagée à l'article 48, PARE. Selon cet article, « tout État autre qu'un État lésé est en droit d'invoquer la responsabilité d'un autre État, si l'obligation violée est due à un groupe d'États dont il fait partie, et si l'obligation est établie aux fins de la protection d'un intérêt collectif du groupe ; ou si l'obligation violée est due à la communauté internationale dans son ensemble ». Pour la première situation, le

---

<sup>813</sup> TIDM, 4 décembre 1997, *Navire « SAIGA » (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c/ Guinée)*, *Rec.*, p. 16, § 86.

<sup>814</sup> *Ibid.*, § 83.

<sup>815</sup> *Ibid.*

<sup>816</sup> Sur ce point, v., par exemple, I. CORBIER, *Le « lien substantiel » : expression en quête de reconnaissance*, *Ann. dr. marit et océan.*, 2008.

<sup>817</sup> Se référer aux articles 20-25, PARE.

<sup>818</sup> Art. 42, PARE. Plusieurs États peuvent être lésés par le même fait internationalement illicite. Dans ce cas, « chaque État lésé peut invoquer séparément la responsabilité de l'État qui a commis le fait internationalement illicite ». Sur ce point, v. art. 46, PARE.

<sup>819</sup> Art. 49-54, PARE ; CIJ, 25 septembre 1997, *Affaire relative au projet Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie c/ Slovaquie)*, *Rec.*, p. 7, § 83.

<sup>820</sup> Art. 49(1), PARE.

<sup>821</sup> Art. 29, PARE.

<sup>822</sup> Art. 30, PARE.

<sup>823</sup> Art. 34-39, PARE.

commentaire de la CDI précise que ces « obligations collectives (...) pourraient concerner l'environnement [car elles] s'étendraient aux accords conclus par un groupe d'États pour la protection d'un intérêt commun plus large<sup>824</sup> ». Aussi est-il admis, dans le domaine environnemental, qu'un État non lésé puisse chercher à faire constater la responsabilité d'un autre. Au-delà, certains auteurs se sont interrogés sur l'opportunité de qualifier ces obligations *d'erga omnes*<sup>825</sup>.

Cette notion est définie dans l'arrêt *Barcelona Traction* comme des « obligations [qu'ont les États] envers la communauté internationale dans son ensemble<sup>826</sup> ». En leur présence, « tous les États peuvent être considérés comme ayant un intérêt juridique à ce que ces droits soient protégés<sup>827</sup> ». Dans cette affaire, plusieurs exemples ont été donnés, et semblaient tourner autour des droits fondamentaux reconnus aux individus<sup>828</sup>. Pour autant, la question peut raisonnablement se poser de savoir si les obligations environnementales peuvent revêtir une telle qualité. En effet, certains auteurs soulignent « que cette théorie tend à promouvoir des valeurs morales et solidaristes en faisant du respect par chacun des États de certaines obligations fondamentales l'affaire de tous : en ce sens, la théorie de l'obligation *erga omnes* répond à une nécessité du monde international d'aujourd'hui<sup>829</sup> ». Or, de nos jours, il n'y a plus de doute possible quant à l'importance et à l'urgence de protéger l'environnement contre la multitude de menaces à laquelle il doit faire face. Au demeurant, « l'environnement est de plus en plus perçu comme une valeur commune à l'humanité tout entière<sup>830</sup> ». Cette position est confortée par plusieurs décisions de la CIJ. Dans un avis consultatif sur la *Licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires*, la Cour a rappelé que « l'environnement n'est pas une abstraction, mais bien l'espace où vivent les êtres humains et dont dépendent la qualité de leur vie et leur santé, y compris pour les générations à venir<sup>831</sup> ». De manière plus audacieuse encore, elle a noté dans l'affaire *Gabčíkovo-Nagymaros* « l'importance [du] respect de l'environnement, (...) non seulement pour les États, mais aussi pour l'ensemble du genre humain<sup>832</sup> ». En ces termes, la Cour semble donc considérer que « la préservation [de l'environnement] est l'affaire de la communauté dans son ensemble<sup>833</sup> ». Au vu des éléments susmentionnés, il convient donc de conclure que les obligations environnementales sont *erga omnes*.

Cette constatation est lourde de conséquences puisque cela suppose que n'importe quel État pourrait engager la responsabilité d'un homologue complaisant. Présentement, il reste regrettable qu'aucun ne se risque à utiliser cette possibilité. En se limitant à une

---

<sup>824</sup> CDI, *Projet d'articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite et commentaires relatifs*, 2001, Commentaire article 42, p. 345, § 7.

<sup>825</sup> Sur ce point, v., par exemple, S. MALJEAN-DUBOIS, Chapitre 5. La responsabilité de l'État en droit international public, stratégies d'évitement et pistes prospectives, *Journal international de bioéthique et d'éthique des sciences*, vol. 30, 2019, p. 95-118.

<sup>826</sup> CIJ, 5 février 1970, *Barcelona Traction, Light and Power Company Ltd (Belgique c/ Espagne)*, *Rec.*, p. 3, § 33.

<sup>827</sup> *Ibid.*

<sup>828</sup> *Ibid.*, § 34.

<sup>829</sup> P. WEIL, « Le droit international en quête de son identité. Cours général de droit international public », *Acad. dr. intern. de La Haye*, vol. 237, 1992, p. 290.

<sup>830</sup> P. DAILLIER, M. FORTEAU et A. PELLET, *Droit international public*, 8<sup>e</sup> éd., Paris, LGDJ, 2009, p. 1421.

<sup>831</sup> CIJ, avis, 8 juillet 1996, *Licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires*, *Rec.*, p. 226, § 29.

<sup>832</sup> CIJ, arrêt, *Projet Gabčíkovo-Nagymaros*, *préc.*, § 53.

<sup>833</sup> P. DAILLIER, M. FORTEAU et A. PELLET, *préc.*, p. 1421 ; Discours de Gilbert Guillaume, Président de la CIJ, prononcé devant la 6<sup>e</sup> Commission de l'AGNU, 30 octobre 2002, p. 7, en ligne, <<https://www.icj-cij.org/public/files/press-releases/2/3122.pdf>>.

« politique sans dents<sup>834</sup> », les États n'œuvrent pas au renforcement de l'effectivité de la réglementation internationale de lutte contre les pollutions en mer. Toutefois, face à l'ampleur des enjeux environnementaux et à la prise de conscience mondiale dans ce domaine, il est possible d'espérer que les États réalisent l'importance du rôle qu'ils auront à jouer. Ce serait une bonne solution pour contrer l'expansion de ce phénomène puisque ces derniers seraient soumis à des pressions plus importantes et nombreuses en raison du caractère *erga omnes* de ces obligations.

## CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE

En conclusion, si le régime international de lutte contre les hydrocarbures en mer a de nombreux atouts, il souffre aussi d'un certain nombre de faiblesses. En effet, le volontarisme étatique et la perpétuelle recherche du compromis constituent des obstacles à l'avènement d'un régime encore plus abouti. De plus, ce dernier omet de reconnaître les particularités des activités *offshores*, quand bien même le régime général n'est pas adapté. Il manque donc à prendre en compte toutes les situations pouvant mener à des pollutions. En outre, ce régime est fondé sur la domination de l'État du pavillon, lequel est doté d'innombrables droits et obligations, et, parfois, d'une ample marge de manœuvre. Même si les États du port et les États côtiers ont de plus en plus de compétences, ils ne sont, pour l'heure, pas en mesure de contrer cette hégémonie.

Dès lors, il est nécessaire d'amorcer une réflexion sur les moyens de réorganiser ce système qui s'avère particulièrement archaïque. À défaut, ses effets indésirables risqueraient de perdurer. La pratique des pavillons de complaisance, à bien des égards critiquables, constitue un obstacle majeur au respect du régime internationalement admis. De plus, l'application des normes est, pour de multiples raisons, complexifiée dans les PED. Les conséquences dommageables de ces deux phénomènes amènent à se questionner sur les perspectives d'évolution envisageables, partant de l'assistance de la communauté internationale à l'engagement de la responsabilité étatique.

---

<sup>834</sup> L. MAERTENS, Quand les casques bleus passent au vert : Environnementalisation des activités de maintien de la paix de l'ONU, *Études internationales*, n° 1, vol. 47, 2016, p. 73.

## CONCLUSION GÉNÉRALE

*Une effectivité en demi-teinte* – En conclusion, le régime international de lutte contre les hydrocarbures en mer a de nombreux atouts, et c'est heureux. En effet, comme le montrent divers exemples, dont plusieurs d'actualité, les conséquences de ces rejets (opérationnels comme accidentels) sont multiples et particulièrement graves, notamment pour l'environnement marin. La communauté internationale a donc été contrainte d'enrichir cette réglementation afin de prendre en compte tous les éléments afférents : l'avant, le pendant, et l'après pollution. En adoptant des normes de droit dur, ce régime s'est différencié de l'essentiel du droit de l'environnement, lequel relève principalement de la *soft law*. Pour autant, et de manière assez paradoxale, il se caractérise par son adaptabilité, permise par l'amendement tacite de ses annexes. Au demeurant, les règles édictées sont abondantes, actuelles et concernent la majorité de la pollution par les hydrocarbures provoquée par les navires. Une large partie d'entre elles régissent des aspects techniques, tenant tantôt à la formation du personnel, tantôt à la construction ou à l'entretien des navires. Les États s'y conforment en grande majorité, ce qui a indubitablement eu des répercussions sur les taux de déversements en mer – lesquels décroissent continuellement depuis des décennies. Toutefois, cette diminution est sans doute aussi due aux multiples mécanismes qui ont influencé les comportements étatiques. En effet, plusieurs dispositifs, comme la certification et le programme d'audit, ont été établis afin de s'assurer de la correcte application des normes par les États. De même, un Sous-Comité a été mandaté pour s'assurer de leur respect grâce au *reporting*. Au-delà encore, un volet punitif a été développé, lequel permet aux États d'engager des poursuites contre des navires en cas d'infraction aux normes relatives à la lutte contre la pollution en mer. À côté a aussi été établi un régime de responsabilité civile et d'indemnisation fondé sur le principe du pollueur-payeur. D'ores et déjà favorable aux victimes et à l'environnement, il a pu l'être d'autant plus lorsqu'il a été utilisé, par des juridictions régionales, en concomitance avec d'autres corps de règles.

En effet, les interactions entre le niveau régional et le niveau international ont joué un rôle central dans la protection du milieu marin contre les hydrocarbures en mer. Après avoir mis en lumière les modalités d'articulation entre les deux, il est apparu évident que les institutions et juridictions régionales s'assuraient, de plus en plus, du respect des normes internationalement consenties. De surcroît, elles ont clarifié des termes trop vagues, en optant pour une approche favorable à l'environnement. De même, le régionalisme, fort de ses innombrables avantages et soutiens, a concouru à lutter contre la présence d'hydrocarbures en mer. En effet, se sont développées diverses configurations de coopération, prenant la forme d'accords ou encore de mémorandums d'entente entre les États du port. Les apports de ces derniers sont nombreux. Ils fonctionnent, eux aussi, sur le système de *reporting*, dont les données sont condensées dans des rapports annuels. Ces derniers sont particulièrement importants puisqu'il s'agit d'une source d'information publique apportant des précisions quantitatives et qualitatives. D'un côté, ils mettent en exergue les taux d'inspection selon les États, et, de l'autre, ils évaluent le respect, par les États du pavillon, des normes en vigueur afin d'établir des listes blanches, grises ou noires. Des informations sont aussi apportées quant aux sanctions administratives prises par les États du port. En effet, ces derniers sont en mesure d'immobiliser des navires, voire de les bannir de leurs ports. Ces éléments amènent à brosser un portrait particulièrement positif du régime international relatif aux hydrocarbures en mer.

Pour autant, force est de constater que, bien que ces nombreux atouts aient concouru à son effectivité, cette dernière demeure en demi-teinte. En effet, ce régime est fragilisé par les problématiques centrales du droit international, à savoir le volontarisme étatique et la recherche permanente du compromis. À ces difficultés s'ajoute l'incapacité du régime international de lutte contre les hydrocarbures en mer à s'adapter aux particularités des activités *offshores*, alors même que les dangers sont avérés. Aussi est-il nécessaire de surpasser les précédentes difficultés rencontrées, afin de parvenir à adopter une convention internationale spécifique. En l'état, ce régime ne régit de manière satisfaisante qu'une partie des pollutions provoquées. De plus, la répartition des compétences entre les États non-pavillons et les États du pavillon semble archaïque. En effet, si les compétences des États côtiers et du port se sont accrues, elles demeurent bien en-deçà de celles reconnues aux États du pavillon. Ce déséquilibre semble être inadapté aux enjeux de protection du milieu marin. Pour contrer cette hégémonie, plusieurs pistes sont envisageables. Il s'agirait, par exemple, de conforter dans des zones plus éloignées, les prérogatives dévolues aux États côtiers – voire supprimer la notion même de haute mer. Il pourrait aussi s'agir d'abolir la tutelle de l'État du pavillon sur chacune des actions menées par les autres États, ou encore de renforcer le rôle des institutions internationales. À défaut, cette position de supériorité est susceptible d'être dommageable.

En effet, le système, tel qu'il est aujourd'hui conçu, provoque des effets non intentionnels particulièrement préjudiciables. Le plus évocateur est le phénomène des pavillons de complaisance. Ces derniers attribuent libéralement leur nationalité à des navires étrangers, afin d'en tirer des bénéfiques réciproques, passant notamment par un abaissement des contrôles. Cette pratique, en dépit d'être en contrariété avec plusieurs obligations étatiques, continue de prospérer sans faire l'objet de dénonciations devant les juridictions. Cette conclusion est d'autant plus grave lorsque sont constatées les répercussions qu'ont ces pavillons complaisants sur le milieu marin. Aussi serait-il nécessaire de voir comment exercer une pression sur ces derniers et comment parvenir à poursuivre les États complaisants. La plupart d'entre eux sont des PED. Ces derniers, pour des raisons techniques, financières ou par manque de volonté, ont tendance à n'appliquer qu'avec parcimonie la réglementation internationale. En pratique, ils vont donc manquer à des obligations qui sont nécessaires à la protection de l'environnement marin, comme celle de surveillance, de soumission des rapports ou encore d'installations de réception. Afin de les aider à mener leurs missions, la communauté internationale dans son ensemble, c'est-à-dire à la fois les États développés et les institutions internationales, ont un rôle majeur à jouer. Leur aide, prenant par exemple la forme d'une assistance technique, pourrait permettre de renverser cette tendance.

*L'amorce d'une nouvelle vision du monde* – Finalement, l'une des limites au régime international de lutte contre les hydrocarbures en mer résulte des fondements même du droit international de l'environnement. En effet, il a été formé selon une approche anthropocentrée « qui envisage la nature comme une corne d'abondance ayant les hommes pour destinataires<sup>835</sup> ». Ce courant de pensée repose sur une conception hiérarchisée du monde – notamment caractérisée par les dichotomies hommes-animaux<sup>836</sup> et homme-nature. Par exemple, lorsqu'une marée noire subvient, les pêcheurs pourront être indemnisés : les pertes

---

<sup>835</sup> J.-P. PIERRON, Au-delà de l'anthropocentrisme : la nature comme partenaire, *Rev. du Mauss*, n° 42, 2013, p. 41-48.

<sup>836</sup> L.P. CELESTIN *et al.*, *Le droit des animaux. Perspectives d'avenir*, Bruxelles, Larcier, 2019, p. 20-21.

économiques résultant de la disparition de certaines espèces dans la zone constitueront un préjudice. Toutefois, il est aujourd'hui nécessaire d'appréhender le préjudice subi par ces espèces et l'environnement marin de manière indépendante, et ce, en dépit de l'usage qui pourrait en être fait par les êtres humains. Ce changement de paradigme a été amorcé par la décision rendue par la CIJ dans l'affaire relative à *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière*. En reconnaissant le préjudice écologique<sup>837</sup>, la Cour admet que « les dommages causés à l'environnement sont susceptibles d'indemnisation en droit international<sup>838</sup> ». Néanmoins, si la position de la Cour est socialement nécessaire et désirable, elle ne va pas jusqu'à reconnaître une scission entre les intérêts humains et l'environnement. En effet, elle fait référence « à la dégradation ou [à] la perte consécutive de la capacité (...) de fournir des biens et services<sup>839</sup> ». Si cette décision est révolutionnaire à bien des égards, la Cour ne semble pas encore capable de se délier des considérations anthropocentristes. Cependant, cela constitue une avancée certaine pour tout le droit de l'environnement, et par extension, pour la réglementation relative aux hydrocarbures. Si d'autres décisions s'inscrivent dans cette lignée, cela supposerait, en effet, que des dommages causés à l'environnement marin pourraient être directement indemnisés. Pour aller au-delà, l'une des solutions envisageables serait de « [redéfinir complètement] la relation de l'homme à la terre [et à la mer], ainsi qu'aux animaux et aux plantes qui y vivent<sup>840</sup> ». En se fondant sur une nouvelle éthique environnementale<sup>841</sup>, il conviendrait de cesser de placer l'homme au centre de tout système pour prendre pleinement en considération la valeur de ce qui l'entoure.

---

<sup>837</sup> CIJ, 2 février 2018, *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière (Costa Rica c/ Nicaragua)*, Rec., p. 15, § 41.

<sup>838</sup> *Ibid.*, § 42.

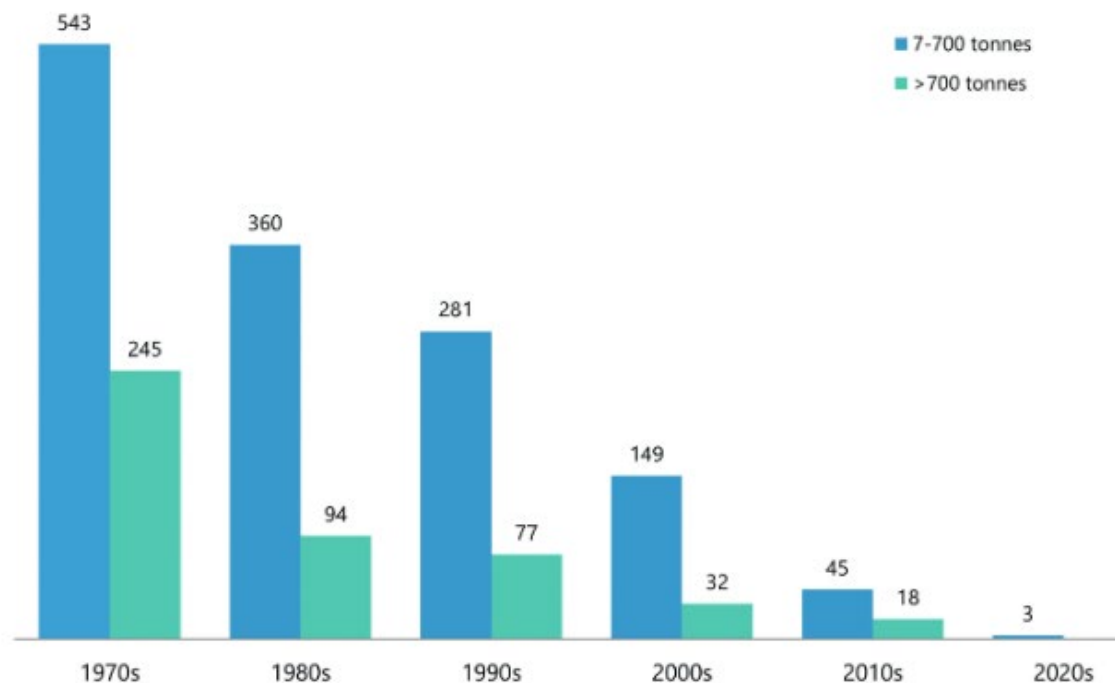
<sup>839</sup> *Ibid.*

<sup>840</sup> A. LEOPOLD, *A Sound County Almanac, with Essays on Conversation from Round River*, New-York, Balantine, traduit par A. Gibson, *Almanach d'un comète des sables*, Paris, Flammarion, 2000, p. 265.

<sup>841</sup> Sur cette question, v. R.S. ROUTLEY, « Is There a Need for a New, an Environmental Ethic? », in *Philosophy and Science: Morality and Culture: Technology and Man*, Proceedings of the XV<sup>th</sup> Congress of Philosophy, Varna, Sophia Press, 1973, p. 205-210 ; J. PASSMORE, *Man's Responsibility for Nature. Ecological Problems and Western Traditions*, New York, Scribner's Sons, 1974 ; K.E. GOOPASTER, On Being Morally Considerable, *Journal of Philosophy*, 1978, p. 308-325.

## ANNEXES

**Annexe 1.** L'évolution du taux de déversement d'hydrocarbures en mer des années 70 à nos jours.



Source : ITOPF, *Oil Tanker Spill Statistics*, 2020, p. 10.

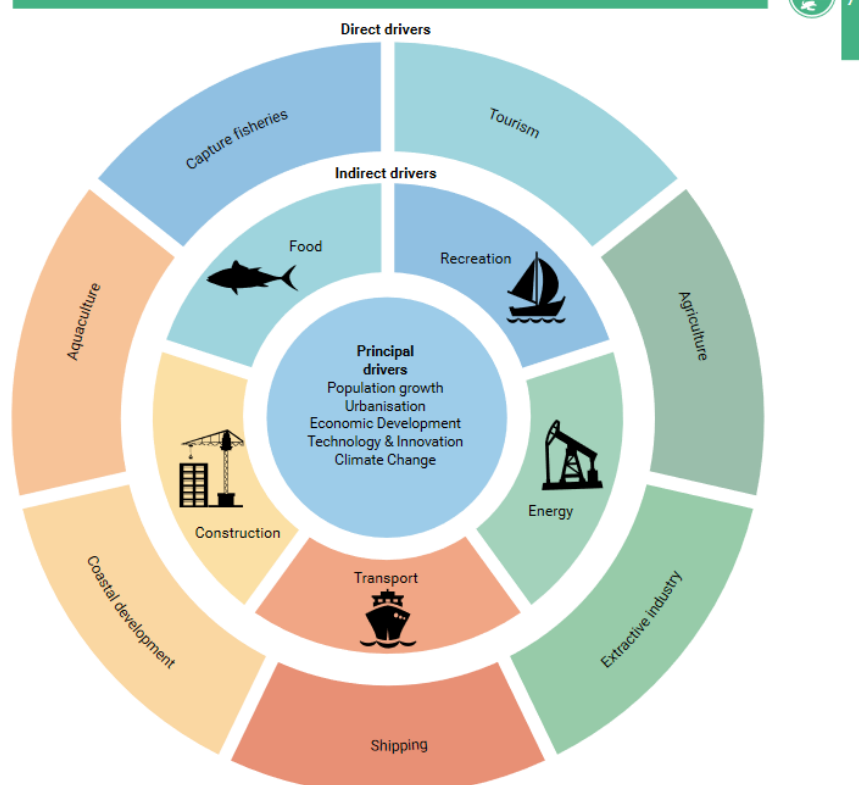
**Annexe 2.** Exemples d'accidents hiérarchisés en fonction de la teneur du déversement (1967-2018).

| Position | Shipname                  | Year | Location   | Spill size (tonnes) |
|----------|---------------------------|------|--|---------------------|
| 1        | ATLANTIC EMPRESS          | 1979 | Off Tobago, West Indies                          | 287,000             |
| 2        | ABT SUMMER                | 1991 | 700 nautical miles off Angola                    | 260,000             |
| 3        | CASTILLO DE BELLVER       | 1983 | Off Saldanha Bay, South Africa                   | 252,000             |
| 4        | AMOCO CADIZ               | 1978 | Off Brittany, France                             | 223,000             |
| 5        | HAVEN                     | 1991 | Genoa, Italy                                     | 144,000             |
| 6        | ODYSSEY                   | 1988 | 700 nautical miles off Nova Scotia, Canada       | 132,000             |
| 7        | TORREY CANYON             | 1967 | Scilly Isles, UK                                 | 119,000             |
| 8        | SEA STAR                  | 1972 | Gulf of Oman                                     | 115,000             |
| 9        | SANCHI*                   | 2018 | Off Shanghai, China                              | 113,000             |
| 10       | IRENES SERENADE           | 1980 | Navarino Bay, Greece                             | 100,000             |
| 11       | URQUIOLA                  | 1976 | La Coruna, Spain                                 | 100,000             |
| 12       | HAWAIIAN PATRIOT          | 1977 | 300 nautical miles off Honolulu                  | 95,000              |
| 13       | INDEPENDENTA              | 1979 | Bosphorus, Turkey                                | 95,000              |
| 14       | JAKOB MAERSK              | 1975 | Oporto, Portugal                                 | 88,000              |
| 15       | BRAER                     | 1993 | Shetland Islands, UK                             | 85,000              |
| 16       | AEGEAN SEA                | 1992 | La Coruna, Spain                                 | 74,000              |
| 17       | SEA EMPRESS               | 1996 | Milford Haven, UK                                | 72,000              |
| 18       | KHARK 5                   | 1989 | 120 nautical miles off Atlantic coast of Morocco | 70,000              |
| 19       | NOVA                      | 1985 | Off Kharg Island, Gulf of Iran                   | 70,000              |
| 20       | KATINA P                  | 1992 | Off Maputo, Mozambique                           | 67,000              |
| 21       | PRESTIGE <sup>+</sup>     | 2002 | Off Galicia, Spain                               | 63,000              |
| 36       | EXXON VALDEZ <sup>+</sup> | 1989 | Prince William Sound, Alaska, USA                | 37,000              |
| 132      | HEBEI SPIRIT <sup>+</sup> | 2007 | South Korea                                      | 11,000              |

Source : *Ibid.*, p. 7.

### Annexe 3. Les différents types de pression sur l'environnement marin.

Figure 7.1: Generalized schematic showing the drivers and pressures relevant to the marine environment



Source: PNUE, *Global environment outlook 6. Healthy Planet, Healthy People*, Cambridge University Press, 2019, p. 179.

### Annexe 4. Nombre d'emplois dans le secteur de la pêche/de l'aquaculture dans le monde (95-2018).

|                             | 1995          | 2000          | 2005          | 2010          | 2015          | 2018          |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                             | (en milliers) |               |               |               |               |               |
| <b>Pêche et aquaculture</b> |               |               |               |               |               |               |
| Afrique                     | 2 812         | 3 348         | 3 925         | 4 483         | 5 067         | 5 407         |
| Amériques                   | 2 072         | 2 239         | 2 254         | 2 898         | 3 193         | 2 843         |
| Asie                        | 31 632        | 40 434        | 44 716        | 49 427        | 49 969        | 50 385        |
| Europe                      | 476           | 783           | 658           | 648           | 453           | 402           |
| Océanie                     | 466           | 459           | 466           | 473           | 479           | 473           |
| <b>Total</b>                | <b>37 456</b> | <b>47 263</b> | <b>52 019</b> | <b>57 930</b> | <b>59 161</b> | <b>59 509</b> |
| <b>Pêche</b>                |               |               |               |               |               |               |
| Afrique                     | 2 743         | 3 247         | 3 736         | 4 228         | 4 712         | 5 021         |
| Amériques                   | 1 793         | 1 982         | 2 013         | 2 562         | 2 816         | 2 455         |
| Asie                        | 24 205        | 28 079        | 29 890        | 31 517        | 30 436        | 30 768        |
| Europe                      | 378           | 679           | 558           | 530           | 338           | 272           |
| Océanie                     | 460           | 451           | 458           | 467           | 469           | 460           |
| <b>Total</b>                | <b>29 579</b> | <b>34 439</b> | <b>36 655</b> | <b>39 305</b> | <b>38 771</b> | <b>38 976</b> |
| <b>Aquaculture</b>          |               |               |               |               |               |               |
| Afrique                     | 69            | 100           | 189           | 255           | 355           | 386           |
| Amériques                   | 279           | 257           | 241           | 336           | 377           | 388           |
| Asie                        | 7 426         | 12 355        | 14 826        | 17 910        | 19 533        | 19 617        |
| Europe                      | 98            | 104           | 100           | 118           | 115           | 129           |
| Océanie                     | 6             | 8             | 8             | 6             | 10            | 12            |
| <b>Total</b>                | <b>7 878</b>  | <b>12 825</b> | <b>15 364</b> | <b>18 625</b> | <b>20 390</b> | <b>20 533</b> |

Source : FAO, « La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture. La durabilité en action », 2020, p. 13.

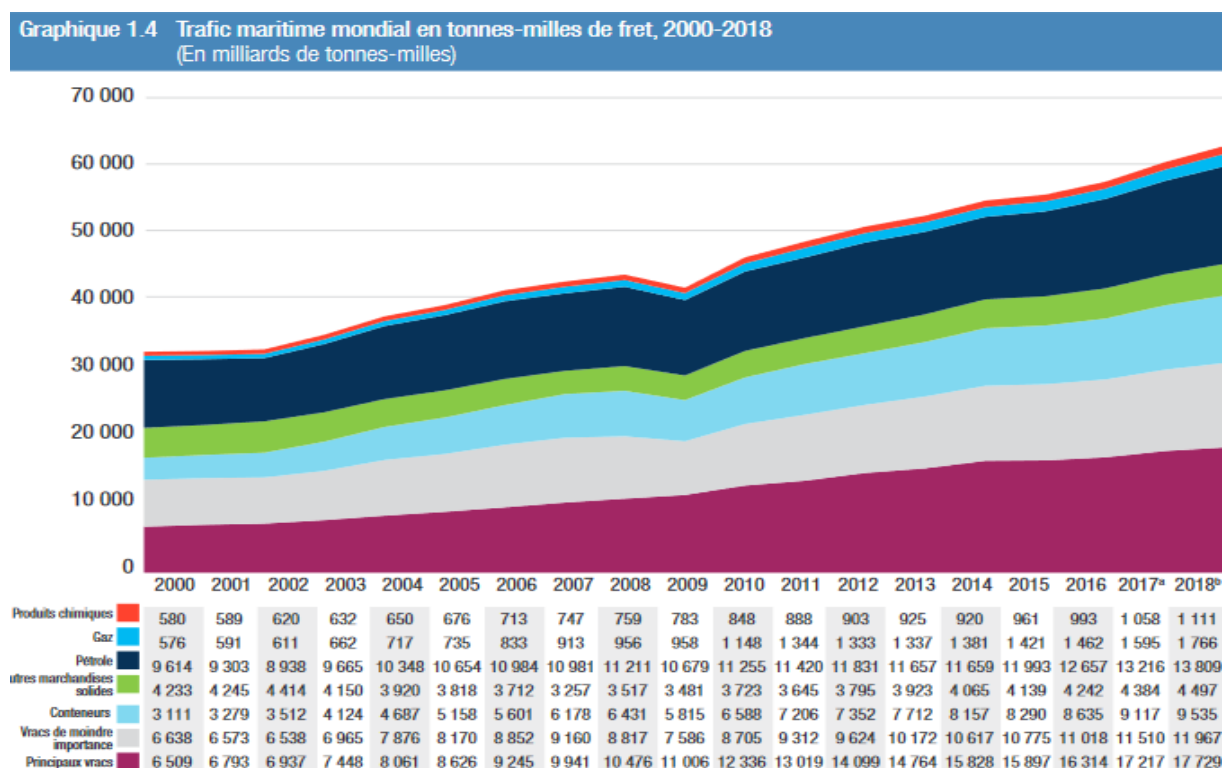
Annexe 5. Tableau synoptique des Conventions internationales présentant des apports pour la lutte contre la pollution contre les hydrocarbures en mer.

| Convention  | Signature<br>Entrée en vigueur                                | Nombre<br>d'États<br>parties | Principaux apports   |
|---|---|------------------------------|--|
| <b>Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures</b>  | 12 mai 1954<br>26 juillet 1958                                | 73                           | Premier essai international <b>d'encadrement de la pollution opérationnelle</b> par les hydrocarbures<br>Prévoit la mise en place d'installations de réception des hydrocarbures dans les ports (art. VIII)  |
| <b>Convention sur la haute mer</b>  | 29 avril 1958<br>30 septembre 1962                            | 63                           | Obligation pour les États <b>d'adopter des normes</b> afin d'éviter la pollution par les hydrocarbures<br>Envisage <b>différents volets</b> de cette pollution : navires, <i>pipelines</i> , exploration et exploitation des fonds marins (art. 24)  |
| <b>Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures</b>               | 29 novembre 1969<br>6 mai 1975                                | 90                           | Reconnaît le droit de l' <b>État riverain d'intervenir au-delà de sa juridiction</b> en cas de pollution ou de risque de pollution présentant des dangers graves et imminents (art. I).  |
| <b>Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</b>                              | 29 novembre 1969<br>19 juin 1975                              | 32                           | Prévoit pour la première fois un <b>régime international d'indemnisation</b> pour les victimes de dommages par pollution par les hydrocarbures<br>Consécration du <b>principe du pollueur-payeur</b><br>Reconnaît la <b>responsabilité objective</b> du propriétaire du navire et envisage les conditions d'exclusion de la responsabilité (art. III)<br>Prévoit un régime de responsabilité limitée (art. V)<br>Entérine l'obligation de <b>souscription à une assurance</b> (art. VII) |
| <b>Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</b> | 18 décembre 1971<br>16 octobre 1978<br><b>Plus en vigueur</b> | 14                           | Premier Fonds international d'indemnisation pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures en mer<br>Permet une <b>indemnisation complémentaire</b> à la <i>CLC</i> lorsque le montant des dommages dépasse la limite fournie dans cette Convention<br>Permet d'indemniser plus de situations   |

|   |   |            |   |
|---|---|------------|---|
| <p><b>Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer</b></p>                                  | <p>20 octobre 1972<br/>15 juillet 1977</p>                | <p>162</p> | <p>Envisage des dispositifs de <b>séparation du trafic</b>.<br/>Fixe l'obligation d'assurer une <b>veille</b> (règle 5) et prévoit une <b>vitesse de sécurité</b> (règle 6).<br/>Met en avant les modalités pour <b>éviter/réagir en cas d'abordage</b>.<br/><b>Renforce la sécurité</b> du trafic maritime.</p>  |
| <p><b>Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et son Protocole (MARPOL 73/78)</b></p>  | <p>2 novembre 1973/17 février 1978<br/>2 octobre 1983</p> | <p>160</p> | <p>Envisage la pollution des navires, <b>accidentelle</b> comme <b>opérationnelle</b>.<br/>Prévoit six Annexes techniques selon les types de pollution (ex. hydrocarbures, eaux usées, substances nuisibles, substances liquides nocives)<br/><b>Interdit les déversements</b> d'hydrocarbures dans des <b>zones données</b> (zones spéciales MARPOL)<br/><b>Diminue</b> le montant de <b>rejet</b> maximum <b>autorisé</b>.<br/>Précise les modalités de mise en place des installations de réception (Chapitre 6 Annexe I).<br/>Prévoit la <b>recherche des infractions</b> (art. 6) et leur <b>sanction</b> (art. 4).<br/>Fixe une obligation de <b>rapport</b> (art. 8), de <b>certification</b> et de <b>visites</b> (Chapitre 2 Annexe I)</p> |
| <p><b>Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer</b></p>   | <p>1<sup>er</sup> novembre 1974<br/>25 mai 1980</p>       | <p>167</p> | <p>Traité fondamental sur la <b>sûreté et la sécurité des navires</b>.<br/>Prévoit des visites et la délivrance de certificats (règles 6-20)<br/>Régit des normes différentes en fonction des situations (type de navire, type de marchandise)<br/>Fixe des normes <b>très techniques</b> pour la <b>construction</b> des navires ou encore le <b>matériel</b>.</p>   |
| <p><b>Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille</b></p> | <p>7 juillet 1978<br/>28 avril 1984</p>                   | <p>166</p> | <p>Première Convention internationale relative à l'équipage des navires.<br/>Prévoit la délivrance de <b>brevets</b> pour s'assurer des compétences de l'équipage (art. VI)<br/>Reconnait l'importance de la <b>coopération et de l'assistance technique</b> (art. XI)</p>  |
| <p><b>Convention des Nations unies sur le droit de la mer</b></p>   | <p>10 décembre 1982<br/>16 novembre 1994</p>              | <p>168</p> | <p><b>Clarifie</b> des Conventions sectorielles.<br/><b>Codifie le droit coutumier</b> maritime.<br/>Crée la ZEE.<br/><b>Précise les droits et obligations</b> des États côtiers, du port et du pavillon en cas de pollution marine.</p>  |

|  |  |            |   |
|--|--|------------|---|
| <p><b>Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures</b></p>     | <p>30 novembre 1990<br/>13 mai 1995</p>  | <p>113</p> | <p>Met l'accent sur la <b>coopération internationale</b> comme moteur de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer.<br/>Promeut la coopération bilatérale et multilatérale en amont des pollutions (art. 10), prévoit une coopération technique protéiforme (art. 9), une coopération et une assistance internationales en matière de lutte contre la pollution (art. 7), et pour la première fois, une coopération dans le domaine de la recherche et du développement (art. 8).</p> |
| <p><b>Convention sur la responsabilité civile et Convention portant création du Fonds</b></p>  | <p>27 novembre 1992<br/>30 mai 1996</p>  | <p>142</p> | <p>Réaffirme la responsabilité objective du propriétaire du navire.<br/>Conditions d'entrée en vigueur <b>plus souples</b>.<br/><b>Elargissement des limites de responsabilité.</b><br/>Convention sur le Fonds s'applique dans de nombreuses situations où l'indemnisation est impossible ou insuffisante.</p>   |
| <p><b>Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute</b></p> | <p>23 mars 2001<br/>21 novembre 2008</p> | <p>102</p> | <p>Réaffirme les obligations et principes contenus dans les Conventions <i>CLC</i>.<br/>Etend le régime de responsabilité civile à la situation particulière de la pollution par fuites ou déversements provenant des <b>soutes des navires</b><br/>Promeut une indemnisation « convenable, prompte, efficace » (Préambule)</p>   |
| <p><b>Protocole portant création du Fonds complémentaires international d'indemnisation</b></p>  | <p>16 mai 2003<br/>3 mars 2005</p>       | <p>32</p>  | <p>Prévoit des indemnisations supplémentaires aux Conventions de 1992</p>   |

Annexe 6. Évolution du trafic maritime mondial (2000-2018) et des échanges pétroliers (2016-2017)

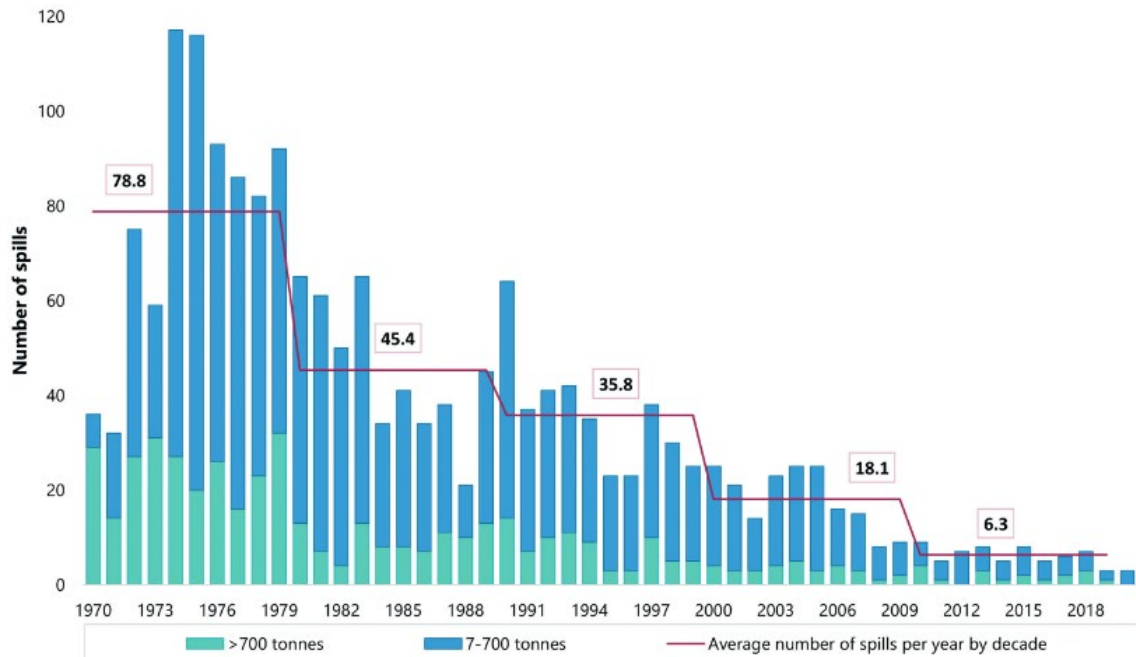


**Tableau 1.5 Échanges pétroliers et gaziers, 2016-2017**  
(En millions de tonnes et variation annuelle en pourcentage)

|   | 2016           | 2017           | Variation en pourcentage 2016-2017 |
|---|----------------|----------------|------------------------------------|
| Pétrole brut                                    | 1 831,4        | 1 874,9        | 2,4                                |
| Autres échanges pétroliers et gaziers           | 1 223,7        | 1 271,2        | 3,9                                |
| <i>dont :</i>                                   |                |                |                                    |
| Gaz naturel liquéfié                            | 268,1          | 293,8          | 9,6                                |
| Gaz de pétrole liquéfié                         | 87,5           | 89,3           | 2,0                                |
| <b>Total des échanges pétroliers et gaziers</b> | <b>3 055,1</b> | <b>3 146,1</b> | <b>3,0</b>                         |

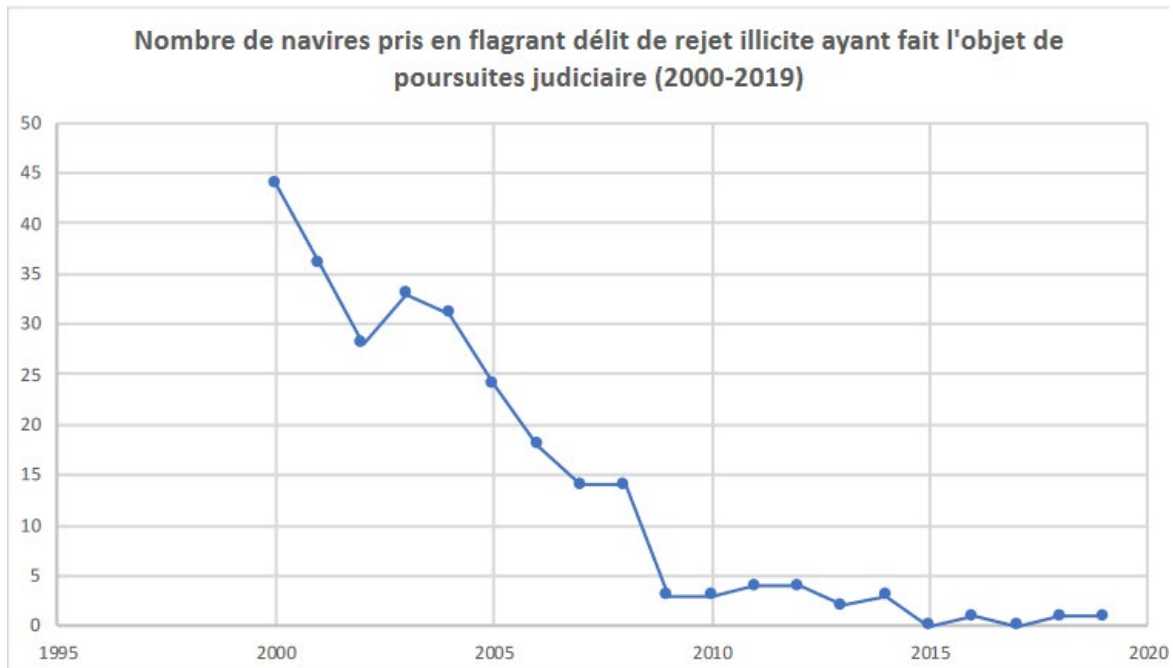
Source : CNUCED, *Étude sur les transports maritimes*, 2018, UNCTAD/RMT/2018, p. 9-10.

**Annexe 7.** Nombre de rejets d'hydrocarbures en mer de 1970 à 2018.



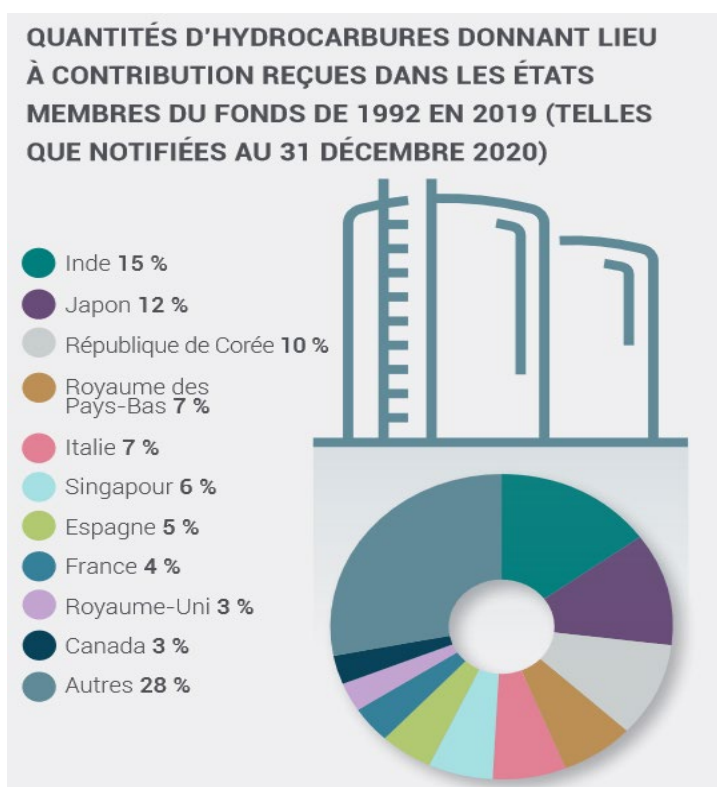
Source : ITOPF, *Oil Tanker Spill Statistics*, 2020, p. 7.

**Annexe 8.** Évolution des poursuites judiciaires en France (2010-2019).



Source : Direction des Affaires maritimes, *Surveillance des pollutions en mer. Bilan annuel 2018*, avril 2019, p. 21.

**Annexe 9.** Contribution des États au FIPOL selon la quantité d'hydrocarbures importée en 2019.

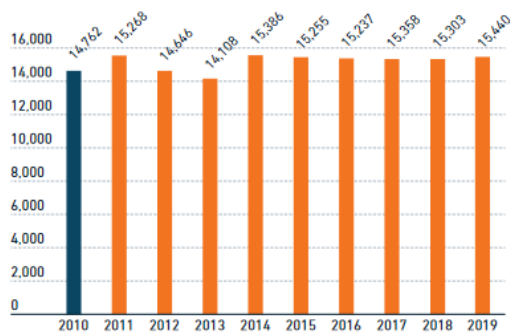


Source : IOPC Funds, Rapport annuel, 2020, p. 24.

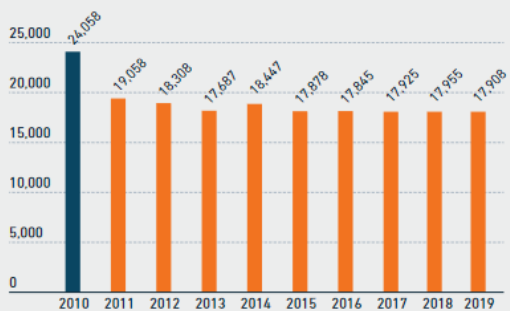
**Annexe 10.** Nombre d'inspections pratiquées dans le cadre du Paris MoU (2014-2019).

**BASIS PORT STATE CONTROL FIGURES 2019**

**NUMBER OF INDIVIDUAL SHIPS INSPECTED**

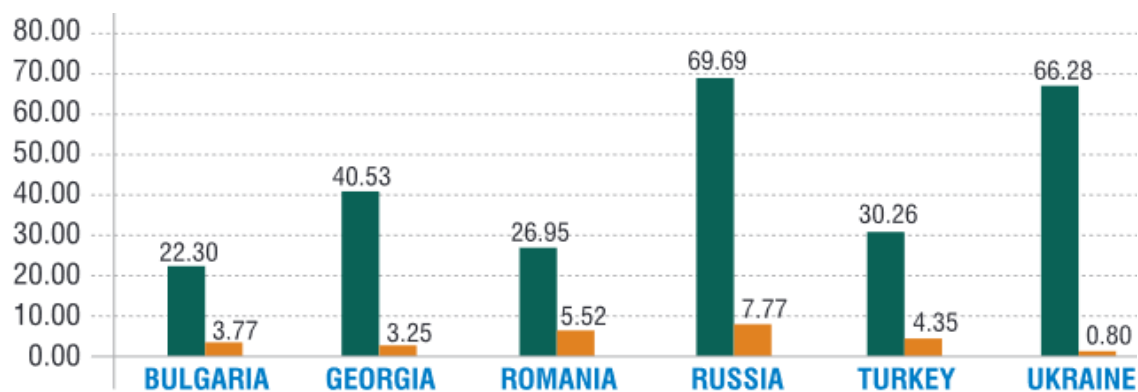


**NUMBER OF INSPECTIONS**



Source : Paris MoU, Rapport annuel, "Port State Progression : Detention rate down", 2019, p. 20.

Annexe 11. Taux d'inspections des navires selon les États du BS MoU en % (2019).

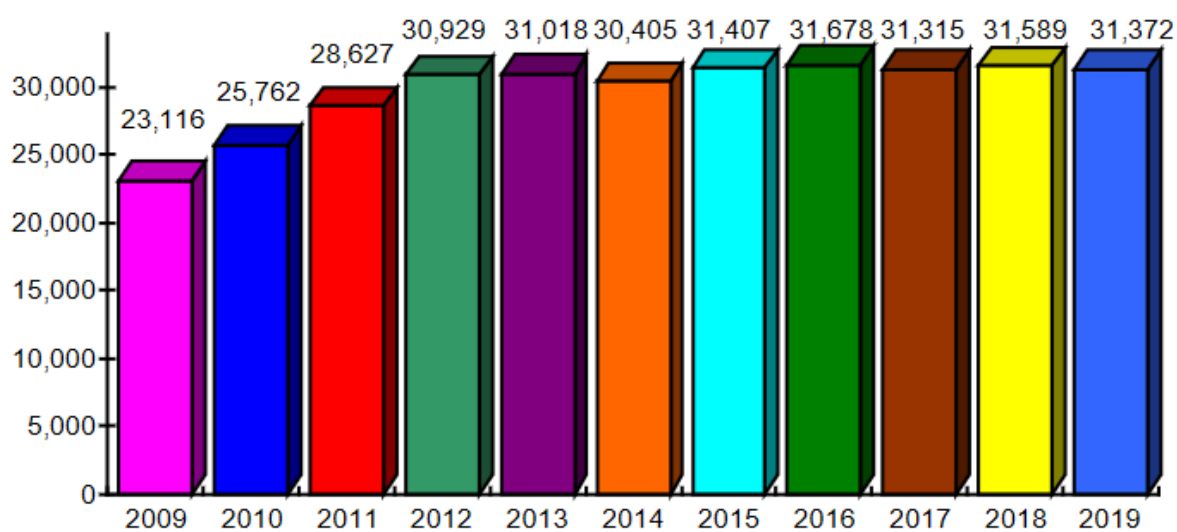


Source : BS MoU, Rapport annuel, *Port State Control in the Black Sea Region*, 2019, p. 7.

Annexe 12. Taux moyen d'inspections du Tokyo MoU par année (2009-2019).

## OVERVIEW OF PORT STATE CONTROL RESULTS 2009 - 2019

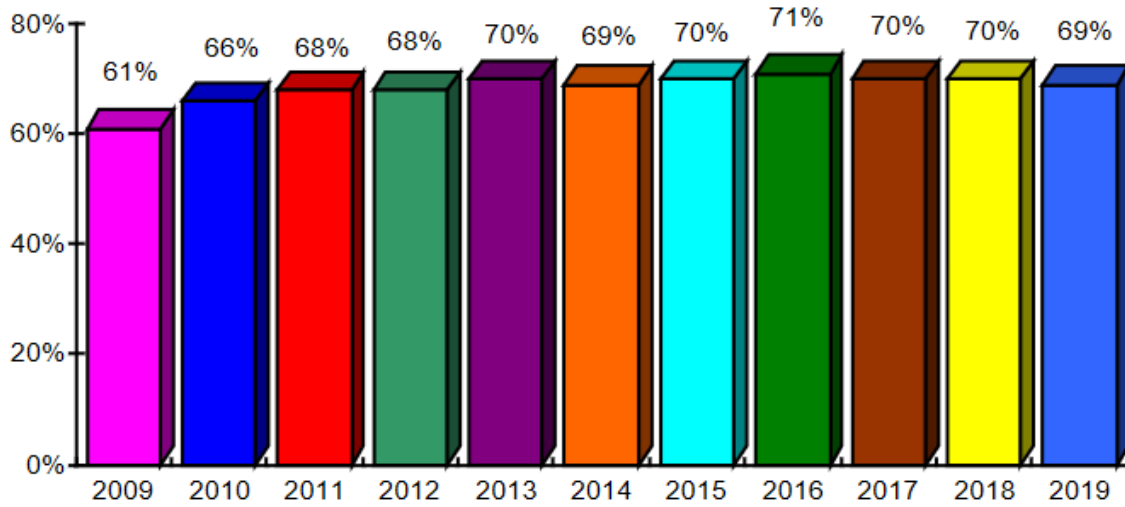
**Figure 9: NO. OF INSPECTIONS**



Source : Tokyo MoU, Rapport annuel, *Port State control in the Asia-Pacific Region*, 2019, p. 19.

Annexe 13. Taux moyen d'inspections du Tokyo MoU en % (2009-2019).

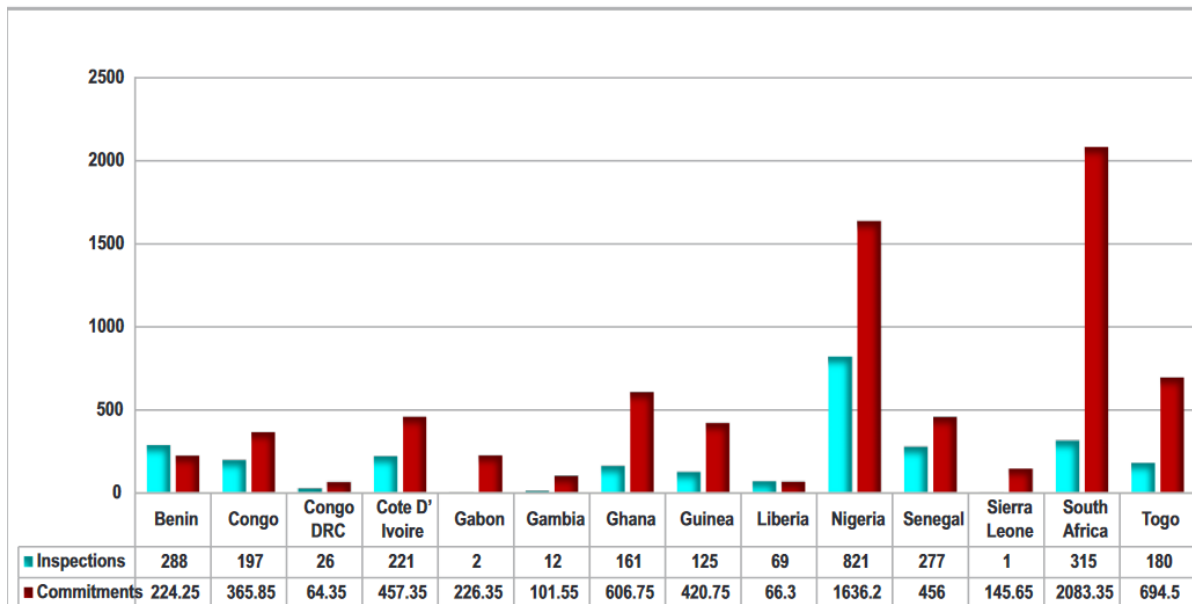
**Figure 10: INSPECTION PERCENTAGE**



Source : *Ibid.*

Annexe 14. Taux d'inspections effectuées par rapport aux engagements dans l'Abuja MoU (2019).

**Diagramme 18: Inspections Comparées aux Engagements 2019**



Source : Abuja MoU, *Rapport annuel*, 2019, p. 36.

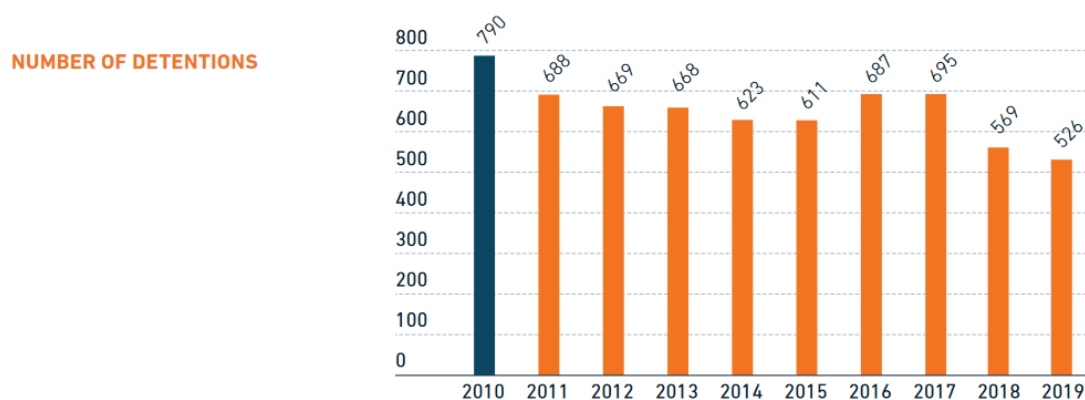
Annexe 15. Taux d’immobilisations relativement constants dans différents MoU.

### BS MoU

|                       | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Number of Inspections | 4,929 | 4,657 | 4,607 | 5,080 | 5,092 | 4,997 | 5,066 | 5,112 | 5,214 | 6,036 |
| Number of Detentions  | 286   | 249   | 215   | 184   | 151   | 218   | 229   | 283   | 278   | 212   |
| Detention %           | 5.80  | 5.35  | 4.67  | 3.62  | 2.97  | 4.36  | 4.52  | 5.54  | 5.33  | 3,51  |

Source : BS MoU, Rapport annuel, *Port State Control in the Black Sea Region, 2019*, p. 6.

### Paris MoU



Source : Paris MoU, Rapport annuel, *Port State Progression: Detention rate down, 2019*, p. 20.

### Abuja MoU

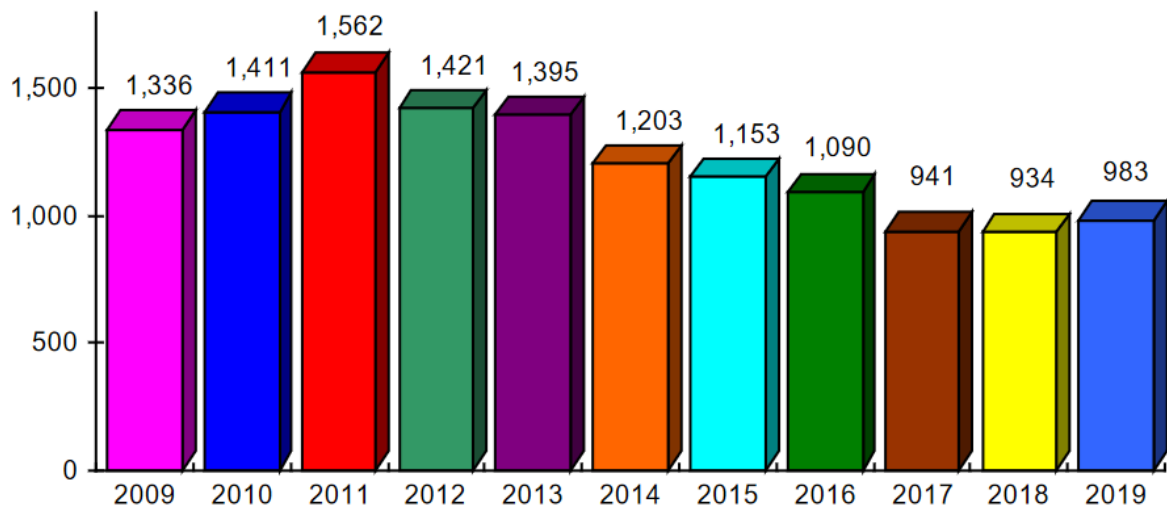
**TABLE 7: Breaking of Inspection 2016 - 2019**

**Tableau 7:**

| Year   | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--|------|------|------|------|
| Number of inspections without deficiencies                 | 1769 | 1900 | 2185 | 2473 |
| No. of inspections with deficiencies                       | 153  | 174  | 224  | 222  |
| No. of inspections with deficiencies but without detention | 129  | 158  | 210  | 201  |
| No. of inspections with detentions                         | 24   | 16   | 14   | 21   |
| Number of inspections                                      | 1922 | 2074 | 2409 | 2695 |

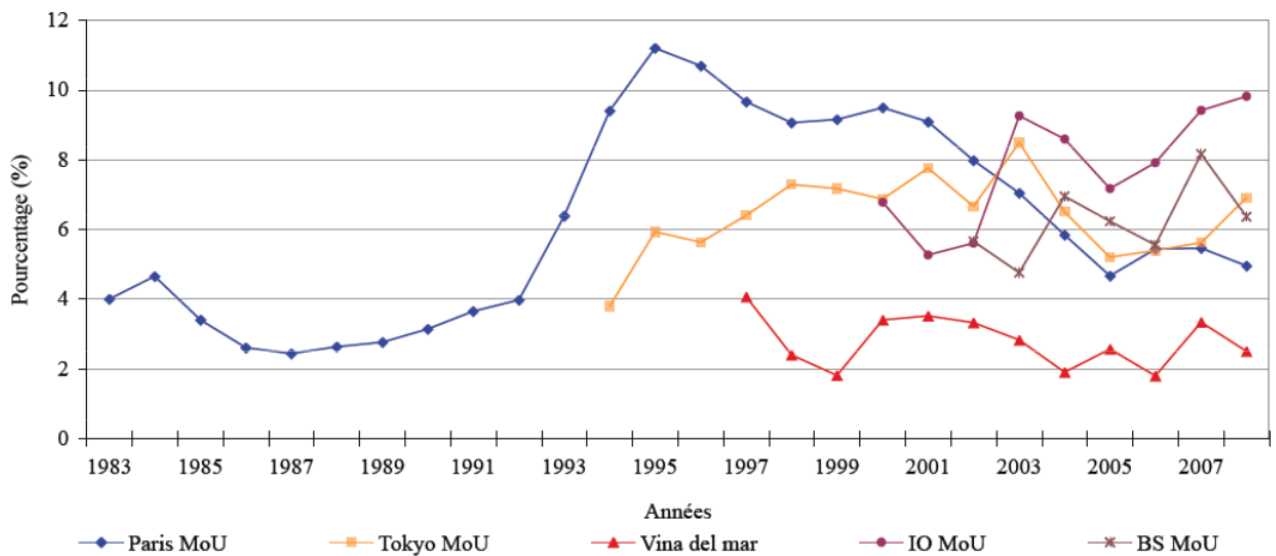
Source : Abuja MoU, *Rapport annuel, 2019*, p. 33.

**Figure 13: NO. OF DETENTIONS**



Source : Tokyo MoU, Rapport annuel, *Port State control in the Asia-Pacific Region*, 2019, p. 20.

Annexe 16. Ratios d'immobilisations entre les différents MoU (1983-2007).



Source : F. LE BORGNE, *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, th., Université de Montréal et Université Paul-Cézanne Aix-Marseille III, 2011, p. 475.

Annexe 17. Types d'anomalies menant à des immobilisations : 3 exemples de MoU.

**IO MoU, 2020**

| Code | Nature Of Deficiencies                          | Number of Deficiencies | Percentage |
|------|---|------------------------|------------|
| 011  | Certificate & Documentation - Ship Certificates | 140                    | 1.51       |
| 012  | Certificate & Documentation - Crew Certificates | 197                    | 2.12       |
| 013  | Certificate & Documentation – Documents         | 288                    | 3.10       |
| 021  | Structural Conditions                           | 421                    | 4.53       |
| 031  | Water/Weathertight conditions                   | 620                    | 6.68       |
| 041  | Emergency Systems                               | 599                    | 6.45       |
| 051  | Radio Communications                            | 205                    | 2.21       |
| 061  | Cargo operations including equipment            | 205                    | 2.21       |
| 071  | Fire safety                                     | 1396                   | 15.04      |
| 081  | Alarms  | 104                    | 1.12       |
| 091  | Living Conditions                               | 86                     | 0.93       |
| 092  | Working Conditions                              | 297                    | 3.20       |
| 101  | Safety of Navigation                            | 1129                   | 12.16      |
| 111  | Life saving appliances                          | 920                    | 9.91       |
| 121  | Dangerous goods                                 | 7                      | 0.08       |
| 131  | Propulsion and auxiliary machinery              | 544                    | 5.86       |
| 141  | Pollution prevention - MARPOL Annex I           | 229                    | 2.47       |
| 142  | Pollution prevention - MARPOL Annex II          | 1                      | 0.01       |
| 143  | Pollution prevention - MARPOL Annex III         | 1                      | 0.01       |
| 144  | Pollution prevention - MARPOL Annex IV          | 121                    | 1.30       |
| 145  | Pollution prevention - MARPOL Annex V           | 84                     | 0.90       |
| 146  | Pollution prevention - MARPOL Annex VI          | 40                     | 0.43       |
| 148  | Pollution Prevention – Ballast Water            | 11                     | 0.12       |
| 151  | ISM   | 354                    | 3.81       |
| 161  | ISPS  | 33                     | 0.36       |

Source : IO MoU, *Rapport annuel*, 2020, p. 23.

**Table 3 – Deficiency by Categories\***

| Category of Deficiency                   |   | Number of Deficiencies | Percent of Total Deficiencies |
|--|---|------------------------|-------------------------------|
| <b>Ship's Certificates and Documents</b> |   | <b>153</b>             | <b>14.90%</b>                 |
| <b>SOLAS</b>                             | Stability, structure and related equipment    | 35                     | 3.41%                         |
|  | Propulsion and auxiliary machinery            | 27                     | 2.63%                         |
|  | Alarm signals                                 | 15                     | 1.46%                         |
|  | Fire safety measures                          | 171                    | 16.65%                        |
|  | Lifesaving appliances                         | 160                    | 15.58%                        |
|  | Radiocommunications                           | 32                     | 3.12%                         |
|  | Safety of navigation                          | 90                     | 8.76%                         |
|  | Operational deficiencies                      | 13                     | 1.27%                         |
|  | ISM related deficiencies                      | 19                     | 1.85%                         |
|  | ISPS related deficiencies                     | 7                      | 0.68%                         |
|  | Other   | 14                     | 1.36%                         |
| <b>MARPOL</b>                            | Annex I                                       | 21                     | 2.04%                         |
|  | Annex II                                      | 0                      | 0.00%                         |
|  | Annex III                                     | 0                      | 0.00%                         |
|  | Annex IV                                      | 34                     | 3.31%                         |
|  | Annex V                                       | 6                      | 0.58%                         |
|  | Annex VI                                      | 1                      | 0.10%                         |
|  | Operational deficiencies                      | 1                      | 0.10%                         |
| <b>STCW</b>                              | Certification and Watch keeping for seafarers | 55                     | 5.36%                         |
| <b>Load Lines</b>                        |   | <b>33</b>              | <b>3.21%</b>                  |
| <b>AFS Convention</b>                    |   | <b>0</b>               | <b>0.00%</b>                  |
| <b>ILO</b>                               |   | <b>56</b>              | <b>5.45%</b>                  |
| <b>Other</b>                             |   | <b>84</b>              | <b>8.18%</b>                  |
| <b>TOTAL</b>                             |   | <b>1027</b>            |                               |

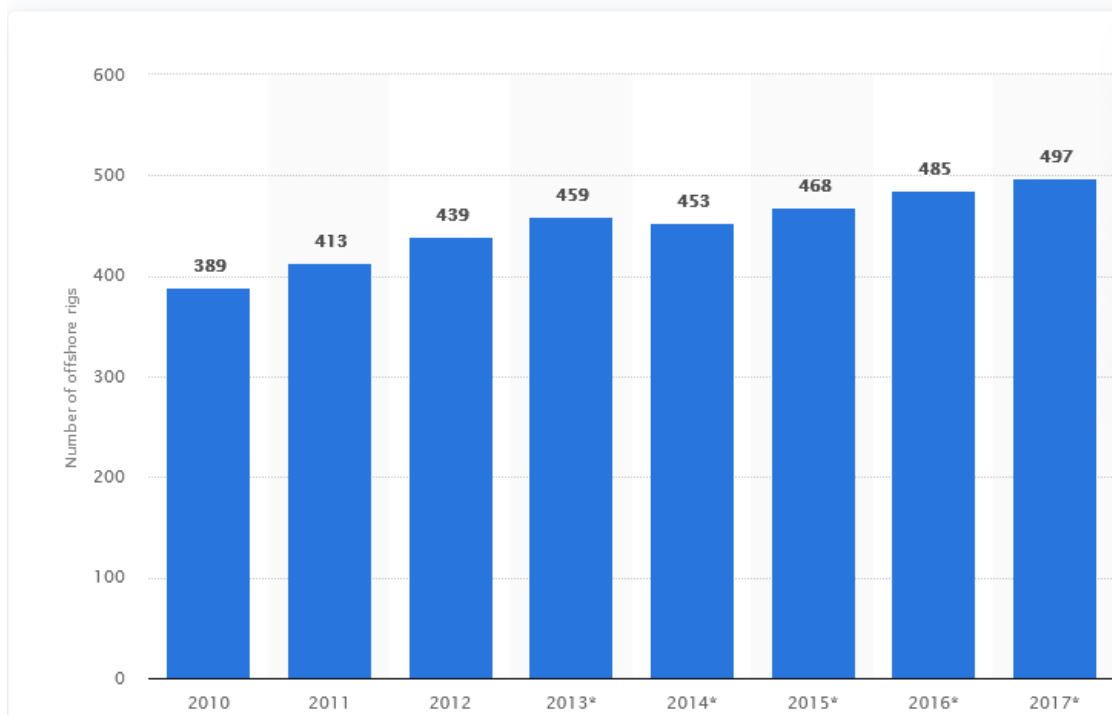
Source : Caribbean MoU, *Rapport annuel*, 2019, p. 16.

| <b>TABLEAU 4: Données d' Inspection par Catégorie de Défectuosités</b> |   |   |             |
|--|---|---|-------------|
| <b>Category of Deficiency</b>  | <b>Number of Deficiency</b>   | <b>Percentage of Total Deficiencies</b> |             |
| Ship's certificates and documents                                      | 61  | 8.49                                    |             |
| SOLAS  | Structural Conditions   | 36                                      | 5.01        |
|  | Emergency Systems   | 25                                      | 3.48        |
|  | Radio Communications  | 25                                      | 3.48        |
|  | Fire safety   | 45                                      | 6.26        |
|  | Alarms  | 5                                       | 0.7         |
|  | Cargo Operation including equipment   | 9                                       | 1.25        |
|  | Safety of Navigation  | 108                                     | 15.02       |
|  | Life saving appliances  | 59                                      | 8.21        |
|  | Propulsion and auxiliary machinery  | 105                                     | 14.6        |
|  | ISM   | 9                                       | 1.25        |
|  | ISPS  | 9                                       | 1.25        |
| MARPOLS  | Annex I   | 12                                      | 1.67        |
|  | Annex II  | 1                                       | 0.14        |
|  | Annex III   | 1                                       | 0.14        |
|  | Annex IV  | 15                                      | 2.09        |
|  | Annex V   | 6                                       | 0.83        |
|  | Annex VI  | 1                                       | 0.14        |
| STCW   | Certificate and Documentation - Crew Certificates                           | 12                                      | 1.67        |
| Load Lines   | Water/Weather tight conditions  | 15                                      | 2.09        |
| ILO-MLC 2006   | Living and Working Conditions   | 85                                      | 11.82       |
|  | Labour Conditions-Minimum requirements for seafarers                        | 1                                       | 0.14        |
|  | Labour Conditions-Conditions of employment                                  | 3                                       | 0.42        |
|  | Labour Conditions-Accommodation, recreational facilities, food and catering | 18                                      | 2.5         |
|  | Labour Conditions-Health protection, medical care, social security          | 6                                       | 0.83        |
| <b>Other</b>   |   | <b>47</b>                               | <b>6.54</b> |

Source : Abuja MoU, *Rapport annuel*, 2019, p. 26.

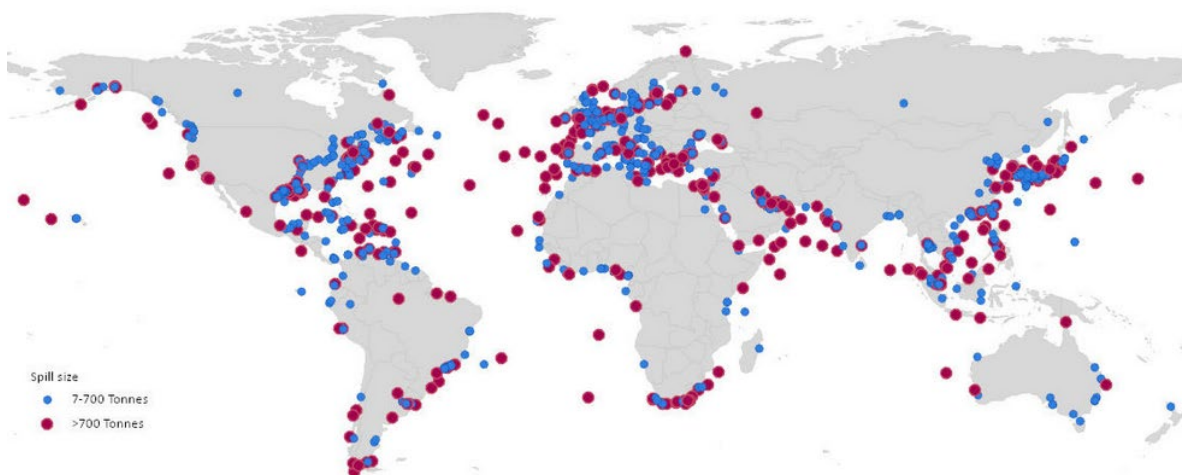
Annexe 18. Augmentation du nombre de plateformes pétrolières par année (2010-2017).

## Number of offshore rigs worldwide from 2010 to 2017



Source : <<https://www.statista.com/statistics/307146/number-of-offshore-rigs-worldwide/>>.

Annexe 19. Les zones touchées par les déversements d'hydrocarbures en mer.



Source : ITOPF, *Oil Tanker Spill Statistics*, 2020, p. 7.

## BIBLIOGRAPHIE

### I. – OUVRAGES

#### 1. Ouvrages généraux

- P. ANGELLI, Y. MORETTI, *Cours de droit maritime*, Rennes, Infomer, 2008, 336 p.
- L. BOISSON DE CHAZOURNES, R. DESGAGNE, C. ROMANO, *Protection internationale de l'environnement*, Paris, Pedone, 1998, 1 117 p.
- L. BOISSON DE CHAZOURNES, R. DESGAGNE, M. M. MBRENGUE, C. ROMANO, *Protection internationale de l'environnement*, Paris, Pedone, 2005, 808 p.
- J.-P. BEURIER, A.-C. KISS, *Droit international de l'environnement*, Paris, Pedone, 2<sup>ème</sup> édition, 2000, 424 p.
- L.P. CÉLESTIN, S. CELESTIN-WESTREICH, F. DOSSCHE, F. GLANSDORFF, V. GLANSDORFF, E. LANGENARKEN, A. MENACHE, M.G. PINSART, T. RANDOMME, E. SAITOVA, J. VAN BELLE, K. WAUTERS, *Le droits des animaux : Perspectives d'avenir*, Belgique, Larcier, 2019, 346 p.
- R. R. CHURCHILL, A. V. LOWE, *The Law of the Sea*, Manchester, University Press, 1999, 495 p.
- G. CORNU, *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, 6<sup>ème</sup> éd., 2004, 974 p.
- P. DAILLIER, M. FORTEAU, A. PELLET, *Droit international public*, LGDJ, Paris, 8<sup>ème</sup> éd., 2009, 1709 p.
- S. GUINCHARD et autres, *Lexique des termes juridiques*, Paris, Dalloz, 22<sup>ème</sup> éd., 2014-2015, 1057 p.
- A. LE BAYON, *Dictionnaire de droit maritime*, Rennes, PUR, 2004, 280 p.
- L. LUCCHINI, *Droit de la mer : délimitation, navigation et pêche*, Paris, Pedone, Tome 2, vol. 2, 1996, 717 p.
- H. REID, *Dictionnaire de droit québécois et canadien*, Montréal, Wilson & Lafleur, 2<sup>ème</sup> éd., 1996, 902 p.
- R. ROMI, *Droit international et européen de l'environnement*, Paris, Lextenso, 2<sup>ème</sup> édition, 2013, 320 p.
- J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, Bruylant, 2011, 1 200 p.
- R. SEROUSSI, *Droit international de l'environnement*, Paris, Dunod, 2012, 215 p.

#### 2. Ouvrages spéciaux

- R. BAUMLER, F. LILLE, *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Charles Léopold Mayer, 2005, 413 p.
- A. B. BOLESZAW, *Flag of Convenience: An International Legal Study*, Harvard University Press, 1962, 323 p.
- J. CARBONNIER, *Flexible droit. Pour une sociologie du droit sans rigueur*, Paris, LGDJ, 2002, 496 p.
- J. R. GERACI, D. J. ST AUBIN, *Sea Mammals and Oil: Confronting the risk*, Academic Press, 1990, 282 p.
- M. GIRIN et E. MAMACA, *Mieux combattre les marées noires*, Versailles, Quae, 1<sup>ère</sup> éd., 2011, 192 p.
- H. GROTIUS, *Mare liberum*, 1609, version traduite, Paris, éd. Panthéon-Assas, 2013, 154 p.
- H. GROTIUS, *De jure belli ac pacis*, 1625 version traduite, P. PRADIER-FODERE, Paris, PUF, 2012, 868 p.
- G. KASOULIDES, *Port State control and jurisdiction. Evolution of the Port State regime*, Londres, Martinus Nijhoff, 1993, 275 p.
- H. KEMPF, *Pour sauver la planète, sortez du capitalisme*, Editions du Seuil, 2009, 168 p.
- J.-M. LAVIEILLE, J. BETAÏLLE, M. PRIEUR, *Les catastrophes écologiques et le droit : échecs du droit, appel au droit*, Paris, Bruylant, 2012, 602 p.

- A. LEOPOLD, *A Sound County Almanac, with Essays on Conversation from Round River*, New-York, Balantine, traduit par A. GIBSON, *Almanach d'un comète des sables*, Paris, Flammarion, 2000, 290 p.
- T.R. LOUGHLIN, *Marine Mammals and the Exxon Valdez*, 1<sup>st</sup> ed., San Diego, USA, Academic Press, 1994, 395 p.
- B. MILANOVIC, *Le capitalisme, sans rival. L'avenir du système qui domine le monde*, Paris, éd. La Découverte, 2020, 304 p.
- R. B. MITCHELL, *Intentional Oil Pollution at Sea: Environmental Policy and Treaty Compliance*, Cambridge/London, The MIT Press, 1994, 361 p.
- M. R. N'GONIGLE, M. W. ZACHER, *Pollution, Politics, and International Law: Tankers at the Sea*, Berkeley, University of California Press, 1979, 394 p.
- M. NYOTH HIOL, *Le déversement accidentel des hydrocarbures en mer dans le droit de la CEMAC*, Paris, l'Harmattan, 2017, 149 p.
- F. OST, M. VAN DE KERCHOVE, *De la pyramide au réseau. Pour une théorie dialectique du droit*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2002, 587 p.
- J. PASSMORE, *Man's Responsibility for Nature. Ecological Problems and Western Traditions*, New York, Scribner's Sons, 2<sup>nd</sup> edition, 1974, 213 p.
- E. POUPON, « Le problème spécifique de la gestion des algues polluées, un poids pour les communes », *10<sup>ème</sup> journée d'information du Cedre : La gestion des déchets – Des marées noires aux rejets opérationnels*, Paris, Institut océanographique, 2004.
- J.-M. ROUX, *Les pavillons de complaisance*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1961, 158 p.
- A.K-J. TAN, *Vessel-Source Marine Pollution: The Law and Politics of International Regulation*, Cambridge University Press, 2005, 420 p.
- D. TANURO, *L'impossible capitalisme vert*, Paris, éd. La Découverte, 2015, 208 p.
- C. WU, *La pollution du fait du transport maritime d'hydrocarbures : responsabilité et indemnisation des dommages*, Paris, Pedone, 1994, 529 p.

### 3. Chapitres d'ouvrages

- Préface G. ABI SAAB in R. KOLB, *La bonne foi en droit international : Contribution à l'étude des principes généraux de droit*, Institut de hautes études internationales et du développement, 25 juin 2015, pp. 1-2.
- P. CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par l'État du port ou la déliquescence du pavillon ? » in J.-C. HELIN, A. SUPIOT, Y. TANGUY, *La norme, la ville, la mer : écrits des Nantes pour le Doyen Yves Prats*, Paris, Maison des sciences de l'Homme, 2000, pp. 265-280.
- T. CHRISTAKIS, « L'exemple du contrôle exercé par l'OMI dans le domaine de la pollution marine », in *L'effectivité du droit international de l'environnement : contrôle de la mise en œuvre des Conventions internationales*, Paris, Economica, 1998, pp. 147-173.
- L. DE LA FAYETTE, "The role of UN in International Ocean Governance", D. FREESTONE, R. BARNE, D. M. ONG, *The law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2006.
- P. DELEBECQUE, « La pollution marine » in *Responsabilités environnementales dans l'espace européen ; point de vue franco-belge*, Bruxelles, Bruylant, 2006, pp. 375-396.
- P.-M. DUPUY, « Libre parcours à travers la richesse d'une œuvre: notes de lecture sur les travaux de G. Abi-Saab », in L. BOISSON DE CHAZOURNES, V.GOWLAND-DEBBAS, *L'ordre juridique international, un système en quête d'équité et d'universalité*, Liber amicorum Georges Abi-Saab, La Haye, Kluwer Law International, 2001.
- A. FAKHRY, "Capacity-building in International Marine Environmental Law: Perspectives of Developing Countries", in A. KIRCHNER, *International Marine Environmental Law: Institutions, Implementations and Innovations*, London, éd. KIRCHNER, 2003, pp. 93-99.

- M. IVANOVA, "Moving Forward by Looking Back: Learning from UNEP's History" in L. SWART, E. PERRY, *Global Environmental Governance: Perspectives on the Current Debate*, Center for UN Reform Education, 2007, pp. 26-47.
- P. LANGLAIS, « Chapitre 15. L'Agence européenne pour la sécurité maritime. Entre diversification des missions et renforcement des moyens : les limites de l'intégration maritime européenne », in P. CHAUMETTE, *Wealth and miseries of the oceans : Conservation, Resources and Borders*, GOMILEX, 2018, pp. 353-380.
- S. MALJEAN-DUBOIS, « La fabrication du droit international au défi de la protection de l'environnement », in Société française pour le droit international, *Le droit international face aux enjeux environnementaux*, Colloque d'Aix-en-Provence, 4-6 juin 2009, Paris, Pedone, 2010, pp. 9-37.
- S. MALJEAN-DUBOIS, « La quête d'effectivité du droit international de l'environnement », in Actes du colloque en l'honneur de François Ost, *A quoi sert le droit de l'environnement ?* 22-23 mars 2018, Université Saint-Louis Bruxelles, Bruylant, 2018, pp. 1-13.
- C. MIGAZZI, « La sécurité énergétique et le droit international de l'environnement », in *Défis énergétiques et droit international*, Bruxelles, Larcier, 2010, pp. 291-308.
- E. J. MOLENAAR, "Port State Jurisdiction: Towards Mandatory and Comprehensive Use", in D. FREESTONE, R. BARNE, D. M. ONG, *The law of the Sea*, Oxford, Oxford University Press, 2006.
- P. RICARD, « Chapitre 13. Les aires marines protégées en haute mer et la difficile conciliation entre droit de la mer et droit de l'environnement », in P. CHAUMETTE, *Transforming the Ocean Law by requirement of the Marine Environment Conservation*, Martial Pons, 2019, pp. 249-267.
- R. S. ROUTLEY "Is There a Need for a New, an Environmental Ethic?" in *Philosophy and Science: Morality and Culture: Technology and Man*, Proceedings of the XV<sup>th</sup> Congress of Philosophy, Varna, Sophia Press, 1973, pp. 205-210.
- N. ROS, « Un demi-siècle de droit international de l'environnement marin », in *Droit, humanité et environnement*, Bruxelles, Bruylant, 1<sup>ère</sup> édition, 2020, pp. 507-529.
- H. SLIM, « Les pavillons de complaisance », in *Le pavillon : Actes écrits du colloque des 2 et 3 mars 2007 à l'Institut océanographique de Paris*, Paris, Pedone, 2008, pp. 81-104.
- E. TRUILHE, C. BOUILLARD, « Quel encadrement juridique pour les activités pétrolières offshore en droit de l'Union européenne ? », in C. COSTA DE OLIVEIRA, *Meio ambiente marinho e direito*, éd. Juruá, vol. 11, 2017, 32 p.
- O. YOUNG, M. A. LEVY, "The Effectiveness of International Environmental Regimes", in O. YOUNG, *The Effectiveness of International Environmental Regimes, Causal Connections and Behavioral Mechanisms*, Cambridge, MIT Press, pp. 108-132.

## II. – ARTICLES SCIENTIFIQUES

- E. H. ANDERSON, "The nationality of Ships and Flag of Convenience: Economics, Politics and Alternatives", *Tulane Maritime Law Journal*, 1996, pp. 139-170.
- E. ARGIROFFO, "Flag of convenience and standards vessels: a review of the ILO's approach to the problem", *International labour review. Geneva: International Labour Office*, vol. 110, no 5, 1974, pp. 437-453.
- A. ASSEMBONI, « Le plan d'action pour la méditerranée et la protection de l'environnement marin », *Revue européenne de droit de l'environnement*, 2002, pp. 384-389.
- I. O. BABATUNDE, "Treaty Making and its Application under Nigerian Law: The Journey so far", *International Journal of Business and Management Invention*, 2014, pp. 7-18.
- I.O. BABATUNDE, E. MBANG AKPAMBANG, "Impediments to enforcement of environmental treaties against oil pollution", *Nnamidi Azikiwe University Journal of International Law and Jurisprudence*, vol. 8, no 2, 2017, pp. 12-27.
- B. BAKER, "Flags of convenience and the Gulf oil spill: problems and proposed solutions", *Houston Journal of international law*, vol. 34, 2012, pp. 687-716.

- E. BERG, « L'intégration économique en Afrique de l'Ouest : problèmes et stratégies », *Revue d'économie et du développement*, 1<sup>ère</sup> année, no. 2, 1993, pp. 51-82.
- J. BIRGER SKAERSETH, O. SCHRAM STOKKE, J. WETTESTAD, "Soft Law, Hard Law, and Effective Implementation of International Environmental Norms", *Global Environmental Politics*, 2006, pp. 104-120.
- D. BODANSKY, "Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution: UNCLOS III and Beyond", *Ecology Law Quarterly*, vol. 18, no 4, 1991, pp. 720-777.
- A. E. BOYLE, "Marine Pollution under the Law of the Sea Convention", *The American Journal of International Law*, vol. 79, no 2, 1985, pp. 347-372.
- J. CARBONNIER, « Effectivité et ineffectivité de la règle de droit », *Année sociologique*, vol. 9, 1957-1958, pp. 3-17.
- J. CHEN "Globalization and Its Losers", *Minnesota Journal of Global Trade*, vol. 5, issue 1, 2009, pp. 157-218.
- I. CORBIER, « Le « lien substantiel » : expression en quête de reconnaissance », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 2008, pp. 269-285.
- J.-P. COT, « La bonne foi et la conclusion des traités », *Revue Belge de Droit International*, 1968, pp. 140-159.
- O. DELFOUR-SAMAMA, « Les aires marines protégées, outil de conservation de la biodiversité en haute mer », *Neptunus*, vol. 19, 2013, pp. 1-10.
- F. DOPAGNE, Commentaire, « Arrêt « Intertanko » : l'appréciation de la validité d'actes communautaires au regard de conventions internationales (Marpol 73/78, Montego Bay) », *Journal de droit européen*, 2008, pp. 241-243.
- P. DURAN, « Piloter l'action publique, avec ou sans le droit ? », *Politiques et Management Public*, 1993, pp. 1-45.
- T. DUSCHESNE, « La protection de l'environnement en Méditerranée », *Revue Défense Nationale*, vol. 7, no 822, 2019, pp. 33-38.
- J. ELLIS, "International Law and oily waters: A critical analysis", *Colorado Journal of International Environmental Law and Policy*, 1995, pp. 31-60.
- R. ESCHAR, R. VIALLY, F. BENARD, « Les hydrocarbures dans le domaine arctique : perspectives économiques et enjeux environnementaux », *Annales des Mines – Responsabilité et environnement*, no 64, 2011, pp. 24-32.
- R. FELLI, « Adaptation et résilience : critique de la nouvelle éthique de la politique environnementale internationale », *Revue internationale d'éthique sociétale et gouvernementale*, vol. 16, no 1, 2014.
- D. FREESTONE, "The role of the World bank and the global environment facility in the implementation of the Regime of the Law of the Sea Convention", *Oxford University*, 2006.
- L. F. E. GOLDIE, "Environmental Catastrophes and Flags of Convenience – Does the present law pose special liability issues?", *Pace Yearbook of International Law*, vol. 3, Issue 1, 1991, pp. 63-90.
- K. E. GOOPASTER "On Being Morally Considerable", *Journal of Philosophy*, 1978, pp. 308-325.
- L. GRARD, « UE – Transport maritime – Changement climatique. Fabrication régionale d'un 'droit maritime du climat' ou d'un 'droit climatique du transport maritime' », *Droit maritime français*, 2019, 17 p.
- A. GRIFFIN, "MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full or Half Empty?", *Indiana Journal of Global Legal Studies*, vol. 1, no.2, 1994, pp. 489-513.
- J. HARE, "Port State Control: Strong Medicine to Cure a Sick Industry", *Georgia Journal of International and Comparative Law*, vol. 26, 1997, pp. 571-594.
- N. M. HOSANEE, "A critical analysis of flag state duties as laid down under article 94 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", *Division for Ocean affairs and the Law of the sea Office of legal affairs*, New York, United Nations, 2009.
- H. JUSTICE, S. RARES, "An international Convention on off-shore hydrocarbon leaks?", *Australian and New-Zealand Maritime Law Journal*, 2012, pp. 10-23.
- R. E. KAPERSON, J. X. KAPERSON, "The social amplification and attenuation of risk", *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, no 545, 1996, pp. 95-105.

- S. KARIM, "Implementation of the MARPOL Convention in Developing Countries", *Nordic Journal of International Law* 79, 2010, pp. 303-337.
- L.J. KOVATS "How flag states lost the plot over shipping's governance. Does a ship need a sovereign?", *Maritime Policy and Management*, 2006, pp. 75-81.
- S. D. KRASNER, "Structural causes and regime consequences: regimes as intervening variables", *International Organization*, vol. 36, no 2, 1982, pp. 185-205.
- J. P. LABORDE, « De la nationalité du navire et de ce qu'elle peut nous apprendre de la nationalité tout court », *Le Droit Maritime Français*, 2005, pp. 803-805.
- E. LE GENTIL, « Les effets des accidents sur la mise en œuvre de la Convention MARPOL 73/78 (Annexe 1) et l'évolution des rejets opérationnels d'hydrocarbures des navires au large de la Bretagne », *Norois*, 2006, pp. 49-62.
- Y. LEROY, « La notion d'effectivité du droit », *Droit et société*, no 79, 2011, pp. 715-732.
- T. M. LESCHINE, "Oil spill and the social amplification and attenuation of risk", *Spill Science and Technology Bulletin*, 2002, pp. 63-73.
- L. MAERTENS, « Quand les casques bleus passent au vert : Environnementalisation des activités de maintien de la paix de l'ONU », *Etudes internationales*, no 1, vol. 47, 2016, pp. 57-80.
- S. MALJEAN-DUBOIS, « Chapitre 5. La responsabilité de l'État en droit international public, stratégies d'évitement et pistes prospectives », *Journal international de bioéthique et d'éthique des sciences*, vol. 30, 2019, pp. 95-118.
- P. MANGEOT, « Le mouvement des marées : pétrole, naufrage et mobilisations », *Association Vacarme*, 2003, pp. 32-38.
- J. P. MARIN, H. NONN, « La notion « d'intégration régionale » », *Travaux de l'Institut de géographie de Reims*, no 41-42, 1980, pp. 33-46.
- T. A. MENASH, "Prevention of Marine Pollution: The contribution of IMO", *Oxford University*, 2007, pp. 41-61.
- C. P. MOORADIAN, "Protecting 'Sovereign Right': The Case for Increased Coastal State Jurisdiction Over Vessel-source Pollution in the Exclusive Economic Zone", *Boston University Law Review*, 2002, pp. 768-816.
- R. MOREAU, « Cinquante ans de « marées noires » : radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures », *Assurance et gestion des risques*, vol. 76(1), 2008, pp. 99-141.
- J. MOSSOP, "Protest against Oil Exploration at Sea: Lessons from the Arctic Sunrise Arbitration", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 31, 2016, pp. 60-87.
- R. MUSSET, « La pollution des eaux marines par les produits pétroliers », *Annales de géographie*, 1959, pp. 279-281.
- E. NAIM-GESBERT, « Pollution marine », *Revue juridique de l'environnement*, n° 3/2018, pp. 648-650.
- R. PAYNE, "Flags of convenience and oil pollution: a threat to national security?", *Houston Journal of International Law*, 1980, pp. 67-99.
- R. PAYNE, J.-B. CURTIS, "Vessel Source Oil Pollution and MARPOL 73/78: An international success story", *Environment Law*, vol. 15, no 4, 1985, pp. 679-710.
- G. PEET, "The MARPOL Convention: Implementation and effectiveness", *International Journal of Estuarine and Coastal Law*, vol. 7, 1992, pp. 277-295.
- C. H. PETERSON, S. D. RICE, J. W. SHORT, D. ESLER, J. L. BODKIN, B. E. BALLACHEY, D. B. IRONS, "Long-Term Ecosystem Response to the Exxon Valdez Oil Spill", *Science*, vol. 302, no 5653, 2003, pp. 2082-2086.
- J.-P. PIERRON, « Au-delà de l'anthropocentrisme : la nature comme partenaire », *Revue du Mauss*, no 42, 2013, pp. 41-48.
- C. PISANI, "Fair at sea: the design of a future legal instrument on marine bunker fuel emission within climate change regime", *Ocean Development & International Law*, vol. 33, 2002, pp. 57-76.

- J.-P. QUENEUDEC, « L'incidence de l'affaire du *Torrey Canyon* sur le droit de la mer », *Annuaire Français de Droit international*, 1968, pp. 701-718.
- C. ROCHE, « Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I) », *Revue juridique de l'Environnement*, n° 3/2002, pp. 373-392.
- T. SHAUGHNESSY; E. TOBIN, "Flag of Inconvenience: Freedom and Insecurity on the High Seas", *Journal of International Law & Policy*, 2006, pp. 1-31.
- L. SIMONET, « Les pipelines internationaux, vecteurs de prospérité, de puissances et de rivalités. Oléoducs et gazoducs dans la géopolitique et les relations internationales », *Revue internationale et stratégique*, no 65, 2007, pp. 51-64.
- L. SIMONET, « Les hydrocarbures de l'Arctique : Eldorado ou chimère ? », *Géoéconomie*, no 82, 2016, pp. 73-98.
- P. SLOVIC, "Perception of risk", *Science*, no 236, 1987, pp. 280-285.
- Y. TASSEL, « Le contrôle des navires par l'État du port : régime et conséquences commerciales », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 1999, pp. 237-355.
- J. VAN ZUYLEN, « Fautes, bonne foi et abus de droit : convergences et divergences », *Annales de Droit de Louvain*, vol. 71, no 3, 2011, pp. 265-345.
- P. WEIL, « Le droit international en quête de son identité. Cours général de droit international public », *Académie de Droit international de la Haye*, vol. 237, 1992, pp. 13-369.
- Y. XIAO, G. WANG, K.-C. LIN, G. QI, K. X. LI, "The effectiveness of the New Inspection Regime for Port State Control: Application of the Tokyo MoU", *Marine policy*, vol. 115, mai 2020, pp.1-8.
- J. ZHENG, B. CHEN, W. THANYAMANTA, K. HAWBOLDT, B. ZHANG, B. LIU, "Offshore produced water management: A review of current practice and challenges in harsh/Arctic environments", *Marine Pollution Bulletin*, 2016, pp. 7-19.

### III. - Textes officiels

#### 1. Conventions

- Convention sur les brevets de capacités des officiers, 6 octobre 1936, entrée en vigueur le 29 mars 1939.
- Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la Navigation maritime, 6 mars 1948, entrée en vigueur le 17 mars 1958.
- Convention sur le logement des équipages, no 92, 8 juin 1949, entrée en vigueur le 29 janvier 1953.
- Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 12 mai 1954, entrée en vigueur le 12 avril 1966.
- Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, 25 mars 1957, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1958.
- Convention sur la haute mer, 29 avril 1958, entrée en vigueur le 30 septembre 1962.
- Convention de Vienne sur le droit des traités, 23 mai 1969, entrée en vigueur le 27 janvier 1980.
- Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, 29 novembre 1969, entrée en vigueur le 6 mai 1975.
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 29 novembre 1969, entrée en vigueur le 19 juin 1975.
- Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 18 décembre 1971, entrée en vigueur le 16 octobre 1978.
- Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, 20 octobre 1972, entrée en vigueur le 15 juillet 1977.
- Convention sur l'âge minimum, no 138, 6 juin 1973, entrée en vigueur le 19 juin 1976.

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 2 novembre 1973 et Protocole de 1978 (MARPOL 73/78).

Convention pour la protection du milieu marin de la mer Baltique, 22 mars 1974, révisée en 1992.

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1<sup>er</sup> novembre 1974, entrée en vigueur le 25 mai 1980.

Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, 16 février 1976, entrée en vigueur le 15 avril 1978.

*Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention*, no 147, 29 octobre 1976, entrée en vigueur le 28 novembre 1981.

Convention régionale pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution, 24 avril 1978, entrée en vigueur le 13 juillet 1979.

Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 7 juillet 1978, entrée en vigueur le 28 avril 1984.

Convention sur la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique, 20 mai 1980, entrée en vigueur le 7 avril 1982.

Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières, 23 mars 1981, entrée en vigueur le 5 mai 1984.

Convention pour la protection de l'environnement marin et la zone côtière du Pacifique sud-est, 12 novembre 1981, entrée en vigueur le 19 mai 1986.

Convention régionale pour la conservation de l'environnement de la Mer Rouge et du Golfe d'Aden, 14 février 1982, entrée en vigueur le 20 août 1985.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes, 24 mars 1983, entrée en vigueur le 11 octobre 1986.

Convention pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et côtier de la région de l'océan Indien occidental, 21 juin 1985, entrée en vigueur le 30 mai 1996.

Convention pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement dans la région du Pacifique sud, 24 novembre 1986, entrée en vigueur le 22 août 1990.

Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, 30 novembre 1990, entrée en vigueur le 13 mai 1995.

Convention sur la protection de la mer Noire contre la pollution, 21 avril 1992, entrée en vigueur le 15 janvier 1994.

Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, 22 septembre 1992, entrée en vigueur le 25 mars 1998.

Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, 23 mars 2001, entrée en vigueur le 21 novembre 2008.

Convention pour la coopération, la protection et le développement durable de l'environnement marin et côtier du Pacifique Nord-Est, 18 février 2002, entrée en vigueur le 26 août 2010.

Convention cadre sur la protection de l'environnement de la mer Caspienne, 4 novembre 2003, entrée en vigueur le 12 août 2006.

Convention du transport maritime, 7 février 2006, entrée en vigueur le 20 août 2013.

## **2. Protocoles, accords et amendements**

Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires aéronefs, 16 février 1976, entré en vigueur le 12 février 1978.

Protocole à FIPOL, 16 novembre 1978, entré en vigueur le 22 novembre 1994.

Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique, 17 mars 1980, entré en vigueur le 17 juin 1983.

Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, 26 janvier 1982, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1982.

Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses, 13 septembre 1983, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1989.

Amendements à l'Annexe I, MARPOL 73/78, 1992, modifiés en 2001 et 2003.

Acuerdo de Viña del Mar, 5 novembre 1992.

Protocole à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 27 novembre 1992, entré en vigueur le 30 mai 1996.

Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region, 1<sup>er</sup> décembre 1993, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1994.

Protocole relatif à 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, 14 octobre 1994, entré en vigueur le 24 mars 2011.

Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée, 10 juin 1995, entré en vigueur le 12 décembre 1999.

Accord de New-York sur la conservation et la gestion de stocks de poissons chevauchants et grands migrateurs, 4 août 1995, entré en vigueur le 11 décembre 2001.

Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region, 9 février 1996, entré en vigueur le 29 mai 1996.

Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination, 1<sup>er</sup> octobre 1996, entré en vigueur le 19 janvier 2008.

Mediterranean Memorandum of Understanding on Port State Control, 11 juillet 1997, entré en vigueur le 24 février 1998.

Memorandum of Understanding on Port State Control for the Indian Ocean Region, 5 juin 1998, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1999.

Memorandum of Understanding on Port State Control for West and Central African Region, 22 octobre 1999.

Protocole à FIPOL, 18 octobre 2000, non entré en vigueur.

Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region, 7 avril 2000.

Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et, en cas de situation critique, de lutte contre la pollution de la mer Méditerranée, 25 janvier 2002, entré en vigueur le 17 mars 2004.

Riyad Memorandum of Understanding on Port State Control, 1<sup>er</sup> juin 2004.

Protocole relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée, 21 janvier 2008, entré en vigueur le 24 mars 2011.

### **3. Instruments non-contraignants**

Conférence des Nations unies, Déclaration de Stockholm sur l'environnement, juin 1972.

Conférence des Nations unies, Agenda 21, Rio de Janeiro, Brésil, juin 1992.

Conférence des Nations unies, Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro, Brésil, juin 1992.

CDI, Projet d'articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite et commentaires relatifs, 2001.

CDI, Projet d'articles sur la responsabilité de l'État pour fait internationalement illicite, 2001.

#### **4. Documents officiels**

##### **OMI**

##### **Résolutions**

##### **ASSEMBLÉE**

Assemblée de l'OMI, Résolution A.321 (IX), « Procédures pour le contrôle des navires », 9<sup>ème</sup> session, 12 novembre 1975.

Assemblée de l'OMI, Résolution A. 496 (XII), "Guidelines and specifications for oil discharge monitoring", 12<sup>ème</sup> session, 19 novembre 1981.

Assemblée de l'OMI, Résolution A. 647 (16), « Directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution », 16<sup>ème</sup> session, 19 octobre 1989.

Assemblée de l'OMI, Résolution A. 671 (16), "Safety Zones and Safety of Navigation around offshore installations and structures", 16<sup>ème</sup> session, 30 novembre 1989.

Assemblée de l'OMI, Résolution A.682 (17), "Regional cooperation in the control of ships and discharges", 17<sup>ème</sup> session, 6 novembre 1991.

Assemblée de l'OMI, Résolution A.741 (18), "International Management Code for the safe operation of ships and for pollution prevention", 18<sup>ème</sup> session, 4 novembre 1993.

Assemblée de l'OMI, Résolution A. 787 (19), « Procédures de contrôle de l'État du port », 19<sup>ème</sup> session, 23 novembre 1995.

Assemblée de l'OMI, Résolution A.882 (21), « Amendements à la procédure pour le contrôle de l'État du port », 21<sup>ème</sup> session, 25 novembre 1999.

Assemblée de l'OMI, Résolution A.946 (23), "Voluntary IMO member state audit scheme", 23<sup>ème</sup> session, 27 novembre 2003.

Assemblée de l'OMI, Résolution A.974 (24), "Framework and procedures for the voluntary IMO member state audit scheme", 24<sup>ème</sup> session, 1<sup>er</sup> décembre 2005.

Assemblée de l'OMI, Résolution 982 (24), "Revised guidelines for the identification and designation of particularly sensitive sea areas", 24<sup>ème</sup> session, 1<sup>er</sup> décembre 2005.

Assemblée de l'OMI, Résolution A. 1067 (28), « Document-cadre et procédures pour le programme d'audit des États membres et l'OMI », 28<sup>ème</sup> session, 4 décembre 2013.

Assemblée de l'OMI, Résolution A.1068 (28), "Transition from the voluntary IMO member state audit scheme to the IMO member state audit scheme", 28<sup>ème</sup> session, 4 décembre 2013.

Assemblée de l'OMI, Résolution A.1070 (28), "IMO Instruments Implementation Code (III Code)", 28<sup>ème</sup> session, 4 décembre 2013.

Assemblée de l'OMI, Résolution A. 1079 (28), "Recommendation for the training and certification of personnel on mobile offshore units", 28<sup>ème</sup> session, 4 décembre 2013.

Assemblée de l'OMI, Résolution A. 1110 (30), "Strategic plan for the Organization for the six-year period: 2018 to 2023", 30<sup>ème</sup> session, 6 décembre 2017.

Assemblée de l'OMI, Résolution A. 1118 (30), "Revised guidelines on the implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations", 30<sup>ème</sup> session, 6 décembre 2017.

Assemblée de l'OMI, Résolution A. 1119 (30), "Revised guidelines on the implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Administrations", 30<sup>ème</sup> session, 6 décembre 2017.

Assemblée de l'OMI, Résolution A.1138 (31), « Procédures de contrôle de l'État du port », 31<sup>ème</sup> session, 4 décembre 2019.

### **COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME**

Comité de la sécurité maritime, Résolution MSC.104 (73), "Adoption of amendments to the International Safety Management (ISM) Code", 73<sup>ème</sup> session, 5 décembre 2000.

Comité de la sécurité maritime, Résolution MSC.179 (79), "Amendements to the International Management Code for the safe operation of ships and for pollution prevention (International Safety Management (ISM) Code)", 79<sup>ème</sup> session, 10 décembre 2004.

Comité de la sécurité maritime, Résolution MSC.195 (80), "Amendements to the International Management Code for the safe operation of ships and for pollution prevention (International Safety Management (ISM) Code)", 80<sup>ème</sup> session, 20 mai 2005.

Comité de la sécurité maritime, Résolution MSC.273 (85), "Amendements to the International Management Code for the safe operation of ships and for pollution prevention (International Safety Management (ISM) Code)", 85<sup>ème</sup> session, 4 décembre 2008.

### **COMITÉ DU MILIEU MARIN**

Comité du milieu marin, Résolution MEPC.61(34), "Visibility limits of oil discharges of Annex I of Marpol 73/78", 34<sup>ème</sup> session, 9 juillet 1993.

Comité du milieu marin, Résolution MEPC.111(50), "Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973", 50<sup>ème</sup> session, 4 décembre 2003.

Comité de la protection du milieu marin, Résolution 144 (55), "Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973", 55<sup>ème</sup> session, 13 octobre 2006.

Comité de la protection du milieu marin, Résolution 189 (60), "Amendments to the Annex of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973", 60<sup>ème</sup> session, 26 mars 2010.

### **COMITÉ JURIDIQUE**

Comité juridique, "IMO legal committee supports follow-up to Deepwater Horizon and Montara", 97<sup>ème</sup> session, 19 novembre 2010.

Comité juridique, "Limits of liability for shipping raised with adoption of amendments to 1996 Protocol to the Convention on Limitation of Liability for maritime claims", 99<sup>ème</sup> session, 20 avril 2012.

#### **Circulaires**

Sécritariat de l'OMI, Circulaire, "Guidelines for the operational implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Companies", 19 octobre 2007.

Comité du milieu marin, Circulaire no 834, « Guide récapitulatif à l'intention des fournisseurs et des utilisateurs d'installations de réception portuaires », 1<sup>er</sup> mars 2018 (MEPC.1/Circ.834/Rev.1)

Sécritariat de l'OMI, Circulaire no 4317, "IMO Member State Audit Scheme – Consolidated Audit Summary Report (CASR) ", 15 septembre 2020.

#### **Autres**

Document présenté par le Royaume-Uni, 3<sup>ème</sup> Session du Sous-Comité sur l'application des instruments de l'OMI, 1994, FSI 3/3/5.

Focus on IMO, "Preventing marine pollution. The environmental threat", 1995.

IMO MARPOL, "How to do it: manual on the practical implications of ratifying, implementing, and enforcing MARPOL 73/78", 2003.

*Code ISM. Code international de gestion de la sécurité et Directives sur l'application du Code ISM*, Londres, OMI, 3<sup>ème</sup> édition, 2010.

## **UE**

Directive 94/57/CE.

Directive 95/21/CE.

Directive 98/42/CE.

Directive 99/97/CE.

Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la sécurité maritime du transport pétrolier, 21 mars 2000, (COM (2000) 142).

Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur un deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier Erika, 6 décembre 2000, (COM (2000) 802).

Directive 2001/105/CE.

Directive 2001/106/CE.

Règlement (CE) no 1406/2002.

Parlement européen, Proposition de résolution sur le renforcement de la sécurité maritime, 2003 (2003/2235(INI)).

Règlement (CE) no 724/2004.

Directive 2005/35/CE Parlement européen et Conseil.

Parlement européen et Conseil, Directive 2006/66/CE, 2006.

## **Autres organes**

AGNU, Résolution 2625 (XXV), 24 octobre 1970, (A/8082).

Conseil de l'OCDE, Recommandation sur les principes directeurs relatifs aux aspects économiques des politiques de l'environnement sur le plan international, 1972.

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

The American Law Institute, "Restatement (Third) of Foreign Relations Law of the United States", 1987.

États-Unis, *Oil Pollution Act*, 18 août 1990.

Sénat, « Proposition de décision du Conseil autorisant les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention « hydrocarbures de soute ») », 02 avril 2002.

AGNU, Résolution 58/240, 58<sup>ème</sup> session, 23 décembre 2003, A/RES/58/240.

AGNU, Résolution 59/24, 59<sup>ème</sup> session, 17 novembre 2004, A/RES/59/24.

*INS/C. UEMOA : RSM juin 2020.*

## **IV. Jurisprudence**

### **CJCE**

CJCE, arrêt, *International Fruit Company NV et autres c. Produktschap voor Groenten en Fruit*, 12 décembre 1972, affaires jointes 21 à 24-72.

CJCE, arrêt, *The Queen v. Ministry of Agriculture, Fisheries and Food*, 14 décembre 1989, affaire C-216/87.

CJCE, arrêt, *The Queen v. Secretary of State for Transport*, 25 juillet 1991 affaire C-221/89.

CJCE, arrêt, *Commission c. Allemagne*, 10 septembre 1996, affaire C-61/94.

CJCE, arrêt, *Commission des Communautés européennes c. République italienne*, 11 novembre 1999, affaire C-315/98.

CJCE, arrêt, *Commission des Communautés européennes c. République française*, 22 juin 2004, affaire C-439/02.

CJCE, arrêt, *IATA et ELFAA*, 10 janvier 2006, affaire C-344/04.

CJCE, arrêt, *Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht*, 12 janvier 2006, affaire C-311/04.

CJCE, arrêt, *Commission c. Irlande*, 30 mai 2006, affaire C-459/03.

CJCE, arrêt, *Intertanko v. Secretary of State for Transport*, 03 juin 2008, affaire C-308/06.

CJUE, *Bosphorous Queen Shipping Ltd Corporation c. Rajavartiolaitos*, 11 juillet 2018, affaire C-15/17.

### **CPJI/CIJ**

CPJI, *Affaire du « Lotus »*, 7 septembre 1927, Recueil Série A, p. 25.

CIJ, arrêt, *Détroit de Corfou* (Royaume-Uni c. Albanie), 9 avril 1949, Recueil 1949, p. 22.

CIJ, arrêt, *Affaire Nottebohm* (Liechtenstein c. Guatemala), 6 avril 1955, Recueil 1955, p. 22.

CIJ, avis consultatif, *Composition du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime*, 8 juin 1960, Recueil 1960, p.150.

CIJ, arrêt, *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci* (Nicaragua c. États-Unis d'Amérique), 27 juin 1986, Recueil 1986, p. 14.

CIJ, avis consultatif, *Licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires*, 8 juillet 1996, Recueil 1996, p. 226.

CIJ, arrêt, *Affaire relative au projet Gabčíkovo-Nagymaros*, (Hongrie c. Slovaquie), 25 septembre 1997, Recueil 1997, p. 7.

CIJ, arrêt, *Affaire relative à des usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay* (Argentine c. Uruguay), 20 avril 2010, Recueil 2010, p. 14.

CIJ, arrêt, *Certaines activités menées par le Nicaragua dans la région frontalière*, Costa Rica c. Nicaragua, indemnisation, 2 février 2018, Recueil, p. 15.

### **TIDM**

TIDM, arrêt, *Navire « SAIGA »* (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), 4 décembre 1997, Recueil 1997, p. 16.

TIDM, arrêt, *Navire « SAIGA » (No 2)* (Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée), 1<sup>er</sup> juillet 1999, Recueil 1999, p. 10.

### **Juridictions françaises**

TGI de Paris, 11<sup>e</sup> chambre, Jugement, 16 janvier 2008.

Cour de cassation, civile, Chambre civile 3, 17 décembre 2008, 04-12.315.

Cour d'appel de Rennes, *Navire Vytautas*, 20 janvier 2011.

Cour d'appel de Rennes, *Vraquier Thisseas*, 13 septembre 2018.

Tribunal judiciaire de Rouen, jugement, *Voronov*, 30 août 2019.

### **Autres**

High Court of Admiralty, *Le Louis*, 1817.

SA, *Affaire du Montijo* (États-Unis d'Amérique c. Colombie), 26 juillet 1875.

CPA, *Boutres de Mascate* (France c. Grande-Bretagne), 8 août 1905 (no 1904-01).

SA, *Lehigh Valley Railroad Company and others (USA) v. Germany (Sabotage Cases)*, Nations Unies, Recueil des sentences arbitrales, vol. VIII, 1939.

Cour suprême des États-Unis d'Amérique, arrêt, *Lauritzen c. Larsen*, 6 janvier 1953 (345 US 571).

United States Court of Appeals, Fifth Circuit, *Offshore Company v. Robison*, 30 avril 1959, no 17445.

SA, *Apurement des comptes entre le Royaume des Pays Bas et la République française en application du Protocole du 25 septembre 1991 additionnel à la Convention relative à la protection du Rhin contre la pollution par les chlorures du 3 décembre 1976*, 12 mars 2004.

Cour suprême des États-Unis d'Amérique, arrêt, *Stewart v. Dutra Construction Company*, 22 février 2005, no 03-8144.

ECOWAS, Jugement, *SERAP v. Federal Republic of Nigeria*, 14 décembre 2012, affaire no. ECW/CCJ/JUD/18/12.

United States District Court, Eastern District of Louisiana, *In re Oil Spill by the Oil Rig "Deepwater Horizon" in the Gulf of Mexico*, 30 novembre 2015.

CIADH, avis consultatif demandé par la République de Colombie, *The environment and Human rights*, 15 novembre 2017, OC-23/17.

### **Opinions individuelles et dissidentes**

CIJ, arrêt, *Barcelona Traction*, 5 février 1970, opinion individuelle, Juge Jessup.

United States of America Supreme Court, *United States v. Rodgers*, 20 novembre 1983 (150 U.S. 249), opinion dissidente, Juge Brown.

### **V. Rapports**

Great Britain, Report of the (Rochdale) Committee of Inquiry into Shipping, 1970.

National Research Council, *Petroleum in the Marine Environment*, National Academies of Sciences, Washington DC, The National Academies Press, 1975.

Rapport du secrétariat de la CNUCED, *Flotte de libre immatriculation*, Conseil du Commerce et du développement, Commission des transports maritimes, 3<sup>ème</sup> session extraordinaire, Genève, 27 mai 1981 (TD/B/C.4/220, n°70).

M. FALICON, Rapports économiques et juridiques no 9, « La protection de l'environnement marin par les Nations-Unies. Programme d'Activités pour les Mers Régionales », *Centre national pour l'exploitation des océans*, 1981, 137 p.

National Research Council, *Tanker Spills: Prevention by design*, Washington DC, The National Academies Press, 1991, 384 p.

H. DE RICHEMONT, rapporteur, Rapport n°441, Sénat, Session ordinaire, 1999-2000.

J.-Y. LE DRIANT, rapporteur, Commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, Rapport n°2535, 11<sup>ème</sup> législature, 5 juillet 2000.

- National Research Council of the National Academies, *Oil in the Sea III: Inputs, Facts and Effects*, Washington DC, The National Academies Press, 2003, 277 p.
- G. LENGAGNE, D. QUENTIN, « Rapport d'information sur la sécurité maritime en Europe », Assemblée nationale, no 644, 4 mars 2003, 194 p.
- S. KLOFF, C. WICKS, *Gestion environnementale de l'exploitation du pétrole offshore et du transport maritime pétrolier*, CEESP, 2004, 82 p.
- « Israël-Liban. Des attaques disproportionnées : les civils, premières victimes de la guerre », *Amnesty international*, 2006, 57 p.
- National Oceanic and Atmospheric Administration, Office of Response and Restoration, *Oil and Sea Turtles: Biology, Planning, and Response*, 2010, 116 p.
- Organisation météorologique mondiale, « Déclaration de l'OMM sur l'état du climat mondial en 2013 », no. 1130, 2013.
- National Petroleum Council, "Arctic Potential: Realizing the promise of US Arctic oil and gas resources", 2015, 86 p.
- Groupes d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat, 5<sup>ème</sup> rapport, avril 2014.
- Paris MoU, Rapport annuel, "Consistance compliance", 2018, 64 p.
- Direction des Affaires maritimes, Rapport, « Surveillance des pollutions en mer. Bilan annuel 2018 », avril 2019, 21 p.
- United Nations Environment Program, *Global environment outlook 6. Healthy Planet, Healthy People*, London, Cambridge University Press, 2019, 745 p.
- Abuja MoU, Rapport annuel, 2019, 55 p.
- BS MoU, Rapport annuel, "Port State Control in the Black Sea Region", 2019, 32 p.
- Caribbean MoU, Rapport annuel, 2019, 40 p.
- Paris MoU, Rapport annuel, "Port State Progression : Detention rate down", 2019, 64 p.
- Tokyo MoU, Rapport annuel, "Port State control in the Asia-Pacific Region", 2019, 62 p.
- World Wild Fund, "Living Planet Report 2020", September 10<sup>th</sup>, 2020, 83 p.
- IO MoU, Rapport annuel, 2020, 66 p.
- FAO, « La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture. La durabilité en action », 2020, 28 p.
- Chatham House, "Food System Impacts on Biodiversity Loss: Three Levers for Food System Transformation in Support of Nature", Research paper, February 3<sup>rd</sup>, 2021.

## **VI. Autres publications**

- "Regime of the High Seas Note", *United Nation Yearbook International Law Commission*, 1951, 156 p.
- OECD, "OECD Study on Flags of Convenience", *The Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 4, no 2, 1972, pp. 231-254.
- GESAMP, *Impact of Oil and Related Chemicals and Wastes on the Marine Environment*, 23<sup>rd</sup> session, London, 19-23 April, 1993, 52 p.
- Commission OSPAR pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, Bilan de santé, Londres, 2000, 114 p.
- REMPEC, "Guide for combating accidental marine pollution in the Mediterranean", 2000, 146 p.
- R. R. CHURCHILL, Etude pour l'ITF, "The meaning of the "genuine link" requirement in relation to the nationality of ships", University of Wales, Cardiff, 2000, 75 p.

- Discours de son excellence M. Gilbert Guillaume, Président de la CIJ, prononcé devant la 6<sup>ème</sup> Commission de l'AGNU, 30 octobre 2002.
- Z. ALAM, "IMO Conventions and their Implementation", East Asian Seas Congress, Haikou, 2006.
- R. BECKMANN, "Ratification and Effective Implementation of IMO Convention in the East Asian Seas Region", East Asian Seas Congress, Haikou, 2006.
- J. KENNETH, R. CHARPENTIER, D. GAUTIER, D. HOUSEKNECHET, T. KLETT, J. PITMAN, E. THAOMS, C. SHENK, M. TENNYSON, C. WANDREY, "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle", 2008.
- ITOPF, "Effects of Oil Pollution on the Marine Environment", Technical Information Paper, no 13, 2011, 12 p.
- REMPEC, « Lignes directrices méditerranéennes pour la gestion des déchets issus pollution marine par les hydrocarbures », 2012, 137 p.
- IPIECA, "Impacts of oil spills on marine ecology. Good practice guidelines for incident management and emergency response personnel", 2015, 56 p.
- IPIECA, "Impacts of oil spills on shorelines. Good practice guidelines for incident management and emergency response personnel", 2016, 56 p.
- CNUCED, « Etude sur les transports maritimes », 2018, UNCTAD/RMT/2018, 131 p.
- REMPEC, « Guide méditerranéen sur la coopération et l'assistance mutuelle pour l'intervention d'urgence en cas d'évènement de pollution marine », 2018, 230 p.
- ISEMAR, Note de synthèse no 215, « Erika, Prestige : deux décennies après, quelles avancées ? », décembre 2019, 4 p.
- Ministère de la transition écologique et solidaire, « 20 ans de l'Erika : Quels changements pour la sécurité maritime », Dossier de presse, décembre 2019, 23 p.
- ITOPF, "Oil Tanker Spill Statistics", 2020, 20 p.
- IOPC Funds, Rapport annuel, 2020, 27 p.

## VII. Travaux universitaires

- P. ANGELLI, Thèse de Doctorat, *La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? Etude à partir du cas d'États de la Caraïbe*, sous la direction de F. CELIMENE, Université des Antilles et de la Guyane, 2012, 405 p.
- S. BENSLIMEN, Mémoire, *La protection de l'environnement et les comptes d'affectation*, 2007.
- T. HOAND NGUYEN, "Study on the implementation of the port reception facilities regulations of MARPOL in Vietnam", *World Maritime University Dissertations*, 2017, 85 p.
- C. LALLEMENT, Thèse de Doctorat, *La navigabilité du navire*, sous la direction de Y. TASSEL, Faculté de Droit et Sciences politiques, Université de Nantes, 2004.
- F. LE BORGNE, Thèse de Doctorat, *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, sous la direction de G. LEFEBVRE et C. SCAPEL, Université de Montréal et Université Paul-Cézanne Aix-Marseille III, 2011, 673 p.
- P. B. PAYOYO, Thèse de Doctorat, *Port State Control in the Asia-Pacific: An International Legal Study of Port State Jurisdiction*, Quezon City, Institute of International Legal Studies, University of the Philippines Law Center, 1993, 198 p.
- H. MATAGNE DZUMDJIO, Mémoire, *La problématique des pavillons de complaisance à l'ère du développement durable*, Université du Québec à Montréal, octobre 2009, 154 p.

### VIII. Articles de presse

- « Derrière l'accident de « l'Amoco-Cadiz » : le scandale des pavillons de complaisance », *Le Monde*, mai 1978.
- R. EVANS, R. COOKSON, T. MACALISTER, "Oil and gas spills in North Sea every week, papers reveal", *The Guardian*, 2011.
- R. GOASGUEN, « EQUASIS : Démonstration publique au Havre », *Le Marin*, mai 2005.
- A. GARRIC, « Donald Trump engage le retrait officiel des États-Unis de l'accord de Paris sur le climat », *Le Monde*, 4 novembre 2019.
- « Pétrole dans l'Arctique : deux ONG et six militants poursuivent la Norvège en justice », *Capital*, juin 2020.
- « Un navire transportant près de 4 000 tonnes d'hydrocarbures échoué sur les côtes de l'île Maurice », *Le Monde*, 07 août 2020.
- O. TRUC, « En Norvège, la Cour suprême valide l'exploitation pétrolière dans l'Arctique », *Le Monde*, décembre 2020.
- « 2020 en cartoons : l'année vu par les dessinateurs de la presse étrangère », *Courrier international*, 17 décembre 2020-06 janvier 2021, 15 p.
- "Oil flow on Colombia's Cano Limon-Covenas pipeline halted after attack", *Reuters*, January 22, 2021.
- « Pollution. Israël frappé par la 'pire marée noire de ces dernières décennies' », *Courrier international*, 21 février 2021.
- « Pollution. Le Liban à son tour touché par la marée noire qui frappe Israël », *Courrier international*, 23 février 2021.
- G. DELACROIX, « Le naufrage du 'X-Press Pearl', une catastrophe écologique majeure pour le Sri Lanka », *Le Monde*, 4 juin 2021.
- « Pollution maritime au large de la Corse, le plan Polmar-terre activé par le préfet de Haute-Corse », *Le Monde*, 12 juin 2021.
- « En Corse, les premières galettes d'hydrocarbures se sont échouées sur la plage de Solaro », *Le Monde*, 14 juin 2021.

### IX. Sites Internet

- Site officiel de l'AESM : [https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/ems\\_a\\_fr](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/ems_a_fr)
- Site officiel du CEDRE : <https://wwz.cedre.fr/>
- Site officiel du FIPOI : <https://iopcfunds.org/fr>
- Site officiel du Mémorandum de Paris : <https://www.parismou.org/>
- Site officiel de l'OMI : <https://www.imo.org/fr>
- Site officiel de l'International Transport Worker's Federation : <https://www.itfglobal.org/fr>
- Site officiel de l'ONU : <https://www.un.org/fr/>
- Site officiel de la Banque mondiale : <https://www.banquemondiale.org/fr/home>
- Site officiel du REMPEC : <https://www.rempec.org/fr>
- Site officiel de Greenpeace : <https://www.greenpeace.fr/>
- Site officiel du WWF : <https://www.wwf.fr/>
- Site officiel de la Commission européenne : [https://ec.europa.eu/info/index\\_fr](https://ec.europa.eu/info/index_fr)

## TABLE DES MATIÈRES

|  |     |
|--|-----|
| REMERCIEMENTS .....  | 4   |
| LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES.....   | 5   |
| SOMMAIRE.....  | 6   |
| INTRODUCTION.....  | 7   |
| PREMIÈRE PARTIE. – LES MULTIPLES ATOUTS DU RÉGIME INTERNATIONAL RELATIF AUX HYDROCARBURES EN MER.....  | 16  |
| CHAPITRE I. – LE RÉGIME INTERNATIONAL RELATIF AUX HYDROCARBURES EN MER, UN MODÈLE DU GENRE ..  | 16  |
| SECTION I. – UNE RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE EFFICACE ET ADAPTÉE À L’AMPLEUR DES ENJEUX..  | 16  |
| I. – Les éléments à l’origine de l’instauration d’une réglementation internationale pour les déversements d’hydrocarbures en mer.....            | 17  |
| II. – Une réglementation internationale de plus en plus efficace et effective, fruit d’une amélioration progressive .....                        | 20  |
| SECTION II. – LES MÉCANISMES D’INFLUENCE SUR LES COMPORTEMENTS, TÉMOINS DE L’EFFECTIVITÉ DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE .....               | 25  |
| I. – L’avènement de dispositifs agissant pour le respect des normes .....  | 25  |
| II. – Un régime de responsabilité civile, moteur d’une application plus poussée des normes .....   | 29  |
| CHAPITRE II. – LES SYSTÈMES RÉGIONAUX, COOPÉRATION AU SERVICE DE L’ENVIRONNEMENT MARIN .....   | 35  |
| SECTION I. – LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES NIVEAUX INTERNATIONAL ET RÉGIONAL .....  | 35  |
| I. – Les interactions entre le droit régional et le droit international : les illustrations jurisprudentielles ...                               | 35  |
| II. – Une entité proactive : le cas de l’Union européenne .....  | 38  |
| SECTION II. – LE DÉVELOPPEMENT DE LA COOPÉRATION RÉGIONALE, COMPLÉMENT AU RÉGIME INTERNATIONAL .....   | 44  |
| I. – Une coopération régionale développée sur plusieurs fronts .....   | 44  |
| II. – L’apport des mémorandums à la protection du milieu marin.....  | 50  |
| CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE.....  | 55  |
| DEUXIÈME PARTIE. – UN RÉGIME ENCORE IMPARFAIT .....  | 56  |
| CHAPITRE I. – LES LIMITES DU SYSTÈME CONTEMPORAIN DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES EN MER.....                                 | 56  |
| SECTION I. – LES OBSTACLES À L’EFFECTIVITÉ DU RÉGIME DE LUTTE CONTRE LES HYDROCARBURES EN MER .....  | 56  |
| I. – Les difficultés liées au droit international général .....  | 56  |
| II. – L’absence de prise en compte de la pollution par les hydrocarbures résultant des activités <i>offshores</i> ...                            | 60  |
| SECTION II. – UN RÉGIME IMPRÉCIS CONSACRANT LA DOMINATION DE L’ÉTAT DU PAVILLON, FACTEUR DE FRAGILISATION .....                                  | 67  |
| I. – Les défaillances du régime international.....   | 67  |
| II. – Le rééquilibrage des compétences, nécessaire refonte du système.....   | 71  |
| CHAPITRE II. – L’INEFFECTIVITÉ DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE FACE À DES SITUATIONS PARTICULIÈRES.....                                      | 77  |
| SECTION I. – LA PROBLÉMATIQUE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE.....   | 77  |
| I. – L’avènement de la pratique des pavillons de complaisance .....  | 77  |
| II. – Une pratique critiquable aux répercussions non négligeables.....   | 81  |
| SECTION II. – L’APPLICATION LIMITÉE DE LA RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE SUR LES HYDROCARBURES PAR LES PED .....                                  | 85  |
| I. – Une application à géométrie variable dans les PED, symptomatique d’une effectivité limitée .....  | 85  |
| II. – Les perspectives d’évolution en vue d’une application plus effective de la réglementation internationale sur les hydrocarbures en mer..... | 89  |
| CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE .....   | 94  |
| CONCLUSION GÉNÉRALE.....   | 95  |
| ANNEXES .....  | 98  |
| BIBLIOGRAPHIE .....  | 115 |