

Des outils juridiques internationaux en faveur de l'environnement

La communauté internationale a pris conscience de la nécessité de réagir face aux pollutions des mers à la suite des différents évènements qui se sont succédés depuis la fin des années soixante (*Torrey Canyon* en 1967, *Amoco Cadiz* en 1978, *Exxon Valdez* en 1989, *Erika* en 1999, *Prestige* en 2002). C'est pourquoi, en réponse à ces évènements tragiques, au fil des années, un cadre conventionnel a émergé pour prévenir et réparer les dommages de pollution. A ce titre, plusieurs instruments internationaux ont vu le jour traitant les pollutions de façon globale ou un type de pollution plus spécifique.

La plus ancienne des conventions sectorielles que l'on peut citer est la convention internationale **pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures** de 1954 (OILPOL). Amendée et renforcée en 1962 et 1969, ce texte visait à interdire les rejets opérationnels et contaminés d'hydrocarbures à proximité des côtes et dans les zones dites vulnérables.

A la suite du naufrage du *Torrey Canyon* et face aux insuffisances de la convention OILPOL, notamment quant aux rejets accidentels, la communauté internationale, adopta dès 1973, sous l'égide de l'OMI, la convention dite **MARPOL 73/78** (convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires). Plus globale que la précédente, qu'elle vient remplacer, MARPOL vise à lutter contre toutes les formes de pollutions provenant des navires (mer, atmosphère, terre). Elle a été ratifiée par plus de 150 Etats, la totalité de ses annexes sont applicables à plus de 85% de la flotte mondiale. Suite aux difficultés rencontrées pour son entrée en vigueur, un protocole modificatif a été adopté en 1978.

La convention est complétée par 6 annexes techniques, contenant des règles de construction et d'exploitation, dont les deux premières, relatives aux pollutions par hydrocarbures (Annexe I) et par les substances liquides nocives transportées en vrac (Annexe II) sont obligatoires pour tous les Etats parties qui s'engagent expressément à donner effet à ces dispositions. L'annexe I concerne d'une part, les navires citerne en ce qui concerne leur cargaison et d'autre part, tous les navires pour l'ensemble des pollutions par hydrocarbures dont ils pourraient être à l'origine.

Les 4 autres annexes facultatives traitent des pollutions par les substances nuisibles transportées en colis (annexe III), les pollutions par les eaux usées des navires (Annexe IV), les pollutions par ordures des navires (Annexe V) enfin, les pollutions de l'atmosphère par les navires (Annexe VI).

À l'exception des navires de très petite dimension, les navires effectuant des voyages internationaux doivent avoir à bord des certificats internationaux en cours de validité. Ces certificats valent commencement de preuve que le navire satisfait aux prescriptions de la convention MARPOL lorsqu'il entre dans un port étranger.

La Convention MARPOL est par ailleurs mise à jour par des amendements au fil des années.

En outre, la **convention sur le droit de la mer** (Montego Bay) de 1982, en imposant aux Etats contractants d'adopter les mesures nécessaires à la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin, favorise la lutte contre les pollutions marines.

Outre ces deux textes majeurs, d'autres instruments sectoriels préventifs ont été adoptés parmi lesquels :

- La convention de Bruxelles de 1969 relatives à **l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures**
- La convention de Bruxelles de 1971 sur la **responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires**
- La convention d'Oslo de 1972 **sur la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion** effectuée par les navires et aéronefs
- La convention de Londres de 1990 sur **la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC)**, complétée en 2000 par un protocole sur **la préparation, la lutte et la coopération d'incidents de pollutions par des substances nocives et potentiellement dangereuses (OPRC-HNS)**
- La Convention pour **la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est** (Convention OSPAR) de 1992 qui succède à la convention pour la protection du milieu marin dans la zone de la Mer Baltique (Convention d'Helsinki) de 1974
- La convention de Londres de 1996 sur **la responsabilité et l'indemnisation des dommages liés au transport par mer de substance nocives et particulièrement dangereuses**
- La convention de Londres de 2001 sur **la responsabilité civile pour les dommages de pollution par hydrocarbures de soute**
- La convention de Londres de 2004 pour **le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires**
- La convention de Nairobi de 2007 sur **l'enlèvement des épaves**
- La convention de Hong Kong de 2009 pour **le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires**
- L'International Maritime Dangerous Good Code (**code IMDG**) est un guide international pour le transport des matières dangereuses en colis. D'abord facultatif, il est obligatoire depuis 2012
- Le **recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires** (code polaire) adopté en 2014

De plus, il existe une réglementation internationale relative à la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures par des navires-citernes. La responsabilité civile pour de tels dommages est régie par une convention signée en 1969 à Bruxelles, dite **Convention CLC**. Ce texte instaure une responsabilité de plein droit sur le propriétaire du navire-citerne. Cette responsabilité est toutefois plafonnée. En 1971, un **fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOI)** est créé. Il vient compléter la CLC avec un régime d'indemnisation complémentaire des victimes si l'indemnisation plafonnée de la CLC n'est pas suffisante.

En 1992 les plafonds de responsabilité de ces deux textes ont été réévalués à la hausse. Un nouveau fonds complémentaire est créé par protocole en 2003 en ajoutant un niveau autonome d'indemnisation