



HAL
open science

La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime

Mohamad Albakjaji

► **To cite this version:**

Mohamad Albakjaji. La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime. Economies et finances. Université Paris-Est, 2010. Français. NNT : 2010PEST3016 . tel-00598492

HAL Id: tel-00598492

<https://theses.hal.science/tel-00598492>

Submitted on 6 Jun 2011

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.

UNIVERSITÉ PARIS-EST
ÉCOLE DOCTORALE
ORGANISATIONS, MARCHÉS, INSTITUTIONS (OMI)

THÈSE
Pour obtenir le grade de
Docteur de l'université de PARIS-EST
Champ disciplinaire

Relations internationales

Présentée et soutenue publiquement par
Mohamad ALBAKJAJI

La pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures
liée au trafic maritime

Thèse codirigée par :

M. Jean-Michel FOURNIAU, Directeur de recherche à l'INRETS
& M. Sylvain ZEGHNI, Maître de Conférences HDR, Université Paris Est Marne-la-Vallée

Jury :

M. Jean-Michel FOURNIAU, Directeur de recherche à l'INRETS (co-directeur)

Mme Fabienne LELOUP, Professeur, Facultés universitaires catholiques de Mons (Rapporteur)

M. Xavier RICHEL, Professeur, Université de la Sorbonne Nouvelle - Paris III. (Rapporteur)

M. Hamoud TANNAR, Professeur, Université d'Alep (Syrie) (examineur)

M. Sylvain ZEGHNI, Maître de Conférences HDR, Université Paris Est Marne-la-Vallée (co-directeur)

UNIVERSITÉ PARIS-EST
ÉCOLE DOCTORALE
ORGANISATIONS, MARCHÉS, INSTITUTIONS (OMI)

THÈSE
Pour obtenir le grade de
Docteur de l'université de PARIS-EST
Champ disciplinaire

Relations internationales

Présentée et soutenue publiquement par
Mohamad ALBAKJAJI

La pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures
liée au trafic maritime

Thèse codirigée par :

M. Jean-Michel FOURNIAU, Directeur de recherche à l'INRETS
& M. Sylvain ZEGHNI, Maître de Conférences HDR, Université Paris Est Marne-la-Vallée

Jury :

M. Jean-Michel FOURNIAU, Directeur de recherche à l'INRETS (co-directeur)

Mme Fabienne LELOUP, Professeur, Facultés universitaires catholiques de Mons (Rapporteur)

M. Xavier RICHEL, Professeur, Université de la Sorbonne Nouvelle - Paris III. (Rapporteur)

M. Hamoud TANNAR, Professeur, Université d'Alep (Syrie) (examineur)

M. Sylvain ZEGHNI, Maître de Conférences HDR, Université Paris Est Marne-la-Vallée (co-directeur)

Remerciements

J'adresse mes plus vifs remerciements à Madame le *Pr. Fabienne LELOUP* et Monsieur le *Pr. Xavier RICHEL*, pour avoir accepté de juger ce travail en tant que rapporteurs. Je tiens également à remercier Monsieur le *Pr. Hamoud TANNAR*, pour l'intérêt qu'il a porté à ce travail en acceptant de l'examiner.

Je souhaite témoigner toute ma gratitude à mes professeurs, MM. *Jean-Michel FOURNIAU* et *Sylvain ZEGHNI* pour avoir suivi de très près l'avancement de ce travail.

Enfin, Je témoigne également ma reconnaissance à mes parents, mes cinq frères, ma sœur et mes amis qui ont été toujours présents pour moi et qui m'ont soutenu tout au long de ces années. Et pour finir, je voudrais remercier du fond du cœur ma femme qui m'a toujours soutenu moralement, qui était très patiente et compréhensive pendant les moments de stress, et à mon très cher enfant.

Résumé

Le transport maritime, surtout le transport des hydrocarbures, ne peut pas se concevoir sans l'intervention de risques de pollution pétrolière. Certaines zones comme la mer Méditerranée sont exposées à un trafic maritime très dense qui menace leur écosystème. La mer Méditerranée est en effet un espace de transit, une route importante pour le transport maritime régional international. Aussi, le trafic maritime y est-il l'une des principales causes des pollutions pétrolières. Cette pollution pourra être de deux types selon les navires en cause : pollutions accidentelles touchant le trafic pétrolier ou pollutions opérationnelles causées par l'ensemble des navires. Ces deux sources ont des volumes comparables.

La communauté internationale a adopté des règles juridiques pour la répression et la prévention de la pollution pétrolière provenant des navires. Du fait de sa spécificité, la Méditerranée bénéficie d'une réglementation particulière. La thèse s'attache, dans une première partie, à l'analyse des différentes conventions internationales et régionales s'appliquant à la Méditerranée. La seconde partie s'attache à l'étude de leur mise en œuvre, en prenant comme exemple le cas de la Syrie.

L'analyse montre qu'il existe actuellement, entre les pays Méditerranéens, une hétérogénéité dans la mise en œuvre des normes internationales et régionales pertinentes. Cette hétérogénéité est attribuée à deux raisons :

- Le régime international et régional, résultant de multiples compromis, contient des lacunes juridiques qui réduisent son efficacité en termes de protection de l'environnement ;
- La géopolitique de la mer Méditerranée, l'inégalité économique et technologique entre les pays du Nord riches et les pays du Sud pauvres font que ces derniers n'ont pas des moyens humains, économiques et techniques afin de mettre en place des politiques de contrôle nécessaires à la bonne application des conventions.

MOTS-CLES

-Mer Méditerranée

- Trafic maritime
- Pollution opérationnelle
- Règles internationales
- Prévention -
- Mise en œuvre
- Mémorandum de Méditerranée
- Réglementation
- pollution par des hydrocarbures
- Pollution accidentelle
- Règles régionales
- Répression
- Obstacles
- Mémorandum de Paris
- Inégalité

- Cas pratique (Syrie)

SUMMARY

The sea is an important mean for international trade, especially the transportation of petroleum products. In fact, the maritime transport of hydrocarbons may in many cases lead to the risk of oil pollution. Some areas like the Mediterranean Sea are exposed to traffic that threatens their very dense ecosystems.

The Mediterranean Sea is an important route for shipping and it is a place of transit. So, shipping is a major cause of oil pollution in the Mediterranean Sea. This pollution may be of two types according to the ships in question: incident pollution concerning the oil traffic or operational pollution caused by every ship. These two sources have comparable volumes.

The international community adopted legal rules for preventing oil pollution from ships. Because of its specificity, the Mediterranean Sea will be granted a special regulation. The dissertation focuses, in a first part, on the various international and regional conventions applying to the Mediterranean Sea. The second part analyses their implementation, with a chapter devoted to the case of Syria.

The dissertation shows that there currently exists, among the Mediterranean countries, a heterogeneity in the implementation of relevant international and regional standards. This heterogeneity is attributed to two main reasons:

- First, the plan may contain regional and international legal shortcomings that reduce its effectiveness in terms of environmental protection;
- - Second, the Geopolitics of the Mediterranean Sea that lead to technological and economic inequality between the rich northern countries and poor southern countries. The latter do not have sufficient human, economic and technical means to set up the policies of control necessary for a relevant application of the regulations.

KEYWORDS

- Sea Mediterranean
- Marine traffic
- Operational pollution
- International regulations
- Prevention
- Implementation
- Mediterranean Memorandum
- Regulations
- Pollution by hydrocarbons
- Accidental pollution
- Regional regulation
- Repression
- Obstacles
- Paris Memorandum of Understanding on Port state control
- Inequality
- Case study (Syria)

SOMMAIRE

Introduction générale.....	21
A- Le regard juridique sur le sujet.....	28
B- La mise en œuvre des normes adoptés et les obstacles pour appliquer un régime de protection efficace et uniforme.....	30
1- La mise en œuvre des conventions par les acteurs de la chaîne de sécurité	30
2- Les obstacles rencontrés dans la mise en œuvre d'une protection efficace	30
Partie I- L'action normative en matière de la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime	33
Chapitre I - La détermination de la pollution pétrolière de la mer Méditerranée liée au trafic maritime	37
Section I- Les éléments de réflexion sur la pollution par des hydrocarbures liée au trafic maritime dans la mer Méditerranée.....	38
§I- La vulnérabilité de la mer Méditerranée	38
A- La mer Méditerranée : un milieu fragile	39
B- Les sources de la pollution dans la mer Méditerranée.....	41
1- Urbanisation	41
2- Tourisme	42
3- Agriculture	42
4- pêche	43
5- La pollution par les hydrocarbures liée au trafic maritime	44
§ II- Les caractéristiques du transport maritime.....	48
A- Un trafic de transit d'intérêt stratégique entre l'Europe, l'Asie et Afrique	50
B- La densité du trafic maritime dans la mer Méditerranée	53
Section II - Les sources de la pollution par les hydrocarbures provenant des navires en mer Méditerranée	54
§I- La pollution opérationnelle	55
A- Pollution des pétroliers (Slops)	56
1- Ballastage	56
2- Lavage des citernes	56
B- Pollution par tous types de navires civils (navires marchands, navires de guerre, bateau de pêche) (Sludges).....	58
C- La preuve de l'infraction.....	60
1- Le prélèvement d'échantillons	60
2- Technique visuelle	60
3. Les techniques de détection aérienne	61

§ II- La pollution d'origine accidentelle en mer Méditerranée.....	64
A- L'état des lieux dans la mer Méditerranée.....	67
B- Les facteurs conduisant aux accidents maritimes.....	70
1- Les fautes humaines.....	71
2- Le phénomène de vieillissement des navires.....	72
Conclusion.....	78
Chapitre II- Les normes de protection de la mer Méditerranée de la pollution par des hydrocarbures liée au trafic maritime.....	79
Section I- Le régime des rejets d'hydrocarbures prévu au niveau international.....	81
§I- Les conventions internationales visant à protéger le milieu marin.....	82
A- La prévention de pollution par des hydrocarbures provenant des navires.....	82
1- La convention de Londres de 1954, base de travail.....	82
2- La convention de SOLAS 1974.....	85
B- Les conventions axées sur l'intervention, la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, et sur la réparation des dommages dus aux marées noires.....	86
1- Le système de l'intervention, de la préparation, de la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.....	86
1.1- La convention spécifique d'intervention en haute mer dans les cas causant ou qui pourrait causer la pollution par le pétrole (Bruxelles 1969).....	86
1.2- La Convention de Londres du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (convention OPRC).....	87
2- Le système de réparation des dommages dus aux marées noires.....	88
2.1- La convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.....	88
2.2- La convention de 1992 sur la responsabilité civile.....	90
§II- Les dispositions particulières de la mer Méditerranée dans le cadre du régime conventionnel international.....	91
A- La convention de Marpol.....	91
1- La portée générale de la convention de Marpol.....	92
2- Les dispositions particulières de la mer Méditerranée dans les portés de convention de Marpol.....	96
B- La convention de Montego Bay de 1982 (un instrument de protection indirect).....	98
Section II- La lutte globale-régionale contre la pollution de la mer Méditerranée.....	100
§I- La convention de Barcelone de 1976 pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution.....	103

A- Les caractéristiques de la convention de Barcelone	104
1- Convention cadre	104
2- Convention globale	105
B- protocoles de la convention de Barcelone.....	106
1- Le protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Barcelone, 1976)	106
2- Le protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d’immersion effectuées par les navires et aéronefs (Barcelone, 16 février 1976).....	107
3- Le protocole relatif à la pollution d’origine tellurique (Athènes, 17 mai 1980).....	108
4- Le protocole relatif aux aires spécialement protégées de la Méditerranée (Genève, 3 avril 1982).....	108
5- Le Protocole relatif à l’exploitation du plateau continental, du fond et du sous-sol de la mer, signé à Madrid le 14 octobre 1994	108
§II- La révision de la convention de Barcelone et ses protocoles.....	109
A- L’amendement de la convention de Barcelone.....	110
1- Extension au niveau du plan géographique.....	110
2- L’application obligatoire des règlements	110
3- La prise en compte des révolutions du droit international de l’environnement	111
B- La révision des protocoles d’application.....	112
1- Le protocole relatif à la coopération en matière de la lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisible	112
2- Le Protocole relatif aux opérations d’immersion effectuées par les navires et aéronefs	114
3- Le Protocole relatif aux aires spécialement protégées de la Méditerranée	114
4- Le Protocole relatif à la pollution tellurique	114
5- Un sixième Protocole a été adopté en 1996, il s’agit du Protocole relatif aux mouvements transfrontières de déchets dangereux en Méditerranée	115
Conclusion.....	116

Partie II- L'effectivité des normes de protection de la mer Méditerranée.....	117
Chapitre I- La mise en œuvre des normes internationales et régionales par les acteurs de la chaîne de sécurité maritime	121
Section I- Les acteurs étatiques (Les États)	122
§I- L'État du pavillon	123
A- Les obligations et le rôle de l'État du pavillon en matière du contrôle des navires :.....	124
B- Pavillon de complaisance un imbroglio pour échapper aux lois.....	128
§II- L'État du port et L'État côtier	134
A- Le rôle et les obligations de l'État du port en matière de la sécurité maritime	134
1- Le contrôle des navires par l'État du port.....	135
1.1- Le contrôle régional par l'État du port au nord de la Méditerranée (l'adoption du Mémorandum de Paris).....	138
1.2- Le contrôle régional par l'État du port dans la rive sud de la Méditerranée (l'adoption du Mémorandum Méditerranéen)	151
2- La mise en œuvre des installations de réception portuaires par l'État du port	157
2.1- La coopération régionale dans le cadre du PAM.....	161
2.2- Les installations de réception portuaires dans les pays Méditerranéens membres de l'Union Européenne.....	165
B- L'État côtier.....	168
Section II- Les organes privés	174
§I- Les sociétés de classification	174
A- Présentation des sociétés de classification.....	175
B- La situation actuelle des sociétés de classification.....	176
§II- Les compagnies pétrolières.....	182
Conclusions	189
Chapitre II- Les obstacles rencontrés dans l'application d'une politique efficace pour prévenir et lutter contre la pollution par les hydrocarbures provenant des navires dans la mer Méditerranéens	191
Section I- Les obstacles de l'efficacité de la protection de la mer méditerranée de la pollution pétrolière liée au trafic maritime.....	194
§I- Les obstacles relatifs à la nature des conventions internationales et régionales ..	194
A- Les conventions internationales	195
1- Sur le plan de la responsabilité	195

2- L'utilisation des termes non précis, ambigus et techniques.....	199
3- L'utilisation des exceptions.....	201
B- Au niveau de la convention de Barcelone.....	203
§II- Les obstacles concernant la géopolitique de la mer méditerranée.....	213
A- L'inégalité scientifique et technologique.....	217
B- L'inégalité économique.....	220
Section II- L'étude d'un cas (la Syrie).....	229
§ I- Le contrôle des navires par les autorités compétentes en Syrie.....	231
A- Le contrôle des navires battant le pavillon Syrien.....	232
B- Le contrôle des navires étrangers entrants les ports Syriens.....	235
§II- Les principaux facteurs de la sous-performance en Syrie	237
A- La faiblesse du système administratif et technique, et le manque d'équipements et de technologies	237
1- La faiblesse du système administratif et technique qui gère les ports	237
2- Le manque d'équipements.....	241
2.1- Le manque de technologies	241
2.2- L'absence des transporteurs étrangers privés	242
2.3- Un manque d'équipements nécessaires pour organiser l'entrée et la sortie des navires	244
2.4- L'absence des installations de réception portuaires adéquates dans les ports syriens.....	247
B- L'insuffisance et l'inertie juridique et législative	248
Conclusion.....	268
Conclusion générale	269
BIBLIOGRAPHIE.....	277
Table des matières.....	293

LISTE DES ACRONYMES

ACLCC1 :	Association des Capitaines au long Cours et des Capitaines de l'1 ^{ère} Classe de la Navigation Maritime
AEE :	Agence Européenne Pour l'Environnement
AESM :	Agence Européenne de la Sécurité Maritime
AFCN :	Association Française des Capitaines des Navires
AIS :	Système Automatisé d'Identification
AMLOG :	Association Marocaine pour la Logistique
ASPIM :	Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranée.
BEI :	Banque Européenne d'Investissement
CAAM :	Centre Administratif des Affaires Maritimes
CAR/ASP :	Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées de la Méditerranée
CAR/PB :	Centre d'Activités Régionales du Plan Bleu
CAR/PAP :	Centre d'Activités Régionales pour le Programme d'Action Prioritaires
CEDRE :	Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentation sur les Pollutions Accidentelles des Eaux
CEMER :	Centres Euro-Méditerranéen de l'Environnement et des Risques
CMDD :	Commission Méditerranéenne du Développement Durable
CODE ISM:	International Safety Management
COPE:	Compensation for Oil Pollution in European waters
COW:	Crude Oil Washing
EGNOS:	European Geostationary Navigation Overlay Service
EPM :	Environnemental programme Mediterranean
FAO:	Food and Agriculture Organisation
FIPOL :	The International Oil Pollution Compensation
FTN :	Firmes Transnationales
Galileo :	European Global Satellite Navigation System ou Système Européen de Navigation par Satellite
GNSS :	Global Navigation Satellite System
IDH :	Indice de Développement Humain
IMTM :	Institut Méditerranéen des Transports Maritimes

ISEMAR :	Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes-Saint Nazaire
ISQ :	Institut de Soudure et de Qualité de Lisbonne
ITCP:	Technical Cooperation Program of the IMO
IMDS :	Code Maritime International des Marchandises Dangereuses
ITF:	The International Transport Workers' Federation
ITOPF:	International Tanker Owners Pollution Federation Limited
Julis:	Les juridictions littorales spécialisées
MEDONDES :	la Revue du Plan d'action pour La Méditerranée
MEDPOL:	Co-ordinated Mediterranean Pollution Monitoring and Research Programme (Programme de surveillance continue et de recherche en matière de pollution en Méditerranée-PAM)
MEDSPA :	Stratégie et plan d'action pour la méditerranée
METAP:	Mediterranean Environmental Technical Assistance Program
MOIG:	Mediterranean oil industry group
MOU:	Memorandum of understanding on port state control
MOUMED:	Mediterranean Memorandum (Mémorandum de méditerranée)
MTF :	Fond d'Affectation Spéciale pour la Méditerranée
OCDE :	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
OCIMF :	Oil Company International Forum
OIT :	Organisation Internationale du Travail
OMCI :	Organisation intergouvernementale de la Navigation Maritime.
OMI :	Organisation Maritime Internationale
OPRC :	La Convention de Londres du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures
PAM :	Plan d'action pour la Méditerranée
PAP :	Programme d'Actions Prioritaires.
Paris Mou ou Mou de Paris	Paris Memorandum of Understanding on Port state control
PART :	Plan d'Action Régional de Transport
PB :	Plan Bleu
PED :	Pays En Développement
PICT :	Programme Intégré de Coopération Technique
PIB :	Produit Intérieur Brut
PNUE :	Programme des Nations Unies pour l'Environnement.

PNUED :	Programme des Nations Unies pour le Développement.
PPCC :	Centre de Coordination de la Prévention de la Pollution
PPP :	Partenariats Public-Privé
PSC :	Port State Control (Contrôle par l'État du port)
RAR :	Real Aperture Radar (Radar à ouverture réelle)
REMPEC:	The Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle)
RIF :	Registre International Français
RIPAM :	Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer
ROCC :	Centre régional de la lutte contre les hydrocarbures en Méditerranée
SAPBIO :	Programme d'Action Stratégique pour la Conservation de la Diversité Biologique Marine et Côtière
SAPMED :	Programme d'Action Atratégique pour la Méditerranée
SIOTM :	Système d'Information et d'Organisation du Trafic Maritime
SIR :	Système d'Informations Régionales
SIRE:	Ship Inspection Report (Rapport d'inspection de navires)
SIRENAC:	Information. System Ship Inspection Services of Paris MOU. MOU
SMDD :	Stratégie Méditerranéenne du Développement Durable
SLAR:	Side Looking Airborne Radar (Radar aéroporté à antenne latérale)
SPEM :	La commission permanente d'enquête sur les événements de mer chargée de l'enquête sur les causes du naufrage de l'ERIKA
SNPP :	Expert en prévention et en matières des risques
SRCP :	Plan d'urgence sous régional
STM :	Service d'aide au trafic maritime
TIC :	Technologies de l'Information et de la Communication
TROCS :	Base de données axée sur les transports maritimes
UEA :	Université d'Eté d'Assomptionniste
UE :	Union Européenne
UpM :	Union pour la Méditerranée
UMA :	Unité Méditerranéenne d'Assistance

VIQ :	Vessel Inspection Questionnaire
VPQ :	Vessel Particular Questionnaire
VTMIS :	Vessel Traffic Maritime Information System
WWF:	World Wide Fund for Nature
ZMPVM:	Zone Maritime Particulièrement Vulnérable
ZPE :	Zone de protection écologique

Introduction générale

Le développement des activités humaines est devenu aujourd'hui une menace pour l'environnement marin qui subit depuis plusieurs décennies des agressions majeures. Selon *Le livre bleu des engagements du Grenelle de la Mer*¹, 80% de la pollution proviennent des activités terrestres et 20 % des activités maritimes. Les activités maritimes sont génératrices de divers types de pollutions : Atmosphériques (cheminées des navires), Marines (substances liquides nocives, chute à la mer de la cargaison contenant des substances toxiques ou rejets de déchets domestiques). Toutefois, la plus symbolique, la plus ancienne et la plus médiatisée des pollutions marines reste sans conteste, pour l'opinion publique, la pollution par hydrocarbures². La pollution par hydrocarbures est originaire des sources suivantes :

- Les déversements de l'industrie et les guerres : l'exploitation des usines, des pipelines, des puits de pétrole à terre, et l'urbanisation continentale sont les principales sources des déversements mondiaux d'hydrocarbures. Aussi les guerres sont une sources des déversements d'hydrocarbures, ici nous citons la marée noire de la guerre du Golfe en 1991 qui est la plus grande marée noire de l'histoire humaine, entre 700 000 et 900 000 tonnes d'hydrocarbures se déversent dans le golf Persique au fil des semaines³ ;
- Les déversements par les plates-formes pétrolières (offshore)⁴ : l'exemple le plus récent est les déversements des hydrocarbures par la plate-forme de la compagnie pétrolière (BP) le 22 avril 2010 dans le golf du Mexique (entre 40 000 à 60 000 mille barils de pétrole ont été déversés chaque jour dans la mer) ;
- Les sources naturelles : certaines zones des mers côtières, en particulier les côtes de l'Alaska, de la Californie, du golfe du Mexique, du Venezuela, de la mer Rouge, de la mer Caspienne, de l'île de Bornéo, sont exposées aux suintements naturels d'hydrocarbures fossiles. Ces suintements naturels ont été estimé autour de 250 000 tonnes par an sur la

¹ *Le livre bleu des engagements du Grenelle de la Mer* (10 au 15 juillet 2009), Paris, MEEDDM, p. 21, http://www.legrenelle-mer.fr/IMG/pdf/LIVRE_BLEU_Grenelle_Mer.pdf, [consulté le 28 octobre 2009]

² MONTEIL (L.), *L'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures*, Mémoire Master II de droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2008-2009, p.8.

³ Le site d'Internet du CEDRE : <http://www.cedre.fr/fr/accident/golfe/golfe.php>, [consulté le 03 juin 2010].

⁴ Actuellement plus de 20 000 plates-formes de toutes tailles et conceptions, majoritairement implantées dans quatre grandes zones : le golfe du Mexique, le golfe Persique, l'Afrique de l'Ouest et la mer du Nord. Sur ce point voir le site Internet des Marées noires (plates-formes pétrolières offshore [consulté le 9 Juin 2009] : <http://www.marees-noires.com/fr/source/terminal-chantier-plate-forme/plate-forme-petroliere-offshore.php> [.

période 1990-2000, ce qui laisse à l'homme la responsabilité de plus des 9/10 du total des déversements à travers le monde⁵.

Aussi certaines espèces animales et végétales contiennent des composants d'huiles et d'essences aromatiques. La destruction de ces espèces, libère des consistances visqueuses dans le fond et dans les sédiments.

Le trafic maritime est l'une des principales causes de pollutions pétrolières des mers. Un tiers des déversements d'hydrocarbures dans les océans et les mers proviennent du transport maritime⁶.

Le transport maritime représente aujourd'hui 90% des échanges mondiaux. En France, par exemple, 72% des importations et des exportations s'effectuent par voie maritime⁷.

Les marchandises transportées par la mer sont des marchandises hors vrac (comme les marchandises manufacturées, les voitures), les vracs solides (le charbon, les minerais ferreux et non ferreux, les engrais, des denrées alimentaires comme les céréales, aliments pour bétail, farine, d'autres produits ciment, bauxite...), les vracs liquides comme les hydrocarbures (pétroles et produits pétroliers).

Concernant le transport pétrolier, dès la découverte du pétrole au XIX^{ème} siècle, des navires à voile l'ont transporté, principalement entre l'Amérique et l'Europe dans des barriques (d'où le nom de barrel)⁸. Mais après la découverte de pétrole au Moyen-Orient, la demande a cru⁹ et le pétrole est devenu un élément essentiel pour l'industrie et l'énergie. Donc, le transport du pétrole est devenu un besoin nécessaire.

⁵ Sur ce point voir, le site d'Internet des Marées noires (sources naturelles) : <http://www.marees-noires.com/fr/pollution/rejet-naturel/sources-naturelles-hydrocarbures.php>, [consulté le 09 Juin 2009].

⁶ Le site d'Internet des Marées noires (déversements d'hydrocarbures) : <http://www.marees-noires.com/fr/pollution/maree-noire/deversement-hydrocarbures.php>, [consulté le 09 Juin 2009].

⁷ WALLIS (E.), *Approche de la réparation des dommages de pollution causés par les hydrocarbures - Le FIPOL*, Mémoire master II de droit maritime et des transports, Sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2006-2007, p.2.

⁸ *Le transport maritime de pétrole*, Rapport d'armateurs de France, 18/ 03/ 2009, p.1. Voir Aussi, le site de l'armateurs de France suivant : http://www.armateursdefrance.org/05_carnet/05_decryptage_dl.php?id=11, [consulté le 26 Mai 2010].

⁹ Les États- Unis consomment le quart de la production mondiale de pétrole et le golfe persique fournit encore le cinquième des importations américaines. PRUGH (T.), FLAVIN (C.) et L.SAWIN (J.), *Changer*

Le transport pétrolier est le premier segment du secteur du transport maritime de marchandises en terme de volume d'échange¹⁰. Le transport du pétrole représente 40% du trafic maritime mondial. Aujourd'hui, plus de 60 % du transport mondial de brut est assuré par la mer¹¹.

Les pétroliers et les navires citernes spécialisés sont devenus à partir de la seconde moitié du XX^{ème} siècle un outil stratégique pour transporter le pétrole brut et les produits raffinés (essence, gasoil...).

Mais le transport maritime, surtout le transport des hydrocarbures, ne peut pas se concevoir sans l'intervention de risques de pollution pétrolière.

La pollution pétrolière est très dangereuse sur le milieu marin, elle perturbe l'équilibre environnemental de la mer, comme la vie des poissons et les autres êtres vivants, les plages et les établissements récréatifs et économiques.

La cause la plus visible de la croissance de la pollution pétrolière du milieu marin est la croissance et le développement des opérations du transport de pétrole à travers les mers. Près de 8 000 navires pétroliers sillonnent les mers et les océans transportant cette énergie liquide des lieux de production vers ceux de consommation. La capacité de la flotte pétrolière mondiale est d'environ 280 millions de tonnes¹².

Mais la pollution pétrolière peut également provenir de tous les navires. Alors que pour le trafic pétrolier, il s'agit essentiellement de pollution accidentelle, pour les autres trafics, il s'agira de pollution opérationnelle¹³.

l'économie pétrolière, in l'État de la planète - redéfinir la sécurité mondiale), Rapport de l'Institut Worldwatch sur le développement durable, 2005, p.31.

¹⁰ LE COUVIOUR (K.), *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, Aix-en-Provence, Ed. Presse universitaire d'Aix-Marseille, 2007, p 27.

¹¹ *Le transport maritime de pétrole*, Rapport d'armateurs de France, *op.cit.*, p.1.

¹² WALLIS (E.), *op.cit.*, p.2.

¹³ TUSSEAU (G.), *La pollution opérationnelle des navires*, Mémoire pour le DESS droit des transports, option droit maritime, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian et de Monsieur le Commandant FRAISSE L, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 1997-1998.

Concernant la pollution accidentelle, les noms de l'Amoco Cadiz, de l'Exxon Valdez, du Torrey Canyon, de l'Erika et du Prestige sont des accidents majeurs qui ont entraîné d'importantes pollutions maritimes.

La pollution opérationnelle est celle qui est causée par les rejets illicites d'hydrocarbures pendant l'exploitation courante des navires, que ce soit pour le transport des marchandises ou des passagers.

La dangerosité de pollution pétrolière provenant des navires a généré un réflexe au niveau international pour la répression et la prévention contre la pollution de ce type de pollution.

En 1954 la communauté internationale a adopté la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, aussi appelée convention OILPOL. C'est la première convention internationale qui régleme la pollution par hydrocarbures.

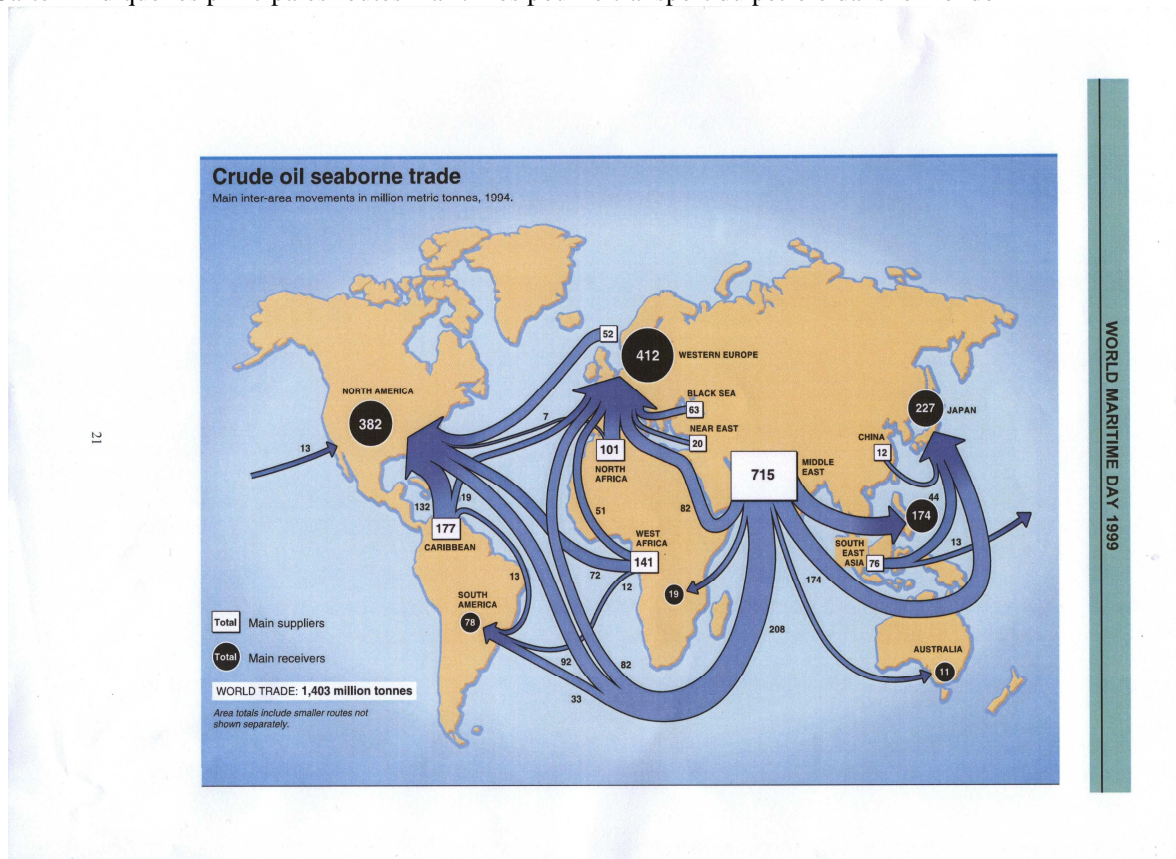
La catastrophe du Torrey Canyon le 18 mars 1967 au large des côtes britanniques a révélé la carence du régime international dans le secteur de la prévention ou la réparation des dommages dus à la pollution maritime. Pour cette raison, plusieurs conventions internationales ont été adoptées pour la responsabilité et la réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les conventions de 1969, la convention de 1992, et les fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures Fipols).

En raison de l'insuffisance de la convention de Londres en 1954, la convention de Marpol a été adoptée en 1973, et le naufrage de l'Amoco Cadiz au large des côtes du Finistère en 1978 a accéléré la procédure d'introduction de la convention Marpol.

Après les naufrages du pétrolier Erika en 1999 et celui du Prestige, l'Union Européenne a adopté une série des réglementations pour renforcer le régime juridique européen.

Selon la carte ci-dessous, nous constatons que certaines zones sont exposées à un trafic maritime très dense qui menace leurs écosystèmes. C'est le cas, en particulier, dans la mer Méditerranée qui est une route importante pour le transport maritime.

Carte 1 indique les principales routes maritimes pour le transport du pétrole dans le monde



Source : cette carte est recueillie par l'article, *OMI and the new millenium*, in Le Magazine de l'organisation maritime internationale (IMO News), n° 3, 1999, p. 21. Voir aussi l'article, *Trafic maritime pétrolier, principaux mouvements inter-zones en millions de tonnes métriques*, in La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES), n° 40-41, 2000, p. 4.

Historiquement, la mer Méditerranée est une route très importante du transport et du commerce entre les civilisations anciennes. Cette mer qui est une mer semi-fermée est un espace du miracle parce qu'elle est un berceau de cultures et de civilisations. Ces rives ont vu l'émergence des plus anciennes civilisations. À savoir, la civilisation d'Ougarit en Syrie, qui a fourni le premier alphabet du monde, et les Phéniciens sur les côtes de la Syrie et du Liban, les Pharaons en Égypte sont les premiers architectes dans le monde, ainsi les civilisations qui se sont apparues en Afrique du Nord comme les Carthagéniens en Tunisie. Sur l'autre côte Méditerranéenne, sont aussi apparus la civilisation grecque avec des philosophes célèbres Socrate, Platon et Aristote, qui ont fourni les sciences de la philosophie de la logique, et l'Empire byzantin qui a occupé à diverses époques bien plus

de la moitié des côtes de la Méditerranée¹⁴. En plus, l'espace Méditerranéen a été le témoin de la naissance ou de l'efflorescence de trois de nos plus grandes religions¹⁵. La mer Méditerranée était le seul moyen de transport entre ses civilisations.

Actuellement, la mer Méditerranée est la route principale du transport maritime en fonction de son importance géographique (un centre des trois continents du monde, Asie, Afrique, Europe)¹⁶, pour cela le trafic maritime dans cette mer est dense, et menace cet espace vulnérable.

La problématique et la justification du plan de recherche :

Notre sujet de thèse concerne la pollution de la mer Méditerranée liée au trafic maritime et plus précisément aux hydrocarbures.

Les motifs qui sont derrière la sélection de ce sujet sont les suivants :

- Établir une étude d'ensemble récente sur ce sujet, sachant que la majorité des études et des statistiques qui ont été préalablement préparées sur le sujet sont rares et ne sont pas récentes, et restent limitées à des rapports publiés par diverses organisations. Pour cela, nous avons essayé de préparer une étude approfondie récente sur ce sujet ;
- Considérant que la pollution par les hydrocarbures est l'une des pollutions les plus dangereuse qui menace l'environnement marin et son écosystème, nous allons essayer de mener une étude approfondie sur ce sujet en montrant les causes et leurs impacts sur l'environnement marin et les efforts internationaux, régionaux pour lutter contre ce type de pollution. Cela peut aider le lecteur à se former une vue complète sur ce type de pollution produite dans les mers fermées comme la mer Méditerranée ;
- Considérant que les efforts internationaux et régionaux visant à protéger la mer Méditerranée contre la pollution par les hydrocarbures liée au trafic maritime sont conçus

¹⁴ □ NORWICH (J-J.), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Ed. Perrin, 2008, p.9.

¹⁵ *Ibid.* p. 13.

¹⁶ La zone géopolitique Méditerranée est plus large. Vers l'est d'abord. Le géographe Y. Lacoste y inclut la mer Noire, la région du Caucase et celle du golfe Persique, faisant des déserts des traits d'union, car ces « annexes de la Méditerranée » entretiennent depuis longtemps des liens économiques, stratégiques et culturels fort étroits avec les régions proprement littorales. M.L. Dumas, osait même y adjoindre l'Afghanistan, c'est-à-dire le monde persan et son prolongement en Asie orientale. Cette perception très extensive se retrouve aujourd'hui dans le concept américain de « Greater Middle East ». Dans cette perspective « large », l'Ouest inclut le Maroc (pourtant bordé essentiellement par l'Atlantique), le Portugal, les îles Madère, Canaries et les Açores. Car « l'équation stratégique » de l'Espagne passe par l'axe « Baléares-Gibraltar-Canaries ». De ce fait, l'antichambre de la Méditerranée, c'est déjà la Méditerranée. Ces informations sont citées par CLAUDE (G.), *La Méditerranée- géopolitique et relations internationales*, Paris, Ed. Ellipses, 2007, p.5.

pour assurer une protection efficace et l'application d'une politique uniforme au niveau de la mer Méditerranée.

Par conséquent, le but de la recherche est de tenter des réponses à la question suivante : Est-ce que ces accords et leurs dispositions ont atteint l'effectivité souhaitée ou non ?

Afin de répondre à cette question nous allons repartir l'étude en deux points :

A- Le regard juridique sur le sujet

La protection de l'environnement n'est pas efficace s'il n'existe pas une coopération internationale et régionale entre les États pour prévenir la pollution et lutter contre elle, notamment les marées noires qui ne connaissent pas des frontières. Le professeur CHEMILLIER-GENDREAU Monique a mentionné la nécessité de telle coopération «*L'environnement ne connaît pas de frontières, et la protection de l'environnement requiert des normes à portée universelle*»¹⁷.

Dans la première partie, notre tâche principale sera d'étudier la formation des accords de lutte contre la pollution marine, d'un point de vue général, puis, plus spécifiquement, les accords concernant la Méditerranée.

Nous étudierons donc, dans un premier temps, la relation causale entre trafic maritime et pollution par les hydrocarbures.

Bien que la Méditerranée ne représente qu'à peine 0,7% des surfaces océanes dans le monde, la densité du trafic maritime y est très importante. Ainsi, 30% du volume du commerce maritime a pour origine ou but un port de la Méditerranée ou la traverse.

Le transport maritime des marchandises polluantes s'est accru et ce sont accrus avec lui les risques inhérents au transport de ce type de marchandises¹⁸.

¹⁷ Cette information citée par MAZAUDOUX (O.), *Droit international public et droit international de l'environnement*, Limoges, Ed. Publié par l'université de Limoges, Faculté de droit et des sciences économiques, 2008, p.9.

¹⁸ BOUGATAYA (I.), DE BRUYNE (C.) et M'BAKI HELU (P.), *MARPOL et ses annexes : quelle efficacité ?* Séminaire de droit de l'exploitation des océans, centre de droit maritime et océanique, université de Nantes, 2006/2007, p.1.

Concernant plus précisément notre sujet, nous signalons que le trafic maritime d'hydrocarbure en Méditerranée représente entre 20% et 25% du trafic mondial pour ce type de produit.

En effet, par sa position géographique, la Méditerranée accueille les pétroliers en provenance du Golf par le canal de Suez, ceux en provenance de la mer Noire par le détroit des Dardanelles, le détroit de Gibraltar constitue la porte de sortie de ces bateaux.

Au-delà du transport même d'hydrocarbures, la pollution par hydrocarbure est liée au trafic maritime lui-même par la pollution opérationnelle des navires (pollution liée à l'exploitation courante des bateaux), ainsi que par les accidents.

Puis, nous étudierons dans un second temps, les fondements théoriques de la coopération entre les États riverains de la Méditerranée, et nous analyserons les conventions internationales qui visent à la protection des Mers et Océans (dont la mer Méditerranée). Ces conventions se repartissent en deux catégories :

- Les conventions qui traitent le sujet de la prévention de la pollution par les hydrocarbures ;
- Les conventions qui sont axées sur l'intervention, la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, et sur la réparation des dommages dus aux marées noires. ;
- du fait de l'importance de la mer Méditerranée, certaines conventions ont mentionné de manière directe (convention de Marpol), ou indirecte (convention de Montego Bay), la nécessité de protéger la mer Méditerranée de la pollution causée par les hydrocarbures.

Par ailleurs, les normes régionales qui s'intéressent à la protection de la mer Méditerranée seront également traitées. À ce titre, la Convention de Barcelone adoptée en 1976 et ses révisions ultérieures seront analysées.

En bref, notre première partie visera à étudier les conditions d'émergence d'accords internationaux et régionaux ainsi que les enjeux des principales conventions existantes et de leurs révisions.

B- La mise en œuvre des normes adoptés et les obstacles pour appliquer un régime de protection efficace et uniforme

Quant à la seconde partie, plus empirique, nous essayerons d'étudier la question de la mise en œuvre des conventions par les acteurs de la chaîne de sécurité (les acteurs étatiques et les acteurs privés). Et les obstacles rencontrés dans la mise en œuvre d'une protection efficace.

1- La mise en œuvre des conventions par les acteurs de la chaîne de sécurité

À l'encontre du principe de la liberté de la mer, les accords internationaux ont confié à :

- L'État du pavillon le contrôle des navires battant son pavillon ;
- L'État du port le contrôle des navires étrangers entrant dans ses ports ;
- L'État côtier le soin d'adopter les lois dans le but de prévenir la pollution de sa mer territoriale ou dans sa zones de protection écologique (ZPE), et de sanctionner les infractions commises par les navires étrangers qui ne respectent pas le passage inoffensif.

D'autre part, les acteurs privés ont un rôle dans la mise en œuvre des normes internationales et régionales :

- L'État du pavillon délègue sociétés de classification en raison de l'incapacité pour contrôler les navires battant son pavillon ;
- Les compagnies pétrolières jouent un rôle important dans l'inspection et l'examen des navires qu'elles envisagent de louer et d'utiliser pour le transport du pétrole ;

Cela nous conduira à analyser les obstacles à la mise en œuvre des conventions, à savoir, le contrôle par les États du pavillon (le pavillon de complaisance), le contrôle par les États des ports, le contrôle par les États côtiers, et les obstacles rencontrés par les sociétés de classification et par les compagnies pétrolières.

2- Les obstacles rencontrés dans la mise en œuvre d'une protection efficace

D'abord nous allons étudier les principaux obstacles parce qu'il en résulte une hétérogénéité entre les états Méditerranéens dans la mise en œuvre des normes internationales et régionales pertinentes. Par exemple, les États du pavillon Méditerranéens

sont classés, selon le degré de respect des normes de sécurité maritime, dans les listes noire, grise et blanche.

Aussi, la plupart des ports Méditerranéens (surtout dans les pays du bassin Sud et Est de la mer Méditerranée) ne sont pas dotés par les installations de réception portuaires adéquates.

Beaucoup de voix appellent à réviser le droit international de l'environnement afin d'être adapté aux changements internationaux contemporains, et de dépasser les obstacles qui entravent l'application d'un régime efficace. Ces obstacles sont attribués aux deux raisons suivantes :

La première raison concerne la nature des conventions internationales (générales et spécifiques) ainsi que des conventions régionales. Ces conventions sont insuffisantes et incomplètes parce qu'elles contiennent des dispositions de type possibiliste et non prescriptif, ambiguës, et comportent de nombreuses exceptions qui ont réduit leurs importances.

En plus, la convention de Barcelone ne prévoit aucune disposition sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages résultants de la violation des dispositions de la convention et ses protocoles. Elle a envoyé ce sujet aux règles du droit international. Donc les règles du droit international sur la responsabilité continueront à s'appliquer dans la région Méditerranéenne. Cette convention, qui est considérée comme un accord régional, ne prend pas en compte dans ce domaine la spécificité de la mer Méditerranée.

La deuxième raison porte sur la géopolitique de la Méditerranée : l'inégalité entre la rive Nord riche et la rive Sud pauvre.

Cette inégalité se traduit par la disproportion du pouvoir économique entre les états du bassin du Nord de la Méditerranée où l'Union Européenne qui a le pouvoir économique et financier. En revanche, des pays du bassin sud sont pauvres et souffrent de l'incapacité économique et technologique nécessaire pour exécuter leurs obligations.

Afin d'illustrer nos propos, nous étudierons plus spécifiquement l'exemple de la mise en œuvre du régime de protection par la Syrie, afin d'étudier les obstacles rencontrés qui entravent l'efficacité de la protection au niveau national.

L'incapacité économique et technologique, la faiblesse du système administratif et institutionnel et l'inertie juridique et législative sont les principaux obstacles.

L'étude menée sur le cas pratique montrera que le problème de l'efficacité se trouve également au niveau des législations nationales et ne se limite pas uniquement au niveau du droit international. Également, elle montrera la difficulté de réaliser une correspondance entre les préoccupations régionales et les préoccupations nationales.

**Partie I- L'action normative en matière de la pollution de
la mer Méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic
maritime**

La mer Méditerranée est un bassin semi-fermé et un espace étroit avec un littoral qui s'étend sur 3 millions de km carré et étirement de 30 km de Gibraltar au littoral syrien, avec une largeur maximale de 800 km¹⁹.

la Méditerranée apparaît comme un grand lac, entouré de trois continents, Europe, Asie et Afrique, dont les côtes accueillent plus de vingt états et plus de 400 millions d'habitants, desquels 130 millions environ, c'est-à-dire 35%, vivent dans les zones côtières.

La situation géographique de la mer Méditerranée est très importante, pour cette raison cet espace est une route maritime très stratégique pour transporter les personnes et les marchandises surtout les hydrocarbures et les produits pétro-chimiques.

Mais c'est sans doute le fort transport maritime de pétrole brut et des produits du raffinage qui représente un des risques principaux et certainement le plus inquiétant pour la Méditerranée, soit en raison du risque élevé d'accidents provoquant le déversement en mer des produits huileux et polluants, soit à cause des activités d'exploitation des navires comme le déchargement en mer des eaux de sentine et le lavage des citernes des pétroliers.

Selon les données du Plan Bleu (PB)²⁰ en 2008, en Méditerranée, 370 Millions de tonnes d'hydrocarbures transitent annuellement, et chaque jour, 250 à 300 pétroliers croisent en Méditerranée. Ce sont donc globalement 2000 navires de plus de 100 tonnes présents sur la mer ou au port, et 220 000 navires marchands de plus de 100 tonnes qui traversent la Méditerranée chaque année²¹.

En comparaison ces données avec le volume de la mer Méditerranée, nous trouvons que la densité des trafics dans cette mer est quasiment tripler et la menace par la pollution pétrolière (chapitre I).

¹⁹ CLAUDE (G.), *op.cit.*, p.5.

²⁰ [ci.après dénommée " PB "].

²¹ Ces informations citées par LAOTBOZZI (M.), *Répression et prévention de la pollution des navires de commerce en méditerranée*, Mémoire technique de fin d'études présenté pour l'obtention du diplôme d'études supérieures de la marine marchande, école nationale de la marine marchand de Marseille, 2008-2009, p.8.

Heureusement, la communauté internationale a pris conscience de la pollution du milieu marin par les hydrocarbures, liée au trafic maritime et a adopté plusieurs conventions pour prévenir et lutter contre ce type de pollution susceptible de porter des atteintes au milieu marin. Les accords internationaux mis en place s'appliquent partout et à tous et visent à protéger le milieu marin mondial dont la mer Méditerranée.

Pourtant, il existe actuellement un régime régional appliqué à la mer Méditerranée. Les états riverains ont adoptés en 1975 un Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM)²² et en 1976 une convention régionale est née pour protéger la mer Méditerranée de la pollution (c'est la convention de Barcelone) (chapitre II).

²² [ci.après dénommée " PAM "].

Chapitre I - La détermination de la pollution pétrolière de la mer Méditerranée liée au trafic maritime

Le transport maritime occupe actuellement la première place parmi les autres moyens du transport, 90 % des échanges mondiaux s'effectuent par le transport maritime.

Le navire marchand qui forme l'épine dorsale du transport maritime a l'incroyable potentiel de s'adapter à toutes les formes et genres de marchandises, et a la capacité de se développer rapidement aux exigences de la modernité et du développement technologique. En plus il est le moins coûteux des modes de transport.

La mer Méditerranée est une mer fragile parce que elle est une mer semi fermée et est exposée aux nombreuses sources de la pollution, particulièrement la pollution par des hydrocarbures, liée au trafic maritime.

Dans ce chapitre nous allons tenter de répondre aux questions suivantes :
Quelle est la densité du trafic maritime dans la mer Méditerranée (section I), et quelles sont les sources de pollution par les hydrocarbures provenant des navires qui menacent cette mer dite fragile et vulnérable (section II) ?

Section I- Les éléments de réflexion sur la pollution par des hydrocarbures liée au trafic maritime dans la mer Méditerranée

Dans cette section nous allons étudier la vulnérabilité de la mer Méditerranée et les principales sources de la pollution dans la mer Méditerranée (§I), puis nous allons traiter les caractéristiques du trafic maritime dans la mer Méditerranée, (§II).

§I- La vulnérabilité de la mer Méditerranée

La mer Méditerranée est une mer semi fermée, elle représente moins de 1% de la surface mondiale des océans. Elle est considérée comme un réservoir riche des biodiversités et des espèces animales et végétales, pour cette raison, elle est une mer vulnérable et fragile (A).

En plus, la mer Méditerranée est exposée aux nombreuses sources de pollutions qui menacent son écosystème et la vie humaine (B).

A- La mer Méditerranée : un milieu fragile

La mer Méditerranée est une mer intercontinentale presque entièrement fermée, et un espace étroit avec un littoral qui s'étend sur 3 millions de km carré et étirement de 30 km de Gibraltar au littoral syrien, avec une largeur maximale de 800 km²³. Sa profondeur moyenne est de 1 500 m et elle atteint au maximum 5 150 m au large de la côte méridionale de la Grèce. 21 pays sont situés sur les rives de la Méditerranée²⁴. La Méditerranée est une goutte d'eau (vitale) dans les océans : à peine 0,7 % de la masse d'eau salée de la planète²⁵.

Carte 2 contient la carte de la mer Méditerranée



Source : cette carte est recueillie sur le site d'Internet de l'Université d'Été d'Assomptionniste (UEA) : <http://www.univete-assomption.org/2010/spip.php?article8>, [consulté le 15 Juillet 2010].

L'histoire géologique de la Méditerranée remonte à plus de 200 millions d'années avec la naissance de l'océan Thétys²⁶. La Méditerranée occupe l'emplacement de l'ancienne mer Thétys qui était plus vaste que la mer Méditerranée actuelle.

²³ CLAUDE (G.), *op.cit.*, p.5.

²⁴ À savoir que Les pays qui bordent la Méditerranée sont :
Au nord : la France, Monaco, l'Italie, la Slovénie, la Croatie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro, l'Albanie, la Grèce et la Turquie ;
À l'est : la Syrie, le Liban, Israël (et l'autorité palestinienne) ;
Au sud : l'Égypte, la Libye, la Tunisie, l'Algérie et Maroc ;
À l'ouest : l'Espagne ;
Au centre : Malte et Chypre.

²⁵ La Méditerranée - une goutte d'eau (vitale) dans les océans, *La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 52, 2004, p.8.

²⁶ Océan 98 et la méditerranée, *La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 37,1998, p.2.

La Méditerranée est formée d'une série de bassins profonds enserrés par les chaînes alpines d'Europe, d'Asie Mineure et d'Afrique²⁷. La mer Méditerranée est divisée en deux bassins par le seuil sous-marin qui relie la Tunisie à la Sicile. Le bassin occidental est interne à ces chaînes, tandis que le bassin oriental leur est externe, avec une vergence africaine-arabique-indienne presque exclusive. Ce dernier représenterait une relique de la Téthys occidentale (aussi nommée Mésogée) dont les derniers vestiges se situent en mer Ionienne, le long des côtes africaines²⁸.

La mer méditerranée est une mer chaude et salée et semi fermée. Le renouvellement de sa masse d'eau superficielle ne se fait complètement que par le détroit de Gibraltar en 70 à 100 ans. La mer Méditerranée est presque entièrement séparée de l'océan Atlantique par le détroit de Gibraltar avec seulement 13 kilomètres d'eau à son point le plus étroit, donc la Méditerranée bénéficie d'une faible amplitude de marée, subit une évaporation plus importante et enregistre de ce fait des taux de salinité plus élevés. Certains scientifiques pensent que la Méditerranée a séché environ 12 fois avant 5,9 millions d'années, le mouvement des continents d'Afrique et d'Europe a continué à fermer et ouvrir le détroit de Gibraltar²⁹.

Mais malheureusement la mer Méditerranée est malade et soumise à des pressions excessives à la présence de l'intensité des activités humaines dans cette région fragile. A long terme ces activités auront de fortes incidences environnementales sur l'ensemble de la mer Méditerranée, sur ses ressources naturelles (forêts, terres, eau, pêcheries, plages, sur le paysage naturel et sur les zones littorales.. etc.

²⁷ Cette information est extraite sur le site de l'encyclopaedia universali <http://www.universalis.fr/encyclopedie/mer-mediterranee/>, [consulté le 02 Avril 2010].

²⁸ Cette information est extraite sur le site de bionomie benthique Méditerranéenne : <http://paleopolis.rediris.es/benthos/MED/Geol-Med.html>, [consulté le 23 Mars 2010].

²⁹ Il y a environ 5,9 millions d'années, le précurseur du détroit de Gibraltar s'est refermé, isolant la Méditerranée qui s'est alors évaporée pour devenir un profond bassin asséché, quelques trois kilomètres en dessous du niveau mondial des mers, et parsemé de lacs extrêmement salés. Ce bassin a été définitivement réinondé il y a environ 4,5 millions d'années, lorsque le détroit s'est à nouveau ouvert pour former une chute d'eau de plus d'un kilomètre de haut. Cette période d'assèchement a eu une influence sur la vie en Méditerranée qui est principalement dérivée d'organismes venus de l'océan Atlantique et qui se sont adaptés aux conditions spécifiques de cette mer fermée. Ces informations sont disponibles sur le site de Greenpeace : <http://www.greenpeace.fr/presse/oceans/Reserves-marines-pour-la-medit.pdf>, [consulté le 05 Février 2010].

«La Méditerranée ne menace plus depuis longtemps, c'est elle qui se retrouve menacée, milieu fragile, ouvert à nos rejets et nos nuisances. Ses ressources vivantes se raréfient, ses écosystèmes se dégradent, ses fonds se couvrent de déchets»³⁰.

B- Les sources de la pollution dans la mer Méditerranée

Plusieurs sources de pollution menacent la mer Méditerranée

1- Urbanisation

Dans la région Méditerranéenne il existe vingt et un états qui comptent plus de 400 millions résidants. Selon les statistiques établies par le «PB» ce chiffre devrait passer à 520-570 millions en 2030, pour atteindre approximativement 600 millions en l'an 2050 et, éventuellement, plus de 700 millions à la fin du 21ème siècle³¹.

La concentration croissante de personnes (presque 35 % vivent dans les zones côtières) entraîne cependant l'augmentation d'activités pour satisfaire aux besoins humains donc l'augmentation de taux des déchets et donc les risques de pollution sur la qualité et la quantité des ressources naturelles.

Sans oublier les effets des déchets solides municipaux, les matières plastiques représentent à elles seules 75% des déchets de surface et des fonds marins en Méditerranée³².

Des données provenant du programme de surveillance et de recherche en matière de pollution dans la région Méditerranéenne, le MED POL / PAM et d'autres sources régionales montrent que de 30 à 40 millions de tonnes de déchets solides municipaux aboutissent dans la mer chaque année³³.

³⁰ Océan 98 et la méditerranée, *op.cit.*, p.2.

³¹ Ces informations sont citées par, *Le milieu marin et littoral Méditerranéen - état et pressions*, Rapport de l'Agence Européenne pour l'Environnement [ci.après dénommée " AEE "], Copenhague, 1999, p.11.

³² Ces informations sont recueillies par l'article, La poubellisation de la Méditerranée - plus de 250 kilos d'ordures par personne par an, *La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 52, 2004, p.12.

³³ Selon les estimations, dans la région Méditerranéenne, la production annuelle moyenne de déchets solides atteint 254 kg par personne et enregistre un taux d'accroissement annuel de 2-3 %. *Ibid.* p.12.

L'absence d'installations de traitement des eaux usées est un grand problème dans la région Méditerranéenne, quelques 48 % des centres urbains sont dépourvus d'installations de traitement des eaux usées³⁴, avec pour conséquence le déversement de plus de trois milliards m³ d'eaux non traitées dans la mer par an³⁵. S'ajouté à ses pollutions, l'augmentation des activités industrielles liées à l'urbanisation donc la pollution.

2- Tourisme

En raison de la richesse naturelle, la beauté des paysages et le beau climat, les côtes Méditerranéennes sont une destination des touristes. Les pays Méditerranéens encouragent le tourisme sur les côtes méditerranéennes.

Le tourisme constitue actuellement la première source de devises étrangères de la région. Mais beaucoup ignorent l'importance de protéger l'environnement et d'appliquer les normes du développement durable.

Le nombre des touristes va passer à 235-250 millions en 2025 (toujours selon le PB)³⁶. L'incidence du tourisme intensif sur l'environnement se traduit par l'utilisation des terres, la consommation des ressources d'eau, la pollution, les déchets et les pressions physiques et socioculturelles, la réduction des sites naturels et des espaces libres, la modification substantielle des paysages côtiers ainsi que des conflits sur l'utilisation des terres, de l'eau et des autres ressources.

3- Agriculture

En raison de la morphologie spécifique du bassin Méditerranéen, l'activité agricole est pratiquée de façon intensive dans des plaines côtières restreintes.

L'agriculture constitue la principale source non ponctuelle de pollution de la mer Méditerranée³⁷, l'utilisation de produits chimiques dans l'agriculture fait que les eaux

³⁴ La Méditerranée - une goutte d'eau (vitale) dans les océans, *op.cit.*, p.8.

³⁵ Les grands pollueurs - industrie, centres urbains et agriculture, *La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 52, 2004, p.10.

³⁶ Ces informations sont citées par, *Le milieu marin et littoral Méditerranéen - état et pressions*, Rapport de l'AEE, *op.cit.*, p.11.

³⁷ Les grands pollueurs - industrie - centres urbains et agriculture, *op.cit.*, p10.

de ruissellement emportent des pesticides, des nitrates et des phosphates³⁸. Les pesticides sont présents dans un tiers des rejets agricoles et que l'on retrouve dans 90 % des cours d'eau³⁹.

Les agriculteurs qui consomment près des 2/3 de l'eau utilisée pour l'arrosage des cultures et des plantes, sont les principaux responsables de la pollution par les nitrates et les pesticides⁴⁰.

Selon l'Agence Européenne pour l'Environnement (AEE) les impacts de l'agriculture dans les modifications de l'environnement côtier du bassin Méditerranéen sont plus indirects que directs et se traduisent par⁴¹ :

- Dans la plupart des pays, tous les types de pratiques agricoles et d'utilisation des terres sont traités comme des sources diffuses de pollution aquatique et sont donc difficiles à quantifier. Les terres agricoles constituent l'une des ressources où les pressions du développement sont les plus fortes, notamment sur la bande littorale étroite bordée de régions désertiques sur la côte sud ;
- Les principales pressions issues de l'agriculture correspondent à l'érosion du sol et au surplus de nutriments lorsque des engrais sont utilisés en excès⁴².

4- pêche

La Méditerranée se caractérise par ses conditions naturelles qui demeurent uniques: sa condition de mer oligotrophique, des paysages côtiers exceptionnels, une profondeur importante, des conditions climatiques très belles et rares.

³⁸ La Méditerranée - une goutte d'eau (vitale) dans les océans, *op.cit.*, p.8.

³⁹ GACHOT (G.), La pollution marine en Méditerranée, *La Revue Maritime*, n° 483, Novembre, 2008, p. 68.

⁴⁰ *Ibid*, p.69.

⁴¹ *Le milieu marin et littoral Méditerranéen - état et pressions*, Rapport de l'Agence Européenne pour l'Environnement (AEE), *op.cit.*, pp.13-14.

⁴² Les grands bassins fluviaux, comme le bassin rhodanien ou le Pô, sont soumis à des pressions agricoles. Les six premières régions d'assèchement, suivant un essai de classement du risque d'érosion du sol et de pertes de nutriments, se trouvent dans la péninsule italienne, en Sicile et en Sardaigne, en Grèce, en Turquie et en Espagne. *Le milieu marin et littoral Méditerranéen - état et pressions*, Rapport de l'AEE, *op.cit.*, p.14.

Aussi la mer Méditerranée est un réservoir majeur de biodiversité : 10 000 à 12 000 espèces marines (faune et flore). Avec 0.7% de la surface de l'océan mondial, elle héberge donc 8 à 9% de sa biodiversité ; c'est donc un pôle de biodiversité⁴³.

Les herbiers de posidonie, les zones intertidales rocheuses et les estuaires de la côte Méditerranéenne sont des habitats de première importance pour beaucoup d'espèces, et sont les zones de fraye et d'alevinage de certaines des principales espèces de poissons⁴⁴.

Mais ces espèces sont menacées en premier lieu par la surpêche surtout dans les pays du sud de la Méditerranée qui sont des pays en voie de développement (PED) où la protection de l'environnement n'est pas parmi leurs priorités, et qui n'appliquent pas des politiques strictes pour protéger le milieu marin. En raison de cette menace plusieurs réglementations sont adoptées au niveau international et régional afin de préserver ces espèces. Selon les données de (FAO) la quantité de pêche «passive» due à la perte des filets de pêche a généralement augmenté, mais le nombre de chalutiers reste stable depuis 1982. D'autre part, la pêche excessive menace la pérennité de certains stocks, tandis que la biodiversité est perturbée par l'intrusion d'espèces non indigènes⁴⁵.

5- La pollution par les hydrocarbures liée au trafic maritime

Les activités industrielles existant autour du bassin Méditerranéen menacent la mer Méditerranée.

Certaines zones en présence des industries lourdes telles que les industries chimiques et pétrochimiques...etc.⁴⁶ sont plus menacées que les autres régions.

⁴³ La faune et la flore Méditerranéennes comportent environ 20-30% d'endémiques (espèces n'existant pas hors de la Méditerranée), 3-10% d'espèces "pantropicales" (espèces présentes dans toutes les mers chaudes du globe), 55-70% d'espèces "atlantiques" et 5% d'espèces lessepsiennes (entrées en Méditerranée par le canal de Suez). Ces informations sont disponibles sur le site du GIS Posidonie : <http://www.com.univ-mrs.fr/gisposidonie/spip.php?article100>, [consulté le 5 Avril 2009].

⁴⁴ Site d'Internet de Greenpeace, *op.cit.*,

⁴⁵ PERROT (J-Y.), L'Ifremer et les sciences marines au cœur des enjeux Méditerranéens, *La Revue Maritime*, n° 483, Novembre, 2008.

⁴⁶ La spécialisation dans l'exportation dans chaque pays fournit une image assez précise de l'activité industrielle qui est très importante dans cette région et qui pourrait être à l'origine de menaces pour l'environnement. Trois groupes de pays se distinguent :

1. les pays hautement spécialisés dans l'exportation de quelques produits seulement, le reste étant importé : c'est le cas typique de pays producteurs de pétrole comme l'Algérie, la Syrie, l'Egypte et la Libye ;

2. un groupe moins spécialisé exportant des marchandises, même dans une situation désavantageuse par rapport à d'autres pays : c'est le cas de pays comme la Tunisie, le Maroc, la Turquie, la République Fédérale de Yougoslavie, Chypre et Malte qui exportent des marchandises telles que des vêtements, des textiles et du cuir.

Avec plus de 200 installations pétrochimiques et énergétiques, usines chimiques et unités de production de chlore et quelques 80 grands cours d'eaux charriant une charge importante de pollution provenant de l'amont, le bassin Méditerranéen se trouve à l'heure actuelle dans un état de détérioration⁴⁷. Une soixantaine de raffineries de pétrole déversent chaque année près de 20.000 tonnes d'hydrocarbures dans la mer⁴⁸.

Il est connu que, les activités industrielles ont des effets néfastes sur l'environnement, comme les rejets des déchets dangereux dans les cours des eaux qui finissent toujours dans la mer donc des risques sur l'écosystème. S'est ajouté la pollution atmosphérique engendrée par ces activités.

Aussi, la mer Méditerranée est menacée par la pollution pétrolière liée au trafic maritime. Le trafic maritime dans la mer Méditerranée est un trafic dense et en même temps la Méditerranée est une route importante de transit pour transporter les marchandises.

La cause de la croissance de la pollution pétrolière de la mer Méditerranée est la croissance et le développement des opérations du transport de pétrole à travers les mers.

Le déversement de pétrole est l'une des sources de pollution dangereuses qui menace la sécurité maritime en raison des conséquences graves résultant de cette pollution qui est plus élevée que pour d'autres mers et océans. 52 % du total des déversements d'hydrocarbures dans la mer Méditerranée provient du trafic maritime contre 48 % pour les autres mers.

En général, le transport pétrolier par voie maritime est fondamentalement moins sûr que d'autres types de transport de marchandises.

Chacun a d'autres productions plus spécifiques (chimie, huiles et lubrifiants en Tunisie : chimie et engrais au Maroc : fibres textiles, laine, coton, papier, ciment en Turquie et en République Fédérale de Yougoslavie) ;

3. un groupe fortement diversifié et par conséquent le moins spécialisé : il comprend les pays de l'Union Européenne qui rassemblent également la plus grande partie de l'industrie pétrochimique du bassin Méditerranéen. *Le milieu marin et littoral Méditerranéen - état et pressions*, Rapport de l' (AEE), *op.cit.*, p.17.

⁴⁷ Selon les calculs, chaque année 66 millions m³ d'eaux usées industrielles non traitées contenant des éléments nutritifs, des phénols, du mercure, du plomb, du chrome, du zinc et des huiles minérales se retrouvent directement dans la mer. Ces informations sont recueillies par l'article, Les grands pollueurs – industrie -, centres urbains et agriculture, *op.cit.*, p.10.

⁴⁸ La Méditerranée - une goutte d'eau (vitale) dans les océans, *op.cit.*, p.8.

Ainsi que le soulignait le rapport provisoire du BEA-Mer sur le naufrage de l'Erika «*ce navire était comme la plupart des product-tankers de son âge, exploité pour le transport des produits noirs (fioul, goudrons) c'est-à-dire les plus polluants, mais les moins exigeants en matière de qualité de citernes et de qualité de nettoyage entre deux chargements. Les produits blancs (gazole, essence, kérosène, naphta) sont beaucoup plus dangereux à cause de leur inflammabilité, mais moins polluants du fait de leur volatilité. Il s'agit en outre de produits exigeants en ce qui concerne la propreté des citernes. Ce sont généralement les product-tankers les plus récents qui sont affectés à leur transport. Les navires âgés, principalement affectés au transport des produits noirs, sont statistiquement plus susceptibles d'accidents que les navires récents. Force est donc de constater que les produits pétroliers les plus polluants sont transportés par les navires les moins sûrs*»⁴⁹.

Les conséquences de ces marées noires sont la dégradation de la vie végétale et animale dans la mer et sur les rives.

D'une part, la marée noire empêche le soleil d'éclairer les fonds marins et l'air de passer. Les minuscules végétales et animales formant le plancton disparaissent, ce qui détruit la chaîne alimentaire.

D'autre part, la marée noire met de nombreuses espèces animales en danger. Par exemple, les oiseaux, lorsqu'ils ont leurs plumes enduites de pétrole, ne parviennent même plus à voler. De plus, si les oiseaux avalent du pétrole en lissant leur plumage, ils en meurent⁵⁰. Suite au naufrage d'Erika, les statistiques estiment que : entre 75 000 et 150 000 oiseaux ont péri pendant les deux premiers mois⁵¹.

⁴⁹ Ces informations sont citées par, LE COUVIOUR (K.), *op.cit.*, p.27.

⁵⁰ Ces informations sont recueillies sur le site d'Internet de l'académie de Lille :

<http://www2c.ac-lille.fr/pneruda-wattrelos/idd0405bis/planetesoli/problemes/pollutionmer.htm>, [consulté le 15 Novembre 2009].

⁵¹ Le fioul lourd de l'Erika était surtout constitué de composés aromatiques de poids moléculaire élevé, les hydrocarbures aromatiques polycycliques, considérés comme particulièrement toxique et cancérigène. Toutefois, si ces aromatique polycycliques sont toxiques, ils sont aussi très peu solubles dans l'eau. D'une densité proche de celle de l'eau de mer, ce fioul contenait environ 25 pour cent de résines et d'asphaltes (goudron), 50 pour cent d'hydrocarbures aromatiques et 25 pour cent d'hydrocarbures saturés. Il était riche en nickel (45 parties par million). Il formait des émulsions contenant de 30 à 50 pour cent d'eau, d'une densité proche de celle de l'eau, de sorte que les nappes ne restaient pas toujours en surface. Cela les rendait particulièrement dangereuses pour les oiseaux de mer, qui ne les repérant pas, venaient s'y engluer. Ces informations citées par, LAUBIER (L.), Après l'Erika et l'Amoco Cadiz - la renaissance des écosystèmes, *La Revue Pour La Science*, n° 332, Juin 2005, p. 41.

Image 1 montre la pollution des plages par les marées noires (des plages bretonnes du Finistère et des Côtes d'Armor, entre Morlaix et Perros-Guirec)



Source : cet image est recueilli sur le site d'internet de l'enviro2b-environnement et société <http://www.enviro2b.com/2007/01/29/les-cotes-bretonnes-encore-touchees/>, [consulté le 26 mars 2009].

Image 2 montre les effets des marées noires sur les oiseaux (Marée noire dans le Golfe du Mexique)



Source : cet image est recueilli sur le site d'internet de notre planète : http://www.notre-planete.info/actualites/actu_2437_maree_noire_dispersants.php, [consulté le 17 juillet 2010].

En plus ces marées noires ont des effets dangereux sur la santé et les activités de l'homme. Dans les zones les plus touchées par le naufrage d'Erika (Loire-Atlantique et Vendée), les teneurs relevées dans la chair des bivalves ont conduit à interdire la vente des coquillages et la pêche à pied, interdiction qui ne sera levée qu'un an et demi plus tard⁵².

Sans oublier les effets économiques (les frais de nettoyer des marées noires), et la période nécessaire pour la remise en état des sites touchés (dix ans ont été nécessaires pour que l'écosystème marin retrouve un état équivalent à l'état antérieur à la marée noire de l'Amoco Cadiz)⁵³.

§ II- Les caractéristiques du transport maritime

L'analyse du transport maritime en Méditerranée doit tenir compte du fait que la région Méditerranéenne constitue une zone géographique intégrée à d'autres zones, comme la zone atlantique, la zone pacifique, l'Union Européenne, le monde arabe, iranien et africain entre lesquelles il existe des échanges commerciaux importants, aussi bien pour le transport de pétrole que pour celui des marchandises solides.

De par les échanges entre pays Méditerranéens, elle constitue elle-même une mer intérieure qui permet d'établir des relations économiques entre les pays riverains. Dans cet ensemble on distingue trois types de flux⁵⁴ :

- Les échanges entre l'Union Européenne et les pays du sud de la Méditerranée ;

⁵² *Ibide.*

⁵³ *Ibid.* p.42.

⁵⁴ Pour les échanges des pays de l'Union Européenne il est important de distinguer ce que l'on appellera les pays du sud de l'Union Européenne qui sont l'Espagne, la France, l'Italie et la Grèce, et les pays du nord. Dans les échanges de l'Union Européenne avec les pays du sud de la Méditerranée, il existe une forte dépendance des pays du sud de la Méditerranée dont les échanges extérieurs avec l'Union Européenne ne représentent de 30 à 70 % de leur commerce extérieur. Cette dépendance est plus marquée pour les pays du Maghreb que pour les pays de l'est de la Méditerranée même si, pour tous ces pays, il y a une diversification des échanges extérieurs liée à la mondialisation.

La situation n'est pas réciproque. En retour, les pays Méditerranéens ne représentent que 5 à 20 % des échanges avec les pays de l'Union Européenne: les pourcentages les plus élevés sont atteints par les pays du sud de l'Union Européenne qui sont l'Espagne, la France, l'Italie et la Grèce. En tonnage, ces échanges représentent des volumes considérables de 425 millions de tonnes dont une grande partie est constituée par des produits de vrac et, en particulier, les produits pétroliers importés par l'Europe. Il y a 285 millions de tonnes de produit de vrac liquide ou solide importées par l'Europe en 2006 contre seulement 33 millions de tonnes de vrac exportées.

Les échanges entre des pays du sud de la Méditerranée eux-mêmes sont très limités du fait notamment de obstacles de franchissement des frontières qui demeurent entre pays voisins et d'une certaine concurrence entre les économies du Sud. Ces informations sont recueillies par, REYNAUD (C.), Les composantes du transport maritime en méditerranée, *La Revue Économie et territoire*, Med, 2009, p.476.

- Les échanges entre les pays du Sud eux-mêmes ;
- Et enfin les échanges entre pays Méditerranéens de l'Union Européenne.

La Méditerranée est la route principale pour le transport du pétrole. Les pétroliers chargés entrent en Méditerranée par le Canal de Suez et par les Dardanelles tandis que d'autres chargent leurs cargaisons dans les terminaux de Turquie, de Syrie, d'Égypte, de Libye, de Tunisie et d'Algérie. Les voyages se terminent dans les ports pétroliers de la rive sud de l'Europe (Grèce, Croatie, Italie, France et Espagne) ou ils repartent par le Déroit de Gibraltar vers l'Europe nord -occidentale.

Carte 3 - indique les routes empruntées par les tankers dans la mer Méditerranée



Source: cette carte est recueillie par, *La coopération, la préparation à la lutte et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures en Méditerranée*, Atelier de travail régional gouvernements- industries, Marseille- France entre 11 et 12 mai 2009, ref. UNEP (DEPI)/MED WG 337/Inf.7, p.3.

Trois grands détroits et canaux maritimes dans la mer Méditerranée sont essentiels pour le transport maritime:

- Les détroits de Bosphore et les Dardanelles qui sont séparés par la mer de Marmara, sont de toute première importance pour la Russie dont ils constituent le passage obligé vers les mers chaudes. C'est d'ailleurs la flotte russe qui assure 40 % du trafic qui a considérablement augmenté récemment : 50 000 navires dont 10 000 pétroliers franchissent le Bosphore chaque année. Ils sont parcourus par 60 navires commerciaux quotidiens. Les détroits sont aussi essentiels pour la Turquie : ils permettent la liaison entre la partie européenne et la partie asiatique du pays⁵⁵ ;

⁵⁵ MUTIN (G.), *Géopolitique du monde arabe*, Paris, Ed. Ellipses, 3^{ème} édition, 2009, p.10.

-Le détroit Gibraltar est l'un des plus fréquentés dans le monde, il est l'unique entrée naturelle de la Méditerranée. On compte selon les années de 90 000 à 100 000 navires, ce qui en fait un des détroits les plus fréquentés du monde après le pas de Calais et le détroit de Malacca en Asie du Sud-Est. Le 1/3 du trafic est constitué des navires pétroliers à destination de l'Europe occidentale et des États-Unis (50 millions de tonnes/an)⁵⁶ ;

- La ligne pétrolière la plus importante (environ 90 % du trafic pétrolier total) relie le Canal de Suez qui relie la mer Méditerranée à la mer Rouge et le terminal Sidi Kerir de l'oléoduc de Sumed en Egypte avec Gibraltar, en passant entre la Sicile et Malte puis en suivant les côtes de la Tunisie, de l'Algérie et du Maroc. Le trafic sur cet axe principal se réduit progressivement vers l'ouest et bifurque vers les terminaux de déchargement situé près du Pirée, dans l'Adriatique nord, et ceux de la mer ligurienne, de Marseille et d'Espagne. Le trafic annuel dans le canal de Suez est de l'ordre de 360 millions de tonnes, il est emprunté chaque jour par 60 navires. Les hydrocarbures ne représentent plus que 20 à 30 % du tonnage transporté alors qu'avant la fermeture ils constituaient les trois quarts du trafic⁵⁷.

Selon ces données nous pouvons dire que le trafic dans la Méditerranée est un trafic dense et il faut compter un trafic de transit d'intérêt stratégique entre l'Europe, l'Asie et Afrique.

A- Un trafic de transit d'intérêt stratégique entre l'Europe, l'Asie et Afrique

La mer Méditerranée est un enderroit de croisement de très nombreuses lignes maritimes. Certaines sont intra-Méditerranéennes, d'autres ont leur origine ou leur destination en Méditerranée, et enfin elles peuvent simplement traverser cette zone.

La mer Méditerranée est un espace de transit très important pour transporter les diverses marchandises et surtout les produits pétroliers.

Le trafic pétrolier en Méditerranée est très élevé et représente environ 20% du trafic mondial (les chiffres varient entre 17 % et 30 %). En 1999, 345 millions de tonnes sont transportées dans la mer Méditerranée (Ces quantités n'étant pas toujours connues).

⁵⁶ *Ibid.* p.11.

⁵⁷ *Ibid.*

Tableau 1 indique le trafic maritime et commercial en Méditerranée

Typologique de produit	Dans la Méditerranée	De la Méditerranée (tonne)	Pour la mer Méditerranée (tonne)	Totale (tonne)
Produit pétrolier	122.670.000	90.010.000	135.810.000	345.000.000
Produit chimique et nocifs	10.170.000	9.920.000	9.460.000	19.450.000
Autre	39.480.000	77.130.000	162.380.000	288.900.000

Source : ce tableau est recueilli par, *La pollution par hydrocarbure dans la mer Méditerranée*, Rapport de (Clean Up the Med 2007), mai 2007, p. 6.

Selon les estimations du centre régional pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)⁵⁸ de Malta, Plus de 360 millions de tonnes annuelles sont transportées dans la mer Méditerranée en 2000⁵⁹.

Les principales manutentions de pétrole dans la Méditerranée peuvent se résumer comme suit⁶⁰ :

- 180 millions de tonnes de pétrole brut et condensé partent du Moyen-Orient (125 millions de tonnes à travers le canal de Suez et la conduite de Sumed, 50 millions à travers le Bosphore, et 5 millions de la Turquie) principalement en direction de l'Italie ;
- 100 millions de tonnes de pétrole brut et condensé partent de l'Afrique du Nord (60 millions de la Libye, 40 millions de l'Algérie) principalement en direction de la France.
- 20 millions de tonnes partent de pays Méditerranéens vers d'autres pays du bassin (8 millions de produits du raffinage de la France à l'Algérie).
- 20 millions de tonnes abandonnent la Méditerranée, dont 10 millions à travers le détroit de Gibraltar (produits raffinés, surtout partant de la France), et 10 millions à travers le canal de Suez (produits raffinés).
- 40 millions de tonnes traversent la Méditerranée dont 20 millions de pétrole brut et condensé entrent dans la Méditerranée en provenance de la Mer Noire à travers le Bosphore, par contre 20 millions arrivent à travers l'Égypte du canal de Suez et de la conduite de Sumed et la quittent par la suite à travers le détroit de Gibraltar.

⁵⁸ [ci.après dénommée " REMPEC "].

⁵⁹ Selon les données du PB en 2008, en Méditerranée, 370 Millions de tonnes d'hydrocarbures transitent annuellement, et chaque jour, 250 à 300 pétroliers croisent en Méditerranée. Cf.*supra*. p.24.

⁶⁰ *La pollution par hydrocarbure dans la mer Méditerranée*, Rapport réalisé par (Clean Up the Med 2007), campagne internationale de sensibilisation, surveillance et formation d'équipes spécialisées en matière de nettoyage du littoral des hydrocarbures ensablés connexes à la pollution marine de Legambiente et au Département de la Protection Civile, Mai, 2007, p. 6.

Le trafic de transit se fait dans deux sens:

- Une liaison entre les ports des mers Noire et de Marmara et les ports situés hors de la mer Méditerranée, cette liaison étant inévitable.
- Une liaison pour laquelle le passage par le Canal de Suez et la mer Méditerranée ou vice-versa.

Tableau 2 indique les principaux ports pétroliers et raffineries dans la Méditerranée

Nation	Nombre de ports pétroliers	Nombre de raffinerie	Barils/jours Travaillés	% de travail sur toute la méditerranée
Italie	14	17	2.300.800	26,2 %
France	3	12	1.903.493	21,7 %
Espagne	10	9	1.321.500	15,1 %
Egypte	2	9	726.250	8,2 %
Algérie	5	4	450.000	5,1 %
Grèce	7	3	406.500	4,7 %
Libye	7	3	343.400	3,9 %
Croatie	5	3	260.337	3,0 %
Syrie	3(mais actuellement deux ports sont dotés pour recevoir les pétrolières	2	239.865	2,7 %
Israël	3	2	220.000	2,5 %
Serbie Monténégro	1	2	158.250	1,8 %
Maroc	0	2	154.901	1,8 %
Turquie	9	6	100.000	1,1 %
Macédoine	0	1	56.730	0,7 %
Liban	3	2	37.500	0,4 %
Tunisie	6	1	34.000	0,4 %
Chypre	0	1	27.000	0,3 %
Albanie	1	2	26.300	0,3 %
Slovénie	2	1	13.500	0,1 %
Malte	1	0	-	-
Total	82	82	8.780.326	100 %

Source: ce tableau est recueilli par, La pollution par hydrocarbure dans la mer Méditerranée, Rapport de (Clean Up the Med 2007), op.cit., p.7

Les 82 ports pétroliers principaux établis sur la Méditerranée et autant de raffineries produisent 8 780 326 barils de pétrole brut par jour, plus de 10% de la raffinerie mondiale⁶¹.

⁶¹ C'est justement l'Italie la nation avec le nombre de raffineries le plus élevé, qui produit un quart de pétrole brut destiné à toute la mer Méditerranée, avec 14 ports pétroliers principaux et 17 raffineries. Ces valeurs confirment que l'Italie est le plus confronté au risque de pollution de la mer par les hydrocarbures, suivi

Parmi les quatre principaux ports pétroliers européens qui s'ouvrent sur la Méditerranée, trois se trouvent en Italie, avec un volume total de pétrole brut importé de 94 millions de tonnes à l'année.

Tableau 3 indique les quatre principaux ports pétroliers et la quantité importée

Nation	Port	Quantité importée (tonne / année)
France	Marseille	65, 000,000
Italie	Trieste	37, 000,000
Italie	Augusta	31, 000,000
Italie	Cagliari-Sarroch	26, 000,000

Source : ce tableau est recueilli par, La pollution par hydrocarbure dans la mer Méditerranée, rapport de (Clean Up the Med 2007), op.cit., p. 7.

B- La densité du trafic maritime dans la mer Méditerranée

Depuis des milliers d'années, la vie, le travail et le bien-être des peuples riverains de la Méditerranée ont été étroitement associés à la navigation. Les pêcheurs ont été probablement les premiers à s'embarquer en mer et par la suite, les commerçants ont emprunté les routes maritimes à la recherche de nouveaux marchés. Même dans cette époque lointaine, il était clair que, malgré les risques encourus, le commerce par voie maritime était plus avantageux que le commerce par voie terrestre: les biens, étaient transportés plus rapidement et les navires étaient en mesure de transporter davantage de marchandises, plus que les caravanes

En outre, le transport maritime se caractérise par certaines caractéristiques qui le rend le meilleur parmi tous les autres moyens de transport⁶².

Selon le Plans Bleu Les experts indiquent que le trafic prévisible de frêt, tous produits confondus, va quasiment quadrupler d'ici 2025⁶³.

immédiatement par la France, avec plus de 1 900 000 barils de pétrole brut produits par jour et par l'Espagne (1 321 500). Force est de prendre en compte que, hors du bassin Méditerranéen, l'Espagne compte encore 9 ports pétroliers principaux (Atlantique), la France 13 (Atlantique et Manche), la Turquie 5 (mer Noire) et l'Égypte 3 (Mer Rouge). *La pollution par hydrocarbure dans la mer Méditerranée*, Rapport réalisé par (Clean Up the Med 2007), op.cit., p. 6.

⁶² Cf. *supra*. p.13.

⁶³ *Avis du conseil économique et social régional sur les risques de pollution par hydrocarbure en Méditerranée*, rapport préparé par la commission agriculture – mer – pêche, 1 décembre 2003, p. 5.

Le bassin Méditerranéen constitue depuis toujours un carrefour maritime qui connaît un trafic particulièrement dense⁶⁴.

La mer Méditerranée relie l'océan atlantique (à l'ouest) par le détroit de Gibraltar à la mer Noire par le détroit des Dardanelles (à l'est) et à la mer Rouge par le Canal de Suez (golfe persique). Cette dernière liaison est vitale pour le trafic pétrolier Moyen-Orient Europe occidentale et Amérique du Nord car elle permet d'éviter de contourner l'Afrique par le passage par le cap de Bonne Espérance.

À ces trafics est-ouest il faut ajouter des trafics nord-sud, principalement entre les rives des pays Méditerranéens des pays de l'Union Européenne et les rives des pays du Maghreb.

Finalement, nous pouvons dire que l'intense trafic est une des principales causes de la pollution de la mer méditerranée qui ne représente que 0,7% des étendues maritimes du monde⁶⁵.

Section II - Les sources de la pollution par les hydrocarbures provenant des navires en mer Méditerranée

La pollution par les hydrocarbures liée aux activités du transport maritime en mer Méditerranée présente principalement deux origines distinctes (pollution opérationnelle, pollution accidentelle).

La pollution opérationnelle et la pollution accidentelle, bien que se produisant toutes les deux au cours d'un transport maritime, n'ont pas les mêmes causes.

Dans l'ouvrage «droit maritime», M. Beurrier oppose les pollutions opérationnelles (c'est-à-dire volontaire) aux pollutions accidentelles, toutes deux classées selon la cargaison ou les résidus⁶⁶.

⁶⁴ Cette vocation de la Méditerranée s'est renforcée au cours des dernières années, et ceci notamment dans la partie est de la Méditerranée avec l'influence exercée par les pays du pourtour de la Mer Noire et de la CEI, par les pays d'Asie centrale, y compris la Turquie, dont les échanges ont considérablement augmenté en Méditerranée, et enfin par les pays du Golfe. Ces informations sont citées par, REYNAUD (C.), *op.cit.*, p.475.

⁶⁵ Méditerranée - 1/3 du transport maritime mondial de marchandises et 1/4 du transport de pétrole, *La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 52, 2004, p.14.

La pollution accidentelle peut résulter la perte de la cargaison ou des carburants à la suite d'un échouement, d'une collision et d'accidents mineurs survenant à bord du navire, donc pollution accidentelle est aléatoire.

La pollution opérationnelle résulte du rejet de déchets produits à bord du navire comme des ordures, des eaux usées, des eaux de cales souillées et l'eau de nettoyage des citernes ainsi que les gaz d'échappement des moteurs et les émissions de ventilation des citernes.

La pollution accidentelle, illustrée par des pollutions pétrolières massives, est cependant moins importante en quantité que la pollution opérationnelle. Les déversements pétroliers causés par les accidents comptent au moins de 30 % de cette pollution, contre 70 % pour ce qui résulte de la pollution opérationnelle.

Les déversements accidentels retiennent l'attention du public, des médias et des hommes politiques, tandis que la pollution opérationnelle ne dispose pas de ce caractère, cela est dû à un manque d'information sur sa fréquence et sur ses effets nocifs sur l'environnement marin. En plus, la pollution accidentelle semble être plus captivante que d'autres catégories de pollution marine par les hydrocarbures, probablement à cause de leur nature concentrée. De grandes quantités de pétrole rejetées sur une surface marine limitée pendant une période de temps brève.

§I- La pollution opérationnelle

Si l'attention des médias se focalise sur de grandes catastrophes comme le naufrage de l'Erika le 12 décembre 1999, l'essentiel des pollutions d'origine maritime par hydrocarbures découle de ce qu'il est convenu d'appeler le dégazage (ou déballastage)⁶⁷.

⁶⁶ Cette information citée par, LARTIGOU (J-P.), *Les pollutions opérationnelles et le droit*, Séminaire de droit de l'exploitation des océans, Centre de Droit Maritime et océanique, université de Nantes, 2006 / 2007, p.17.

⁶⁷ LANIER (L.), *Proposition de loi relative à la pollution par les navires*, Rapport du sénat, n° 163, 2000-2001, p.3. Aussi ce rapport est disponible sur le site de Sénat : <http://www.senat.fr/rap/100-163/100-1631.html>, [consulté le 13 Juin 2009].

La pollution opérationnelle résulte de l'exploitation normale des navires, principalement le lavage des cuves et la vidange des eaux de ballast (le déballastage). Elle se manifeste par des rejets d'hydrocarbures ou d'autres substances liquides nocives.

La pollution opérationnelle par hydrocarbures est de deux types :

- Le premier, connu sous le terme de déballastage, est produit essentiellement par les pétroliers. Il est composé d'eau de mer mélangée au pétrole, et provient des cuves de transport (A) ;
- Les autres rejets opérationnels d'hydrocarbures en mer, appelés communément dégazages, correspondent aux rejets d'huiles de vidange et de résidus de fuel générés par les moteurs de l'ensemble des navires (B). En plus plusieurs moyens sont mis en place pour détecter la pollution opérationnelle (C).

A- Pollution des pétroliers (Slops)

1- Ballastage

Après avoir terminé les opérations de déchargement du pétrole, le navire doit (ballastr) remplir ses cuves d'eau pour assurer la stabilité lorsqu'il fait retour. Le ballast représente un volume environ 1/5 du navire. Lorsque le navire effectue l'opération de charger le pétrole, il doit vider les eaux qui sont dans sa cuve. Les eaux de ballast rejetées dans la mer sont mélangées à des quantités importantes d'hydrocarbure. Cette opération se nomme le déballastage.

Les pétroliers doivent jeter les eaux de ballast dans les installations de réception portuaires dotées pour collecter ce type de déchets. Mais en réalité les navires jettent les eaux de ballast dans la mer. La convention de Marpol 1973 a obligé les navires construits après 1972 d'être équipé par une citerne de ballast séparé.

2- Lavage des citernes

Après le déchargement de la cargaison, une certaine quantité de pétrole tapisse les parois des citernes, représentant environ 0,5% de la cargaison. En cas de cargaison de

produits différents, le lavage à l'eau de mer a été remplacé début 1970 par le lavage au pétrole brut (COW) au pouvoir dissolvant nettement plus efficace⁶⁸.

La méthode du lavage au pétrole brut consiste à laver les citernes non pas avec de l'eau mais avec du pétrole brut, c'est-à-dire en utilisant la cargaison elle-même⁶⁹.

Grâce à l'effet dissolvant du pétrole brut, le nettoyage est beaucoup plus efficace qu'avec de l'eau. Il est parfois procédé à un dernier rinçage à l'eau, mais la quantité d'eau utilisée est très faible. La méthode du lavage au pétrole brut est acceptée comme pouvant remplacer le système des citernes à ballasts séparés à bord des navires-citernes existants et constitue une prescription supplémentaire à bord des navires-citernes neufs⁷⁰.

La convention Marpol a rendu le recours au COW obligatoire pour tous les nouveaux transporteurs de pétrole brut de 20 000 tonnes (charge en lourd)⁷¹.

Malgré les législations en cours beaucoup de navires ne sont pas encore modernisés ou équipés. Les rejets qu'ils génèrent, comme les eaux de ballast, finissent leur cycle de vie...dans la mer⁷².

En fin, selon le World Wide Fund for Nature (WWF) le volume maximum des rejets par déballastage peut être estimé à 1,2 millions de tonnes.

Mais avec la densité du trafic maritime dans la mer Méditerranée, un autre type de pollution opérationnelle est apparue. Cette pollution provient des rejets illégaux de résidus pétroliers de type sludges, produites par le fonctionnement des machines des navires (pétroliers et civils..etc.).

⁶⁸ LAOTBOZZI (M), *op.cit.*, p.12.

⁶⁹ Ces informations sont disponibles sur le site d'Internet des marées noires (déversement opérationnel – navire pétrolier) : <http://www.marees-noires.com/fr/source/deversement-operationnel/navire-petrolier.php>, [consulté le 09 Juin 2009].

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ LAURENT (E-N.), CASTELLANET (F.), *La pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en Méditerranée*, Rapport du World Wide Fund for Nature [ci.après dénommée " WWF "], paris, 2003, p.4.

⁷² *Ibid.*

B- Pollution par tous types de navires civils (navires marchands, navires de guerre, bateau de pêche) (Sludges)

Compte tenu de l'utilisation d'un fuel brut de bas de gamme pour la propulsion du navire, seule une partie du fuel peut être consommée par les machineries lorsqu'un navire fait route. Avant d'être utilisé comme carburant, il doit donc être purifié par centrifugation. Cette opération génère des résidus (2 % du volume total de fuel embarqué) qui ne peuvent être brûlés et sont stockés dans les fonds de cales⁷³.

Les rejets opérationnels de tous les navires sont ainsi comparables au rejet dans la nature d'huile de vidange d'une voiture ou d'un camion. La seule différence est qu'il ne s'agit pas de centaines de millions de personnes susceptibles de jeter quelques litres d'huile à chaque fois mais de dizaines de milliers de navires déversant plusieurs tonnes d'hydrocarbures à chaque opération⁷⁴.

Concernant l'estimation de la quantité des sludges, le (WWF) est arrivée au résultat suivant⁷⁵ :

Quels que soit la méthode d'analyse ou le mode de calcul utilisés, la pollution volontaire par rejet des « huiles de vidange et résidus de fuel » ou sludges en Méditerranée est comprise entre 0,7 et 1,5 millions de tonnes chaque année, soit une moyenne de 1 million de tonnes, ce qui représente l'équivalent de :

- + 50 Erika ou 15 Prestige par an ;
- + 1 naufrage d'Erika par semaine en Méditerranée ;
- + 280 rejets illicites par jour de 10 tonnes de moyenne, soit 2800 tonnes rejetées par jour ;
- + 100 000 rejets par an ;

⁷³ LAOTBOZZI (M.), *op.cit.*, p.13.

⁷⁴ Tous les navires disposent à bord de systèmes de récupération des résidus d'hydrocarbures engendrés par le filtrage des fioles lourds avant leur utilisation comme carburant de propulsion. Ils disposent également de systèmes de décantation des eaux huileuses et de séparateurs. Or ces résidus de décantation et de filtrage s'accumulent au cours des voyages et doivent être déposés pour retraitement dans les ports. Mais, la perte de temps et les coûts engendrés par ces opérations, dans une station de déballastage au port, peuvent amener les navires à se débarrasser en mer d'une partie ou de la totalité de leurs cuves de récupération. Outre ces résidus de fuel, un navire consomme une importante quantité d'huiles de graissage, qui fuient des machineries et s'accumulent dans les fonds de cales des navires. Ces informations sont accueillies sur le site d'Internet des marées noires (déversement opérationnel – autre) : <http://www.marees-noires.com/fr/source/deversement-operationnel/autre-navire.php>, [consulté le 09 Juin 2009].

⁷⁵ LAURENT (E-N.), CASTELLANET (F.), *La pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en Méditerranée*, Rapport du WWF, *op.cit.*, p.4.

Après avoir présenté une définition détaillée sur les types de pollution opérationnelle, il faut mettre la lumière sur les raisons qui conduisent les navires à jeter les eaux de ballast et les huiles de vidange et résidus de fuel dans la mer Méditerranée.

En théorie, les navires ont l'obligation de décharger leurs résidus dans des installations de réception prévues dans les ports. Dès son arrivée, le capitaine du bateau arrivant traite avec une société agréée qui fixe la procédure de collecte et les conditions financières. Le déchargement ainsi que le certificat délivré par la société de collecte et de traitement sont consignés dans le « Oil Record Book ».

Dans la pratique peu de déchets sont déchargés à terre et ceci pour des raisons évidentes :

- Le déchargement des déchets dans les installations de réception portuaires est très coûteux (200 Euros par m³ pour les sludges contre 0.15 Euros pour les slops). Tenant en compte les coûts élevés de l'amarrage du navire à quai pour effectuer des opérations de maintenance et les opérations de chargement et de déchargement. Pour cela la mer est une poubelle préférable pour jeter ces déchets ;

- Le manque cruel d'installations dans les ports Méditerranéens. Au titre de la convention de Marpol, la Méditerranée est considérée comme « zone spéciale » et, en tant que telle, est couverte par une disposition visant à interdire à tout pétrolier ainsi qu'à tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonneaux le rejet de tout hydrocarbure ou mélange d'hydrocarbures.

La mise en œuvre de cette disposition exige que tous les résidus d'hydrocarbures ainsi que toutes les eaux de ballast ou de lavage polluées soient conservées à bord et rejetées dans des stations de réception. Afin de satisfaire à la règle 12 de la convention, les États riverains de « zones spéciales » doivent s'équiper en station de réception. Mais les statistiques montrent la situation tragique dans les ports des pays Méditerranéens, en particulier les pays du Sud.

- L'insuffisance et l'inertie juridique et législative se traduisent par le manque de contrôle efficace effectué sur les navires, l'absence de sanctions répressives.

Une fois l'infraction commise par un navire ou un pétrolier, il faut prouver que cette infraction a été commise par ce navire ou ce pétrolier.

C- La preuve de l'infraction

Il faut mentionner que le régime international n'impose pas une procédure particulière pour constater des infractions⁷⁶.

Pour prouver la relation entre la nappe polluée et l'infraction commise par un navire, des moyens techniques sont mis en place pour établir la relation de causalité.

1- Le prélèvement d'échantillons

Si une nappe polluée par les hydrocarbures se trouve à proximité d'un navire, l'autorité compétente recourt à une comparaison des échantillons prélevés en mer polluée avec des échantillons prélevés en fond de cuve du navire pour prouver le rapport de causalité.

Mais cette méthode est critiquée pour les raisons suivantes :

- Ce moyen est inefficace lorsque aucune trace d'hydrocarbure n'est restée à bord du navire⁷⁷ ;
- Le mélange des hydrocarbures dans le fond de cuve d'un navire (plusieurs opérations de chargement et de déchargement) ou le mélange de fuel de propulsion qui varie peu d'un navire à l'autre empêche la possibilité d'établir une correspondance entre les échantillons prélevés en mer et les échantillons prélevés d'un navire ;
- Le prélèvement des échantillons en mer est très complexe si cette opération est effectuée par un hélicoptère avec des conditions météorologiques difficiles.

2- Technique visuelle

Ce moyen peut être réalisé par un avion ou un hélicoptère ou par un navire croisant à proximité ou à partir de la terre. Mais il est préférable d'établir cette observation par un avion⁷⁸.

⁷⁶ La règle 9 de l'annexe I de la convention Marpol dispose, en son paragraphe 3 : « *Chaque fois que des traces visibles d'hydrocarbures sont observées à la surface ou sous la surface de l'eau, à proximité immédiate d'un navire ou de son sillage, les gouvernements des parties à la convention, dans la mesure où ils peuvent raisonnablement le faire, enquêtent rapidement sur les faits permettant de déterminer s'il y a eu infraction aux dispositions de la présente règle ou de la règle 10 de la présente annexe. L'enquête porte notamment sur l'état du vent et de la mer, sur la route et la vitesse du navire, sur les autres sources possibles de traces visibles dans le voisinage et sur tous les documents pertinents où sont enregistrés les rejets d'hydrocarbures.* »

⁷⁷ RLAOTBOZZI (M), *op.cit.*, p. 17.

Les spécialistes conseillent de recourir aux codes de couleurs pour établir une telle observation. L'organisation maritime internationale a effectué des tests pour savoir l'efficacité de ces codes, les tests montrent que⁷⁹ :

- Aucun rejet dont la teneur en hydrocarbure est inférieure ou égale à 15 mg/l n'a jamais été détecté visuellement ;
- Les rejets dont la teneur en hydrocarbure est comprise entre 15 et 100 mg/l ne peuvent pas être observés à partir d'un aéronef, dans des conditions normales de surveillance, dans la mesure où ils ne forment jamais des films continus d'une longueur supérieure à quelques décimètres.

Par ailleurs lorsque l'observation est effectuée par un hélicoptère, il y aura des obstacles suivants :

- Distinguer les différents aspects et couleurs de la surface de l'eau (la réflexion de la lumière sur la nappe) ;
- Distinguer si un navire a déchargé ses eaux de ballast dans la mer ou s'il a traversé une nappe polluante préexistante déversée par un autre navire ;
- Interpréter le résultat en présence de bancs d'algues.

Avec ces obstacles l'observateur doit être suffisamment expérimenté pour interpréter précisément le phénomène.

3. Les techniques de détection aérienne

En raison de la fiabilité de ces moyens, depuis la fin des années quatre-vingt, la détection de la pollution se fait à 80 % par le ciel.

La détection à partir du ciel a une crédibilité plus importante que les autres moyens pour les raisons suivantes :

⁷⁸ Les observations étant plus difficiles à faire à partir du pont d'un navire ou de la terre du fait de la nature des nappes et de la lumière qu'elles réfléchissent, l'idéal est d'observer la zone considérée à la verticale pour évaluer l'étendue et le volume de celle-ci. LAOTBOZZI (M.), *op.cit.*, p.17.

⁷⁹ De tels codes ont été mis au point au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et également entre États membres de l'accord de Bonn (accord du 13 septembre 1983 entre États riverains de la mer du Nord). Droit répressif de l'environnement. Ces informations citées par, GUIHAL (D.), *Droit répressif de l'environnement*, Paris, Ed. Economica, 3^{ème} édition, 2008, p.363.

- En ce qui concerne l'évaluation de la pollution marine, les détecteurs actuels permettent de déceler l'étendue d'une nappe d'hydrocarbures sur la surface de la mer au moyen de senseurs à micro-ondes⁸⁰ ;
- Elle fournit les contrôleurs par des images prises en les annotant avec les données spatio-temporelles relatives au vol (date- heure- position....etc.) ;
- Elle surveille la mer toute la journée même le soir.

Mais pour avoir des informations précises, les images doivent être de suffisamment bonne qualité et particulièrement ciblées pour servir de preuve.

Plusieurs moyens aériens sont mis en œuvre pour détecter la pollution (tel capteurs, SAR et SLAR...etc.)⁸¹.

Après avoir étudié les moyens de preuve d'infraction, il faut mentionner que la jurisprudence de la cour de la cassation en France a adopté le principe de la liberté de la preuve.

La chambre criminelle décide qu'«*aucun instrument international n'impose qu'il soit dérogé, en matière de rejets illicites d'hydrocarbures, au principe de liberté de la preuve*».

⁸⁰ CANNIZZARO (G.), Des satellites pour l'aménagement côtier, *La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 47, 2002, p. 13.

⁸¹ Les différents capteurs utilisés aujourd'hui sont les suivants: radar à antenne latérale SLAR, scanners ultraviolet et infrarouge, radiomètre micro-ondes, appareils photographiques et caméras vidéo, intensification d'image, et caméra à bas niveau de lumière (LLLTV). La caméra à bas niveau de lumière permet des identifications nocturnes de navires. Le radar, le scanner et le radiomètre micro-ondes permettent de caractériser le polluant.

Le radar latéral est un senseur actif. Il détecte toutes les anomalies à la surface de l'eau. L'image reçue sur l'écran par le radar est en réalité déjà derrière l'avion. Il faut donc analyser l'image et faire demi-tour pour procéder à l'observation de ce qui semble être une pollution, du navire et de son sillage. L'équipement radar dépend des missions de l'avion où il est installé. Le SLAR (Side Looking Airborne Radar) est plus spécialisé dans la détection en mer avec sa version RAR (Real Aperture Radar), il permet de détecter les nappes en fonction des différences de réflexion de la surface de la mer en comparant le rayonnement émis ou réfléchi par la surface de l'eau non polluée avec celui de la région polluée. Les radars de recherche et de surveillance sont moins performants mais cela est compensé en partie par un signal reçu de plus forte intensité.

L'infrarouge, l'ultraviolet et le radiomètre micro-ondes sont des senseurs passifs. Ils n'envoient pas d'ondes mais les reçoivent. L'infrarouge fait apparaître les différences de rayonnement à la surface de l'eau qui correspondent à des différences de température de l'eau. L'ultra-violet fait apparaître la composante ultraviolette des rayons du soleil réfléctée par les hydrocarbures. Le capteur ultraviolet ne fonctionne que de jour et permet de relever les limites des nappes alors que le capteur infrarouge permet en plus de repérer l'épaisseur des nappes nuit et jour car l'émission des ondes dépend de l'épaisseur de la nappe. Le radiomètre micro-ondes fait apparaître la quantification du volume du pétrole par un capteur des différences de rayonnement sur plusieurs fréquences en fonction de l'épaisseur. Ces informations sont recueillies par, LAOTBOZZI (M.), *op.cit.*, p.17.

Elle estime que « *les juges du fond peuvent fonder leur conviction sur un faisceau d'indices tirés de l'aspect de la nappe polluée, de sa position par rapport au navire, de son interruption à la suite d'un contact radio, de l'absence d'autre navire à proximité, ainsi que des discordances entre les indications du journal de bord et les constatations opérées dans les cales* ».

Elle admet la pertinence des codes de couleur, y compris dans des zones qui ne sont pas comprises dans le champ d'application de l'accord de Bonn. Elle considère qu'en décrivant l'aspect d'une nappe polluée par référence à de tels codes, « dont la validité est reconnue au plan international comme mode de preuve de la teneur d'un rejet en hydrocarbures, l'agent verbalisateur ne procède pas à une expertise, mais se borne à emprunter des catégories, établies sur la base d'études scientifiques, qui lui permettent de rendre compte précisément objectivement, de ce qu'il a personnellement observé dans un procès-verbal qui fait foi jusqu'à preuve contraire» (Cass. crim. 13 mars 2007, pourvois n° 05-87.363 et 06-80.922)⁸².

Un autre exemple pratique⁸³ : Dans une affaire où une nappe irisée avait été repérée à la poupe d'un navire de transport de liquides alimentaires, le capitaine, qui prétendait avoir procédé au lavage des cuves ayant contenu des huiles végétales, a été déclaré coupable de rejet illicite d'hydrocarbures.

La cour d'appel, après avoir auditionné le fonctionnaire verbalisateur, les experts et les témoins cités à la diligence du prévenu, a estimé :

- Que l'apparence de la nappe était caractéristique d'un rejet d'hydrocarbures et que seul le reflet jaune sur la poupe du navire pouvait provenir d'un écoulement d'une autre nature ;
- Que le caractère volontaire du rejet se déduisait d'une part de l'absence de réponse du capitaine aux questions posées par les fonctionnaires des douanes lors du survol du navire, d'autre part du changement de nature des substances émises.

La Cour de cassation a considéré que les moyens qui contestaient cette analyse se bornaient à remettre en question le pouvoir souverain d'appréciation des juges du fond (Cass. crim. 9 mai 2007, pourvoi n° 06-85.949).

⁸² Cette jurisprudence est recueillie par, GUIHAL (D.), *op.cit.*, pp.364-365.

⁸³ *Ibid.* p.365.

Pour une application à un rejet dont le prévenu alléguait qu'il résultait du lessivage de poussières de gluten accumulées sur le pont (Cass. crim. 22 mai 2007, pourvoi n° 06-89.426).

Mais la pollution pétrolière liée au trafic maritime se présente par un autre type, c'est la pollution accidentelle.

§ II- La pollution d'origine accidentelle en mer Méditerranée

Aucune époque n'a été à l'abri d'accidents maritimes majeurs qui, parfois, ont été meurtriers et ont entraîné d'importantes pollutions maritimes⁸⁴.

Nous allons citer les catastrophes maritimes survenues au niveau mondial depuis 1967⁸⁵:

- La catastrophe Torrey Canyon 18 mars 1967 : Échouement d'un pétrolier en charge près de la côte de Cornouailles anglaise : le premier déversement massif de pétrole brut (119 000 t) de l'histoire du transport maritime, et la première marée noire affectant deux pays (le Royaume-Uni et la France). Le régime international de responsabilité et d'indemnisation a été mis en place après cet accident ;

- Amoco Cadiz, 16 mars 1978 : Échouement d'un pétrolier en charge sur la côte bretonne : le plus grand déversement à la côte (227 000 t de brut en 15 jours) de l'histoire du transport maritime, la source d'un procès exceptionnel dans le pays du pollueur et les fondements de l'organisation française de lutte contre les marées noires ;

Cette catastrophe conduit le gouvernement français à refondre son plan de lutte (le plan Polmar), acquérir des stocks de matériel (les stocks Polmar) et imposer des rails de circulation en Manche. L'Etat et les communes sinistrées engagent aux Etats-Unis un long et difficile procès contre la société Amoco. Au terme de quatorze années de procédure, ils finissent par obtenir 1 milliard 257 millions de francs d'indemnités soit seulement la moitié des sommes demandées⁸⁶ ;

⁸⁴ GALLAVARDIN (P.), *L'échouement du navire*, Mémoire master II de droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie des sciences d'Aix-Marseille, 2007, p.4.

⁸⁵ Ces catastrophes citées par, VENTURA (C-B.) et GIRIN (M.), *Marées noires et environnement*, Paris, Monaco, Ed. Institut océanographique, 2005, pp.20-21.

⁸⁶ Ces informations recueillies par, WALLIS (E.), *op.cit.*, p.3.

- Atlantic Empress, 19 juillet 1979 : Collision et incendie de deux pétroliers en charge (500 000 t de brut ensemble) au large de Trinidad : le plus grand déversement de pétrole de l'histoire du transport maritime (280 000 t de brut, en partie brûlé) ;
- Tanio, 7 mars 1980 : Cassure d'un pétrolier en charge (26 000 t de brut), provoquant un déversement réduit (6 000 t), mais dans une zone affectée deux ans plus tôt par une marée noire exceptionnelle (*Amoco Cadiz*), avec un allègement d'une partie d'épave immergée ;
- Exxon Valdez, 24 mars 1989 : Échouement d'un pétrolier en charge (180 000 t de brut) en Alaska, provoquant un déversement de dimension moyenne (40 000 t), dont le lieu et le contexte en font la marée noire la plus chère de l'histoire, à l'origine de l'Oil Pollution Act ;
- Haven 11, avril 1991 : incendie et explosion d'un pétrolier en charge (144 000 t de brut), au mouillage devant Gênes : la plus grande marée noire de l'histoire Méditerranéenne, malgré un incendie du produit estimé autour de 90% ;
- Aegean Sea, 3 décembre 1992 : Échouement d'un pétrolier en charge à l'entrée du port de La Corogne, Espagne : un déversement moyen (80 000 t de brut, combustion d'une partie), mais dans une zone de très forte exploitation halieutique ;
- Braer, 5 janvier 1993 : Échouement d'un pétrolier en charge sur une côte rocheuse des îles Shetland : un déversement moyen (84 500 t de brut) dans des conditions météorologiques exceptionnellement mauvaises ;
- Sea Empress, 15 février 1996 : Échouement d'un pétrolier en charge (130 000 t de brut) à l'entrée de la baie de Milford Haven, pays de Galles : un déversement moyen (73 000 t), objet d'un traitement aux dispersants d'une dimension encore jamais vue ;
- Katja 7 août 1997 : La pollution du pétrolier Katja dans le port du Havre illustre un fait essentiel : un déversement accidentel d'hydrocarbures, somme toute modeste, par rapport aux accidents majeurs. La quantité transportée : 80 000 tonnes, la quantité déversé 187 m3. La cause de l'accident est l'avarie.
- Erika, 12 décembre 1999 : Rupture d'un pétrolier en charge (31 000 t de fioul lourd) au large de la Bretagne : le premier grand déversement de fioul lourd (20 000 t) et un allègement d'épave immergée (11 000 t) ;
- Prestige, 13 novembre 2002 : Rupture d'un pétrolier en charge (77 000 t de fioul lourd) au large de la Galice : le plus grand déversement de fioul lourd (estimé à 64 000 t), le record d'Europe de la longueur de littoral touchée (plus de 3 000 km) et un allègement d'épave sans précédent (13 000 t récupérées à plus de 3 800 m de fond).

Mais ces naufrages connus du grand public ne sont qu'une « goutte d'eau » dans l'histoire des catastrophes maritimes qui touchent les navires. En effet, il survient en moyenne un naufrage par jour de par le monde⁸⁷.

Les déversements accidentels de pétroliers en charge sont en diminution sensible (60%) depuis les années 70⁸⁸. Cette diminution est attribuée aux politiques internationales mises en œuvre dans ce domaine, et à l'application de méthodes modernes plus sûres dans l'industrie de la construction navale (double coque, E3).

Selon l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) la quasi-totalité des hydrocarbures transportés arrive à bon port et surtout sur la période 2000-2004 environ 99.99998% du pétrole transporté est arrivé à destination sans encombre⁸⁹, mais selon les données, il existe une variation inter-annuelle importante, un seul accident pouvant être responsable d'une pollution supérieure à 200 000 t de pétrole. Durant la période 1988-1997, seul 10 accidents sur 360 sont responsables de 70% de quantités d'hydrocarbures déversées dans le milieu marin⁹⁰.

La mer Méditerranée est aussi un théâtre tragique des accidents maritimes. Dans la mer Méditerranée, en 1991, un accident maritime survenu a déversé 144,000 de tonnes d'hydrocarbures (la catastrophe du Haven dans les eaux de Gênes en Italie). Cette quantité est classée en quatrième place parmi les accidents maritimes au niveau mondial causés par des déversements pétroliers graves.

En plus la Méditerranée est menacée par les accidents survenus en dehors de son espace géographique. Par exemple l'accident maritime survenu dans l'océan atlantique résulte d'une collision entre le pétrolier « Seat Spirit » qui transportait un chargement de 35 000 tonnes de pétrole lourd et « M LPG T Hesperus » qui lui, transportait 30 000 tonnes

⁸⁷ OUBBO (F-B.), *Le naufrage du navire (the shipwreck)*, Mémoire Master II de droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie des sciences d'Aix-Marseille, 2005-2006, p.5.

⁸⁸ BABILLOT (P.) et MARCHAND (M.), Trafic maritime et pollution du milieu marin, *La Revue mer et littorale*, n° 44, mai 1999, p.1.

⁸⁹ Cette information est recueillie par le site d'Internet de la planète-energie (la compagnie pétrolière TOTAL) : <http://www.planete-energies.com/contenu/petrole-gaz/transport-petrole/tanker-petrolier.html>, [consulté le 03 Avril 2010].

⁹⁰ Ces informations sont recueillies par, BABILLOT (P.), et MARCHAND (M.), *op.cit.*, p.1.

de produits chimiques ainsi que de l'ammoniac. Cet accident a causé un déversement de 12 200 tonnes de pétrole. Mais en fonction des conditions météorologiques (la vitesse du vent et les courants marins) les contaminants ont été transférés par le détroit de Gibraltar vers les côtes marocaines, espagnoles et algériennes⁹¹.

Dans ce paragraphe, nous allons étudier l'état de lieu (A), et nous allons mettre la lumière sur les principaux facteurs des accidents maritimes (B).

A- L'état des lieux dans la mer Méditerranée

Selon les statistiques récentes entre les années : 624 accidents maritimes sont survenus entre 1978 et 2010. Ces accidents causent de divers déversements (produits pétroliers, chimiques....etc.).

Par rapport aux déversements pétroliers, 266 pétroliers sont impliqués dans des accidents maritimes dans la mer Méditerranée dans la même période selon les pourcentages suivants :

- 48 accidents entre 1977-1983 ;
- 59 accidents entre 1983-1990 ;
- 53 accidents entre 1990-1995 ;
- 49 accidents entre 1995-2000 ;
- 35 accidents entre 2000-2005 ;
- 22 accidents entre 2005-2010.

Selon ces données, nous constatons que le nombre des accidents mettant en cause des déversements accidentels est en diminution par rapport aux deux décennies précédentes (entre 2005 et 2010 seulement 22 accidents sont survenus dans la mer Méditerranée). Cette diminution peut être attribuée aux raisons suivantes :

- La mise en place des législations internationales, régionales et nationales et particulièrement au niveau des pays européens (les points névralgiques). L'Union Européenne a mis en place une série de mesures strictes (Erika I, Erika II et Erika III....etc.) pour contrôler les navires entrant dans les ports européens. Aussi l'application de méthodes modernes plus sûres dans l'industrie de la construction navale.

⁹¹ LAOTBOZZI (M), *op.cit.*, p.9.

- La deuxième raison est imputable à la récession économique mondiale qui se reflète négativement sur le secteur du trafic et transport maritime.

Depuis 1977, 47 accidents se sont produits en Méditerranée pour ne parler que des principaux, en négligeant d'en mentionner beaucoup d'autres de moindre importance, avec un déversement dans l'ensemble de plus de 433103 tonnes d'hydrocarbures.

L'Italie détient le record de pétrole déversé dans les principaux incidents, avec 166092 tonnes, suivi immédiatement par la Grèce, avec presque 55807 tonnes et l'Espagne, avec 190141. L'incident le plus grave jamais connu en Méditerranée reste sans doute la catastrophe du Haven en 1991 : 144 000 tonnes d'hydrocarbures furent déversées dans les eaux de Gênes en Italie.

Tableau 4 indique les principaux accidents avec déversement d'hydrocarbures dans la Méditerranée depuis 1977

Lieu de l'accident	Nom de navire	Cause de l'accident	Quantité déversée	Date de construction de navire	Date de l'accident
Italie	Agipvenezia	Collision	5,000	1961	13/8/77
	Alrawdatain	Erreur transfert de la cargaison (cargo transfer failure)	8,500	1976	29/1/77
	Vera berlingiri	Collision	5,200	1960	26/6/79
	H akuyoh Maru	Explosion	197	1974	12/7/81
	Patmos	Collision	700	1969	21/3/85
	Agipabruzzo	Collision	2,400	1977	10/4/1991
	Haven	Explosion	144,000	1973	11/4/91
	Mesapia	Erreur transfert de la cargaison)	45	1977	17/3/98
	Enaliostehets	Erreur transfert de la cargaison (cargo transfer failure)	50	1979	6/5/99
Turquie	Fahireguneri	Echouement	565	1968	19/1/84
Liban	Chemical	Autre/opération de guerre	600	1971	15/6/89
	Sun shield	Autre/opération de guerre	800	1953	29/8/89
	Fiona	Explosion	246	1900	21/9/90
	Giovana	Explosion	1000	1974	1/11/98
	Inconnu	attaque militaire	100		3/11/83
Libye	Captain takis	Echouement	126		
Algérie	Juan alavalleja	Echouement	39,000	1975	28/2/1980
	Southern	Explosion	8,000	1977	4/6/1986
	Massluis		500	1982	12/2/89
Espagne	Grey hunter	Echouement	770	1974	4/3/79

	Cavo cambanos	Explosion	18,000	1974	31/3/81
	Camponavia	Autre	99	1973	26/5/86
	Ptrogenone	Autre	5,000	1982	26/5/86
	Svanger	conditions météorologiques	180	1968	10/11/91
Egypte	Vergo	Erreur transfert de la cargaison	60	Inconnue	31/5/87
	Essopicard	Erreur transfert de la cargaison	300	1976	30/3/89
	Olympic star	Erreur transfert de la cargaison	200	1979	14/4/92
	Sheir	Collision	350	1965	27/10/92
	Genmar kestrel	Collision	1,000	1989	4/2/2005
	Trijata	Collision	500	1991	4/2/2005
Grèce	Messiniaki frantis	Echouement	12,000	1977	2/3/79
	Irenes serenade	Explosion	40,000	Inconnue	23/2/80
	Rabighabay III	Collision	500	1977	4/5/87
	Theokerpasti	Echouement	120	1900	22/11/89
	Vasilios	Erreur transfert de la cargaison	1,000	1964	14/8/90
	Geroi chernomory	Collision	1,500	1979	3/5/92
	Iliad	Echouement	287	1975	9/10/93
	La guardia	Collision	400	1967	1/10/94
	Kriti sea	Erreur transfert de la cargaison	300	1974	9/8/96
	Nord land	Echouement	100	1986	29/8/2000
	Vassiliki	echouement	100	1966	18/6/2001
France	Citerne 36	Collision	86	Inconnue	10/7/79
	Mobil falcon	Erreur transfert de la cargaison	70	1975	15/5/84
	Lyria	Collision	2,000	1977	18/7/93
Malte	Nerone	Echouement	500	1973	28/12/89
Croatia	Rumiala	Erreur transfert de la cargaison	80	1978	28/12/89
	baba gurgur	Erreur transfert de la cargaison	260	1973	25/2/89

Source : ce tableau est recueilli par, *Statistiques sur les accidents maritimes dans la mer Méditerranéenne*, le site Internet du (REMPEC): <http://accidents.rempec.org/RempecAccidentsDatabase/Default.aspx>, [consulté le 20 juin 2009].

Selon ce tableau nous constatons que :

1- Les accidents survenus dans les parties européennes sont plus fréquents que dans les autres parties (32 accidents survenus dans les pays européens Méditerranéens contre 15 pour les autres parties Méditerranéennes), cette augmentation dans la partie européenne Méditerranée est due aux raisons suivantes :

- La concentration des industries des pétrochimiques, donc les pétroliers chargent le pétrole brut dans cette partie et y déchargent les produits pétroliers. En Italie (14 ports pétroliers et 17 raffineries, puis la France et l'Espagne (voir la section précédente).

- L'augmentation des échanges commerciaux entre les pays européens du fait de l'intégration européenne et des mesures de développement économique de ces pays, les volumes potentiels d'échanges intra-européens sont considérables (trafic entre pays UE qui est essentiellement un trafic de vrac). Un effet d'opportunité apparaît par ailleurs dans l'intensité, liée à la proximité, des densités entre Gibraltar et l'Espagne, d'un côté, et entre la Sicile et l'Italie, de l'autre. La densité relativement élevée entre Gibraltar et Sicile traduit l'importance de la Méditerranée Occidentale comme zone de transit⁹².

- Les échanges commerciaux entre les pays Méditerranéens et les pays du sud de l'Union Européenne que sont l'Espagne, la France, l'Italie et la Grèce⁹³.

2- En raison d'un trafic maritime intense, les zones les plus sujettes aux accidents, à cause de l'intense trafic maritime, sont les détroits de Gibraltar et de Messine, le canal de Sicile et les rapprochements au détroit de Çanakkale, ainsi que différents ports, dont celui de Gênes, Livourne, Civitavecchia, Venise, Trieste, Le Pirée, Limassol/Larnaka, Beyrouth et Alexandrie⁹⁴.

Enfin, il est connu qu'il existe des causes qui conduisent aux accidents et aux catastrophes maritimes.

B- Les facteurs conduisant aux accidents maritimes

Selon le panorama des accidents maritimes, il existe des facteurs causant directement des accidents maritimes, en revanche il existe des facteurs secondaires causant des accidents maritimes qui se cumulent avec d'autres facteurs.

Nous allons traiter les erreurs humaines comme des facteurs directs des accidents maritimes, et le phénomène de vieillissement des navires comme un facteur secondaire.

⁹² ROUX (A.), ARNAUD (O.), RABAUTE (T.), et DEGRE (T.), *Étude trafic maritime en méditerranée occidentale*, Rapport de synthèse, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer Marché n° 02/015/M, 15 avril 2004, p.30.

⁹³ Cf. supra. pp.37-39.

⁹⁴ *Le milieu marin et littoral Méditerranéen - état et pressions*, Rapport de l'AEE, *op.cit.*, pp.13-14.

1- Les fautes humaines

L'erreur est la principale cause des sinistres. Elle se traduit par plusieurs axes :

- La mauvaise communication entre les membres de l'équipage (dans un navire de commerce sur la passerelle), et aussi le défaut de communication entre le pilote et le personnel lors de l'entrée ou de la sortie de port.
- Erreur dans l'estimation de la position (officier de quart ou service du pilotage), et mauvaise prise de décision dans le gros temps, l'erreur de manœuvre...
- Défaut ou erreur humaine dans la conduite de la navigation et la fatigue des personnes chargées de la veille.

- L'erreur peut être issue des pressions économiques et concurrentielles. Ce cas se traduit lorsque un navire est en situation de danger, le capitaine doit théoriquement demander l'assistance technique pour réparer le navire, il aussi doit informer l'armateur. Pratiquement, l'armateur refuse l'assistance technique pour des raisons économiques parce que l'armateur doit supporter les frais de cette assistance qui sont toujours onéreux. Après le naufrage de l'Amoco Cadiz la cour américaine a considéré que le refus funeste de l'armateur, consulté par le capitaine, comme une faute lourde.

Selon le tableau 4, dans la mer Méditerranée les conséquences qui sont dues aux erreurs humaines sont (l'explosion 22%, les collisions 15%, erreur de transfert et de chargement 17% et l'échouement 23%).

Dans ce domaine, nous allons montrer le débat entre les experts sur le manque des marins sur les bateaux s'il est considéré comme une cause des accidents maritime ou non. La discussion a été ouverte sur le manque des marins sur les bateaux.

Certains ont considéré l'insuffisance en qualité est un cause des accidents. Selon le professeur Chaumette : « *Un navire dont l'équipage est épuisé ne saurait être un navire sûr, il en est de même quand l'équipage est insuffisant en nombre et en compétence.* »⁹⁵ Aussi, Dans son rapport « Transport maritime : plus de sécurité pour une mer et un littoral plus

⁹⁵ Cette information citée par, MAUNIER Géraldine, *Répression pénale des rejets des hydrocarbures*, Mémoire de master 2 de Droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille III, Université d'Aix – Marseille III, 2004-2005, p.20.

propres », le sénateur de la Manche Jean-François LEGRAND rapporte en 1997 que la mission d'enquête de la Haute Assemblée « est convaincue que le manque de personnel sur les bateaux est l'une des causes des accidents récents. »⁹⁶

En revanche, de nombreux experts sont opposés à cette opinion, et ils considèrent que le navire est plus sûr si l'équipage est réduit. Le professeur DUJARDIN Bernard est pour cette opinion et renforce son avis par les argumentations suivantes⁹⁷ :

- La collision du Montlouis avec un ferry en 1984 au large d'Ostende est exemplaire : pas de défaillance de matériel, navire récent aux qualités nautiques reconnues, équipage expérimenté et bien formé. À la passerelle, un officier de quart, un veilleur attentif, un barreur, les yeux fixés sur le compas. Le veilleur aperçoit un ferry par le travers. Il réveille le lieutenant assoupi sur son siège (heure digestive oblige) pour le lui signaler. Un ordre de barre est donné confondant droite et gauche. Le barreur exécute et le Montlouis se place en travers de la route du ferry... L'enquête officielle s'est gardée d'insister sur les causes réelles de cette rencontre fatale. Les troubles sociaux étaient si spontanés dans les entreprises publiques maritimes à l'époque ;

- Le Japon arme sous son pavillon une des flottes de commerce les plus sûres au monde avec des équipages des plus réduits (le pavillon nippon a un des meilleurs target factors au niveau du contrôle par l'État du port dans les mémorandums de Paris et de Tokyo) ;

- En plus, le professeur DUJARDIN,,,,,, la substitution de l'homme par la machine pour éviter les fautes humaines pendant la navigation. Aussi, il voit que plusieurs accidents ont été évités grâce aux machines (l'échouement du Dieppe, géré par la compagnie de management d'Orbigny, à Newhaven le 30 août 2004 aurait été évité avec un pilot automatique).

D'autre part, Le débat a été porté sur l'âge du navire comme un facteur conduisant aux accidents maritimes.

2- Le phénomène de vieillissement des navires

L'autre évolution de la flotte à laquelle on assiste est le grand âge des navires et particulièrement celui des pétroliers, car la plupart des navires-citernes, en particulier les

⁹⁶ Cette information citée par, Dujardin (B.), Le facteur humain dans la conduite du navire, *La Revue Maritime*, n° 481, Mars, 2008, p.101.

⁹⁷ *Ibid.*, pp.101-103.

VLCC et les ULCC ont été construits entre 1972 et 1976, suite aux commandes qui ont suivi la fermeture du Canal de Suez en 1967.

En raison des chocs pétroliers de 1973 (guerre du Kippour) et de 1979 (révolution iranienne), le secteur de la construction navale s'est effondré et a stagné jusqu'en 1988. Une fois assurée que le navire est apte à la navigation par sa forme et sa construction, le débat porte sur son âge⁹⁸.

L'observation statistique clé est celle de l'âge moyen des navires envoyés à la démolition. Cet âge qui était en 1980 de 13.7 ans, est passé à 15 ans en 1987 et à 26 ans en 1995, puis cet âge s'est élevé à 31,6 ans en 2006. Les navires pétroliers et vraquiers sont proches de ces moyennes⁹⁹.

Dans ce domaine nous allons montrer les vues formées sur la relation entre l'âge du navire et les accidents maritimes.

D'abord, certains considèrent qu'il semble logique, que plus un navire est récent, moins il est corrodé, et plus il est sûr. Le navire est un système complexe et un investissement lourd. L'âge tend, c'est une évidence, à réduire à la fois sa fiabilité opérationnelle, par un accroissement du risque d'accident ou de défaillance, et son adéquation aux utilisations souhaitées, en raison d'une éventuelle obsolescence technique ou économique¹⁰⁰.

Dans la pratique, les pétroliers ne dépassent que rarement 20 ou 25 ans. L'expérience des sinistres montre qu'ils se produisent sur des pétroliers âgés. En effet, par exemple pour l'Erika, le navire aurait dû être retiré du trafic, hors d'âge¹⁰¹.

En revanche, les autres équipes considèrent que les navires âgés sont aptes pour pénétrer la mer et accéder aux ports s'ils sont bien entretenus et bien contrôlés.

⁹⁸ KHODJET ET KHIL (L.), *La pollution de la mer Méditerranée du fait du transport maritime de marchandises*, Aix-Marseille, Ed. Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2003, p.109.

⁹⁹ Le PENSEC (L.) et PINON (H.), Age et durée de vie des navires, *La Revue maritime* n° 481 2008, p.9.

¹⁰⁰ *Ibid*, p.8.

¹⁰¹ MAUNIER (G.), *op.cit.*, p.17.

Selon, Monsieur, Le PENSEC Louis et Monsieur Henri PINON : la durée de vie de 25 ans devrait tendre à s'imposer comme une valeur minimale en deçà de laquelle il n'est pas « raisonnable » d'envoyer un navire à la démolition¹⁰². En plus, ils essaient de prouver son avis en adoptant un point de vue économique selon lequel si les navires anciens restent plus coûteux que les navires récents (frais d'entretien et de réparation). Mais pratiquement l'exploitation des navires anciens reste largement compétitive, du moins tant que l'offre de services et de transport maritime n'est pas excédentaire. Aussi, les navires vieillissants, au lieu de les abandonner à la démolition, sont souvent rachetés d'occasion par des armateurs non fiables qui économisent sur les réparations comme sur le personnel.

Enfin, nous pensons que l'âge d'un navire est une cause d'accident lorsqu'il est lié au manque d'entretien et de maintenance.

Madame KHODJET ET KHIL Lilia a mentionné que « *Or certaines marées noires connues n'ont pas été provoquées par des navires âgés (Amoco-CadeZ, 4 ans ; Exxon-Valdez, 5 ans ; Sea-Empress, 3 ans). Donc, il n'existe pas de lien de cause à effet automatique entre l'âge du navire et l'accident, l'ancienneté constitue une présomption de risque, qui doit conduire à un contrôle renforcé* »¹⁰³.

Nous pouvons prouver ce point de vue en étudiant des accidents maritimes survenus dans la mer Méditerranée.

Selon le tableau 4 nous notons les points suivants :

1-Entre les années 1977- 1986 l'âge moyen des navires était 13 ans et il y avait 5 navires sur 16 impliqués dans des accidents maritimes et ces navires avaient un âge de plus de 13 ans ;

¹⁰² LE PENSEC (L.) et PINON (H.), *op.cit.*, p.10.

¹⁰³ KHODJET ET KHIL (L), *op.cit.*, p.111.

Tableau 5 indique les accidents maritimes majeurs entre 1977-1986

Nom du navire	L'âge par ans	Le pavillon du navire
Agipvenezia	16	Italie
Vera belrlingirei	19	Italie
Patmos	14	Grèce
Fahireguneri	16	Turquie
Cavo cambanos	25	Grèce

Source : ce tableau est recueilli par, *Statistiques sur les accidents maritimes dans la mer Méditerranéenne*, le site Internet du (REMPEC): <http://accidents.rempec.org/RempecAccidentsDatabase/Default.aspx>, [consulté le 20 juin 2009].

2- Entre les années 87- 1994 l'âge moyen des navires était 15 ans et il y avait 10 navires sur 20 navires impliqués dans des accidents maritimes et ces navires avaient un âge de plus de 15 ans ;

Tableau 6 indique les accidents maritimes majeurs entre 1987-1994

Nom du navire	L'âge par ans	Le pavillon du navire
Haven	18	Chypre
Chemicpral	18	Grèce
Sun shield	37	Malte
Fiona	90	Honduras
Svanger	22	Panama
Soheir	27	Egypte
Theoskepasti	89	Grèce
Vasilios V	26	Grèce
Iliad	18	Italie
La guardia	27	Grèce

Source : ce tableau est recueilli par, *Statistiques sur les accidents maritimes dans la mer Méditerranéenne*, le site Internet du (REMPEC): <http://accidents.rempec.org/RempecAccidentsDatabase/Default.aspx>, [consulté le 20 juin 2009].

3- Entre les années 1995- 2006 l'âge moyen des navires était 26 ans et il n'y avait qu'un navire sur 5 impliqué dans des accidents maritimes et ce navire avait un âge de plus de 26 ans (Vassiliki 36 ans et battant le pavillon de Grèce) ;

4- Après 2006 il est noté qu'aucun navire âgé n'a causé des accidents maritimes graves (avec une grande quantité de déversement) ;

5- Pendant la première et deuxième période, nous voyons aussi plusieurs pétroliers qui ont été impliqués dans des accidents maritimes et ont déversé une grande quantité des hydrocarbures dans la mer Méditerranée et ils étaient nouveaux et non vieillissants.

Par exemple (l'accident du pétrolier d' Alrwadatain qui a un an d'âge et a déversé 8 500 litres de pétrole, le pétrolier Juana lavallega 5 ans a déversé 3 900 litres, le pétrolière Southern cross 9 ans 8 000 avec litres diversés, Petrogen one 4 ans avec 5 000 litres déversés, Massiniaki frontis 2 ans avec 12 000 litres déversés....etc). Au niveau mondial nous trouvons que plusieurs pétroliers connus sont impliqués dans des accidents maritimes et ils ne sont pas âgés (Amoco-Cadiz 4 ans, Exxon-Valdez 5 ans, Sea-Empress 3ans). Donc un pétrolier de trente-neuf ans bien entretenu est moins dangereux qu'un navire neuf mal conçu ;

6- Ce n'est pas un hasard de trouver que les navires qui ont dépassé l'âge moyen, battent les pavillons des États qui ne respectaient pas le droit maritime et les lois de la sûreté maritime¹⁰⁴. Ces pays ont été classés avant 2000 parmi les pays classés dans la liste noire ou grise qui ne respectent pas les règles de sécurité maritime, n'effectuent pas l'entretien des navires en permanence et ne procèdent pas efficacement au contrôle de leur navires, donc leurs navires sont toujours en sous-norme¹⁰⁵ ;

7- D'autre part nous remarquons que les accidents survenus par les navires, qui ont dépassé l'âge moyen, étaient dus à des autres facteurs comme les fautes humaines (la collision, l'échouement...etc.), ou résultant du manque d'entretien de ces navires ou encore les mauvaises conditions climatiques. Donc c'est la preuve qu'il n'y a pas de lien direct entre les accidents maritimes et la vétusté des navires.

Enfin, nous pouvons dire que l'âge des navires est une cause des accidents maritimes en l'absence du contrôle efficace des navires, et de l'entretien performance de ces navires, et en l'absence des marins qualifiés et capables de gérer ce type de navire. L'absence de l'entretien nécessaire pour les anciens navires cause la corrosion des navires et la fatigue de la structure des navires. Ces deux facteurs considèrent comme des facteurs secondaires qui conduisent avec d'autres facteurs, aux accidents maritimes (le naufrage de l'Erika).

La corrosion est contribué au vieillissement des navires qui ne sont pas équipés par une double coque.

¹⁰⁴ La Grèce est entrée dans la liste blanche en 2000, la Turquie est entrée dans la liste blanche en 2008, et en 2006 était classée dans la liste noire avec très haut risque, l'Italie en 2003 est entrée la liste blanche, l'Égypte jusqu'à maintenant est classé dans la liste noire avec très haut risque, concernant Chypre et Malte ont été classés dans la liste blanche en 2004 après l'adhésion à l'Union Européenne qui impose des règles très sévères aux États membres pour protéger le milieu marin. Et le Panama et le Honduras sont actuellement classés parmi les pavillons de complaisance.

¹⁰⁵ Cf. *Infra*. pp.129-130.

À la suite de la catastrophe de l'Exxon-Valdez sur les côtes de l'Alaska, les Etats-Unis ont préconisé la réalisation de nouveaux navires dotés d'une double-coque pour protéger leurs eaux territoriales. Mais la crédibilité de ce système a été mise en cause après le naufrage du Ievoli Sun le 30 octobre 2000.

Les critiques apportées par les experts sur le système d'un double-coque sont axées sur le point suivant :

- L'espace entre les deux coque est de 2 mètres, cette largeur est certainement suffisante pour éviter les risques d'un abordage à faible vitesse survenu dans les espaces portuaires où les moyens de lutte et d'intervention sont effectivement mis en œuvre. Mais le système d'un double-coque est quasiment inefficace en cas des accidents (abordage ou échouement) en haut mer où le navire est à vitesse normale.

Monsieur BOISSIER Patrick a ajouté que *«Ceci est vrai en cas de collision à vitesse réduite, mais en cas d'accident à pleine vitesse, la deuxième coque risque d'être également déchirée et le remède peut s'avérer pire que le mal, en particulier à cause du risque d'explosion de mélange gazeux dans l'espace entre les deux coques»*¹⁰⁶.

Pour cela, certains vont à affirmer que le seul avantage incontesté de la double coque est d'avoir facilité de renouvellement de la flotte mondiale¹⁰⁷.

Actuellement, plusieurs appelles se sont apparus pour utiliser le pétrolier E3 Tanker. Ce pétrolier est baptisé « E3 Tanker » pour Écologique, Économique, Européen, qui est équipé par une double muraille et se caractérisé par la balance hydrostatique.

Dans ce pétrolier la double muraille qui entoure les citernes cargaison a une largeur de six mètres ce qui permet ce qui permet de conserver l'intégrité de la coque intérieure après collision avec un navire abordeur jusqu'à la vitesse de 7,5 nœuds¹⁰⁸, et de rehausser le plafond de ballast sous les citerne centrales et leur donner un accès au pont principal pour la ventilation. Par ailleurs, les ballasts latéraux sont plus larges et plus accessible¹⁰⁹.

¹⁰⁶ BOISSIER (P.), Le pétrolier E3 Tanker, *La Revue Maritime*, n° 455, Mars 2000, p.17.

¹⁰⁷ BOUVIER (A-C.), CANTONS (A.), *L'Erika - un naufrage économique*, Étude Bibliographique, École des mines de douai, 2003-2004, p.25.

¹⁰⁸ BOISSIER (P.), *op.cit.*, p.17.

¹⁰⁹ BOUVIER (A-C.) et CANTONS (A.), *op.cit.*, p.25.

Conclusion

Après avoir présenté une exposition détaillée sur la pollution pétrolière liée au trafic maritime, nous constatons que la mer Méditerranée par rapport à son volume et sa vulnérabilité est réellement menacée par la densité du trafic. Cette densité a conduit à augmenter la quantité de pétrole déversée dans ce bassin semi-fermé, donc à l'augmentation de la dangerosité sur l'écosystème et la biodiversité.

Mais la communauté internationale a pris conscience de la dangerosité de la pollution pétrolière dans ce bassin fragile et a adopté au niveau international et régional des normes pour la protéger.

Chapitre II- Les normes de protection de la mer Méditerranée de la pollution par des hydrocarbures liée au trafic maritime

Basées sur le risque de pollution pétrolière sur l'environnement marin, les grandes institutions internationales telles que l'Organisation Maritime International (OMI)¹¹⁰, travaillent depuis des années afin de lutter contre ce type de pollution en mer. L'étude des grandes conventions et textes législatifs est importante pour appréhender ces problèmes de pollution liés aux rejets d'hydrocarbures.

Au niveau international plusieurs conventions sont adoptées pour protéger l'intégralité du milieu marin (dont la mer Méditerranée) des rejets d'hydrocarbures (Section I).

Ces conventions se répartissent en deux catégories :

- Les conventions qui traitent le sujet de la prévention de la pollution par des hydrocarbures ;
- Les conventions qui sont axées sur l'intervention, la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, et sur la réparation des dommages dus aux marées noires.

À partir de l'importance de la mer Méditerranée comme une mer principale pour le transport maritime qui est une source importante de pollution par les hydrocarbures, certaines conventions internationales ont mentionné de manière directe ou indirecte la nécessité de protéger la mer Méditerranée de la pollution par les hydrocarbures. La convention de Marpol a indiqué directement sa protection en considérant la mer Méditerranée comme une zone spéciale et en imposant des règles strictes sur le transport maritime.

¹¹⁰ L'industrie des transports maritimes étant une activité internationale, les mesures visant à améliorer la sécurité des opérations maritimes seraient plus efficaces si elles étaient mises en œuvre à l'échelle mondiale plutôt que par chaque pays séparément, sur un plan unilatéral et sans coordination avec les autres pays.

Un grand nombre d'Etats jugeaient donc nécessaire de mettre en place un organisme permanent qui permettrait de coordonner et de favoriser toute action dans ce domaine avec davantage de continuité.

C'est dans ce contexte qu'une conférence convoquée par l'Organisation des Nations Unies en 1948 adopta la convention portant création de l'organisation maritime internationale (Jusqu'en mai 1982, l'OMI portait le nom d'organisation intergouvernemental consultative de la navigation maritime (OMCI). Le premier organisme international traitant exclusivement des questions maritimes.

Au cours des dix années qui se sont écoulées entre l'adoption, en 1948, de la convention portant création de l'organisation maritime internationale [ci-après dénommée " OMI"] et son entrée en vigueur, en 1958, d'autres questions relatives à la sécurité en mer mais nécessitant une approche quelque peu différente avaient suscitées l'attention de la communauté internationale.

La plus importante d'entre elles concernait, les risques de pollution des eaux de mer par les navires, et en particulier, par les hydrocarbures. Une convention consacrée à cette question avait été adoptée en 1954, et les tâches consistant à gérer cette convention et à promouvoir son entrée en vigueur furent assumées par l'OMI à partir de janvier 1959. Ainsi, dès le début, les objectifs les plus importants de l'organisation furent d'améliorer la sécurité en mer et de prévenir la pollution des mers. Ces informations présentées sur l'histoire de l'OMI ont été citées par, TORCK (L.), *Art Saigon : un petit chargeur au cœur du commerce maritime*, rapport de stage DESS de droit maritime et des transports centre de droit maritime et des transports, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2004-2005, pp. 14-15.

D'autre part, la convention de Motego Bay (la convention des Nations Unies sur le droit de la mer en 1982), a indiqué de manière indirecte la protection de la mer Méditerranée en adoptant l'idée de protéger les mers-fermées et semi-fermées dont la mer Méditerranée.

Aux côtés de ces dispositions particulières, la mer Méditerranée a bénéficié d'un régime juridique protecteur global dans le cadre de l'action du programme des nations unies pour l'environnement (PNUE) pour la protection des mers régionales.

Puis un (PAM) est mis en place en 1975. Dans le cadre du PAM, la convention de Barcelone (volet juridique de PAM) a été adoptée pour établir des dispositions correspondant aux situations spéciales du milieu régional marin (section II).

Section I- Le régime des rejets d'hydrocarbures prévu au niveau international

Consciente de l'importance du problème de la pollution pétrolière, la communauté internationale a appelé les États pour organiser des conférences afin de trouver une solution à ce problème.

Le point de départ initié dès 1915 est que, en 1926, à l'ouverture de la conférence de Washington, le représentant du gouvernement américain avait déclaré : « les ports et les plages se trouvent infectés, les hasards d'incendie ont augmenté et la menace d'extension s'est portée vers les oiseaux et les poissons»¹¹¹. Cette conférence a été le noyau de la conclusion d'accords dans les phases successives surtout après chaque catastrophe.

Monsieur MARCHAND Michel a mentionné cette préoccupation «*chaque catastrophe maritime a contribué au développement du droit international. Le naufrage du Titanic a posé le fondement du droit à la sécurité maritime et de la création d'une première organisation internationale qui allait devenir en 1948 l'Organisation maritime internationale (OMI). Le naufrage du Torrey Canyon allait amener à établir la convention internationale de la responsabilité civile du propriétaire du navire, celui de l'Amoco Cadiz, à la constitution d'un Fonds d'indemnisation aux pollutions par hydrocarbures (FIPOL). La pollution de*

¹¹¹ *Ibid*, pp. 11-12.

l'Exxon Valdez allait mettre en avant l'obligation des pétroliers double-coque aux Etats-Unis et celle de l'Erika au retrait progressif des pétroliers simple-coque, ...et ainsi de suite»¹¹² .

Des accords ont été conclus régulièrement pour trouver une solution efficace à la pollution pétrolière.

Dans cette section nous allons étudier les conventions internationales qui visent à protéger la totalité du milieu marin (§I), ainsi que les conventions internationales qui mentionnent de manière directe ou indirecte l'importance de protéger la mer Méditerranée (§2).

§I- Les conventions internationales visant à protéger le milieu marin

Ces conventions se répartissent en deux catégories, la première est fondée sur le régime de prévention de la pollution (A), et la deuxième est concentrée sur le régime d'intervention, de préparation, de la lutte contre la pollution en cas d'accidents majeurs, et sur la réparation des dommages (B).

A- La prévention de pollution par des hydrocarbures provenant des navires

Considérant que la prévention de la pollution est la première ligne de protection contre la pollution, plusieurs conventions sont adoptées dans ce domaine. Ces accords comprennent une série de procédures à suivre pour éviter la pollution pétrolière.

1- La convention de Londres de 1954, base de travail

La convention de 1954 est considérée comme la première convention multi parties pour protéger le milieu marin de la pollution pétrolière. Signée par 20 pays, sa validité a commencé en 1958 et elle a été amendée en (1962 – 1969 – 1971).

¹¹² MARCHAND (M.), Les pollutions marines accidentelles au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer, *La Revue Annales des Mines*, juillet 2003, p. 72. Aussi cet article a été publié sur le site d'Internet de l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), centre de Nantes, département Biogéochimie et Ecotoxicologie, 2003, p. 3. http://www.ifremer.fr/delpc/doc_reference/CNAM_POLLUTIONS_MARINE-1.pdf, [consulté le 05 juin 2009].

Elle détermine les matériaux du déchargement, l'huile lourde du diesel, le pétrole et les navires dans l'article 1. Elle décide que ses règles sont effectuées sur toutes les navires enregistrés dans la zone des États membres et les navires arborant les nationalités et les pavillons de ces gouvernements, à l'exception des pétroliers qui ont de la cargaison de moins de 150 tonnes, des autres navires qui ont d'une cargaison moins de 500 tonnes, les vaisseaux, et les navires militaires. La convention a appelé les états membres à appliquer les règles sur tous les navires de service, en tenant compte la taille, le genre et l'huile qu'ils utilisent¹¹³.

Dans son cadre juridique, elle interdit le rejet volontaire du pétrole dans les espaces côtiers de la mer, en les considérant comme des régions touristiques et récréatives.

L'article 4, interdit absolument aussi le rejet de l'huile et de mélanges huileux des pétroliers dans des zones spéciales à 100 miles de distance de la plus proche ligne terrestre qui est comprise dans les eaux territoriales. Ces régions englobent la mer Baltique, la mer du Nord, le nord du Canada, la Méditerranée, la mer Noire, la mer d'Oman, le golfe du Bengale et le Golfe arabe.

Pour réaliser l'engagement vis-à-vis des règles de la convention, les États membres s'engagent à préparer des équipements et des matériaux pour recevoir les déchets de l'huile et le mélange huileux des navires et des pétroliers dans tous les ports, les rampes de chargement de l'huile et les ports de la réparation¹¹⁴.

L'amendement de 1969 interdit le rejet de l'huile et de mélange huileux dans toutes les mers comme un principe général au lieu des zones spéciales que nous avons déjà mentionnées. L'article 3 interdit le rejet de l'huile et de mélange huileux des navires dans n'importe quelle place sauf au cas de remplir les conditions¹¹⁵, quand le navire le navire poursuit sa navigation (en haute mer), la moyenne immédiate ne dépasse pas 60 litres pour un mile, le contenu de pétrole déchargé est moins d'un centième du mélange dans un million de particules de ce pétrole, et le déchargement doit être effectué au point le plus loin de la terre.

¹¹³ ABD ALWARETH (A-A.), *La protection du milieu marin dans les législations internationales et nationales*, Caire, Ed. Presse universitaire, université de Caire, 2006, p.25.

¹¹⁴ ALSSAIDI (H-A.), *La protection de l'environnement maritime de la pollution- le problème de la pollution dan le golf Arabe-études juridiques*, Alexandrie, Ed. Presse universitaire d'Alexandrie, 2002, p.22.

¹¹⁵ *Archives des traité internationaux et autres conventions dans le domaine de l'environnement*, le programme des Nations Unies pour l'Environnement [ci.après dénommée " PNUE"], Nairobi, 1989, p. 29.

Pour les pétroliers la convention limite à 60 litres par mille marin la vitesse maximum des rejets, fixe une limite à la quantité totale d'hydrocarbures qui peuvent être rejetés au cours d'un voyage sur lest (1/15000 de la quantité totale des espaces à cargaison) et exige que le navire soit à plus de 50 milles marins des côtes.

En tout cas, l'article 4 mentionne deux exceptions pour les règles précédentes liées au déchargement de citernes de ballast qui est licite en tant qu'il est effectué avec de l'eau propre, et si il n'entraîne aucune trace visuelle de l'huile sur la surface de l'eau. Aussi le rejet est licite afin de garder la sécurité des navires et des pétroliers, afin d'éloigner les dégâts, ou afin de sauver la vie dans la mer et en cas de force majeure.

La convention décide dans son article 6 alinéa 1 que n'importe quel déchargement contrevenant aux dispositions déjà mentionnées, est considéré comme une action illégitime et un crime pénalisé en vertu du droit de l'État endommagé ou l'état du pavillon arboré par le navire ou le pétrolier qui a effectué ce déchargement.

Selon l'article 6 alinéa 2 l'État doit imposer des sanctions unifiées pour les infractions commises en haute mer et dans sa mer territoriale. L'objet de cette disposition est l'application de la même peine pour la même action, également si elle est effectuée dans les eaux territoriales ou en haute mer¹¹⁶.

L'article 9 impose aux navires englobés dans ses dispositions d'enregistrer toutes les opérations du chargement et du déchargement, et les conditions de chaque opération, le but de ce registre est de contrôler la pollution du milieu marin, parce que l'enregistrement clarifie ces opérations et facilite la surveillance de l'État.

Mais cette convention n'était pas destinée à un brillant avenir. Le naufrage du Torrey Canyon, en 1967, dans la Manche, devait mettre en lumière les lacunes de cette première convention et amorcer un mouvement en faveur de sa révision.

¹¹⁶ AMER (S-A.), *Le nouveau droit international des mers*, Caire, Ed. Le Centre Supérieur de la Culture, université arabe, 1989, p.105.

2- La convention de SOLAS 1974

Comme la pollution opérationnelle est prise en compte dans les conventions internationales, la communauté internationale a pris conscience de la dangerosité de la pollution accidentelle en adoptant des règles internationales pour prévenir la pollution accidentelle provenant des navires.

D'abord, la convention de Genève a été adoptée en 1958. Cette convention portait sur l'importance du contrôle des navires par l'État du pavillon, elle stipulait que « tout l'État est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer ».

Puis en 1972 des règles internationales sont adoptées pour prévenir les abordages, ces règles ont fixé des normes de navigation et codifié les signaux de navigation.

En 1974 une convention internationale est adoptée pour sauvegarder la vie humaine en mer (Londres, 01/11/1974 dite convention SOLAS), cette convention fixe les normes de construction, d'équipement et de fonctionnement des navires.

Elle classe les produits dangereux transportés dans 9 classes. Dans le cadre de la convention l'OMI a élaboré un code maritime international des marchandises dangereuses (IMDS). La convention a imposé aux états membres des règles relatives à l'emballage, au marquage, à l'arrimage de ces produits. Dans l'hypothèse où le propriétaire a commis une faute celui-ci se voit tenu à l'intégralité du dommage¹¹⁷.

Le lavage au pétrole brut présente des dangers au niveau de l'exploitation en raison de l'accumulation de gaz explosifs dans les citernes à cargaison à mesure que les hydrocarbures sont déchargés. C'est la raison pour laquelle il est stipulé dans le protocole relatif à la convention SOLAS de 1974, adopté en 1978 et entré en vigueur en mai 1981, qu'un dispositif à gaz inerte doit toujours être utilisé lorsque la méthode du lavage au pétrole brut est appliquée¹¹⁸.

¹¹⁷ LAVIEILLE (J.-M.), *Droit international de l'environnement*, Paris, Ed. Ellipses, 3^{ème} édition, 2004, p. 123.

¹¹⁸ Le site d'Internet des marées noires, *op.cit.*,

Mais une fois un accident est survenu, les règlements internationaux fixent les procédures d'intervention, de lutte contre cet accident, et de réparation des dommages causés par les marées noires.

B- Les conventions axées sur l'intervention, la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, et sur la réparation des dommages dus aux marées noires

La mise en place d'un système efficace d'intervention est essentielle pour limiter les dommages résultant d'un accident majeur en mer. Les Etats ont adopté un système d'intervention, de préparation et de lutte contre la pollution en cas d'accidents majeurs.

D'autre part, La catastrophe du Torrey-Canyon a mis en lumière les lacunes du droit de la responsabilité internationale et soulevé l'importance de la question de la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures pour la détermination par le tribunal compétent, de la base de l'indemnisation et des dommages indemnisés.

1- Le système de l'intervention, de la préparation, de la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures

1.1- La convention spécifique d'intervention en haute mer dans les cas causant ou qui pourrait causer la pollution par le pétrole (Bruxelles 1969)

Suite à la première grande catastrophe de pollution marine par les hydrocarbures : le naufrage du Torrey-Canyon le 18 mars 1967, les États ont conclu cette convention sur la pollution par les hydrocarbures.

L'objectif de cette Convention est de réaliser un équilibre entre le droit de l'État côtier d'intervenir en haute mer en cas d'accidents qui peuvent faire venir la pollution pétrolière et le principe de la liberté de la navigation¹¹⁹.

Cette convention se concentre sur les côtés préventifs de la pollution accidentelle et non sur les remèdes ultérieurs de la pollution¹²⁰. L'article 2 met aussi une délimitation ou une définition de quelques termes comme la catastrophe marine (la collision, l'échouement ou

¹¹⁹ AMER (S-A.), *op.cit.*, p.106.

¹²⁰ ABD ALWARETH (A-A.), *op.cit.*, p.49.

le chavirement des navires qui entraînent un grand endommagement matériel ou une menace réelle d'un endommagement matériel du navire ou du cargo). Aussi selon l'article 2, l'État côtier a le droit d'intervenir pour protéger ses intérêts (les plage, les port, les activités humaine comme la pêche, la santé de l'homme et la protection des faune et flore maritime).

L'article 3 alinéa 1 établit des dispositions concernant le rétrécissement de la compétence de l'État du pavillon en haute mer, elle reconnaît le droit des États membres d'intervenir en haute mer et de prendre les mesures, est jugées nécessaires pour la prévention et rendre impossible les dommages de leurs côtes, contre la menace de leurs intérêts par la pollution pétrolière causée par les catastrophes qui touchent les navires et les pétroliers.

Dans ce cas-là, les États membres doivent prévenir les autres États avant de ne prendre aucune mesure, mais ils ont le droit de prendre ces mesures sans les aviser à l'avance si le danger était immédiat. Mais le terme "immédiat" est relatif, il s'élargit et se rétrécit selon la volonté des Etats prenant les mesures.

L'article 3 alinéa 3 impose aux États côtiers de se consulter avec des spécialistes indépendants dont les noms sont choisis dans la liste établie auprès de l'OMI à ce propos.

Conformément à l'article 5, les mesures prises par l'article 3 alinéa 3 doivent être convenables avec le volume des dommages causés ou prévisibles¹²¹, mais en cas contrevenir, les États s'engagent à réparer les pertes et les dommages causés par cette transgression¹²².

Mais, cette convention a inclus des exceptions qui ont négativement des impacts sur l'efficacité de la convention¹²³.

1.2- La Convention de Londres du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (convention OPRC)

Cette convention a été adoptée à Londres en 1990, et entrée en vigueur le 13 mars 1995. Elle prescrit l'élaboration de plans nationaux pour réagir rapidement contre ce type de pollution. Ces plans doivent désigner les autorités compétentes de la préparation et de la lutte

¹²¹ Archives des traités internationaux et autres conventions dans le domaine de l'environnement, PNUE, *op.cit.*, p.118.

¹²² Article 6.

¹²³ Cf. *infra*. p.202.

contre les marées noires et les exercices de personnels spécialisés dans les luttes contre ces pollutions.

Aussi les États membres doivent surveiller les navires, et doivent s'assurer que les capitaines signalent sans retard à l'Etat côtier concerné tout accident survenu à bord qui risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures¹²⁴.

Puis, la convention encourage la collaboration entre les États partis et favorise la recherche-développement. En plus, le préambule de la convention met en avant le principe de pollueur-payeur.

Une annexe précise les modalités de remboursement des frais d'assistance¹²⁵. Elle déclare notamment que si des mesures sont prises par un État à la demande d'une autre État, le coût de ces mesures doit être remboursé mais que si des mesures sont prises par un État de sa propre initiative, ce dernier Etat doit en assumer le coût. La convention de 1990 oblige un État à se porter au secours d'un autre Etat quand ce dernier en fait demande¹²⁶.

2- Le système de réparation des dommages dus aux marées noires

Nous allons successivement étudier les conventions de 1969, la convention de 1992, et les fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipols)¹²⁷.

2.1- La convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Cette convention a été adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969, elle impose une responsabilité objective sans faute à la charge du propriétaire du navire ou pétrolier¹²⁸.

La convention a imposé aux propriétaires des navires citernes qui transportent plus de 200 tonnes d'hydrocarbures une assurance obligatoire qui est comme une garantie

¹²⁴ La convention exige aussi que tout capitaine signale à l'État côtier le plus proche tout évènement qu'il a pu observer qui est susceptible d'entraîner un rejet d'hydrocarbures. ARBOUR (J-M.), LAVALLEE (S.), *Droit international de l'environnement*, Bruxelles, Ed. Y. Blais, Bruylant, 2006, p.336.

¹²⁵ Ce dernier point est important, car il a déjà donné lieu à des contentieux dans l'application des conventions régionales qui n'étaient pas assez précises quant à la réparation des frais entre les intervenants. KISS (A.) et BEURIER (J-P.), *Droit international de l'environnement*, Paris, Ed. Pedone, 3^{ème} édition, 2004, p.182.

¹²⁶ ARBOUR (J-M.), LAVALLEE (S.), *op.cit.*, p.336.

¹²⁷ [ci.après dénommée " FIPOL"].

¹²⁸ Dans l'hypothèse où le propriétaire a commis une faute celui-ci se voit tenu à l'intégralité du dommage. LAVIEILLE (J-M.), *op.cit.*, p. 124.

financière jusqu'à concurrence du montant maximum. L'objectif de cette garantie est la prévention des risques d'insolvabilité du propriétaire.

Les navires étrangers battant le pavillon d'un État non partie à la convention doivent se munir d'une couverture financière identique pour pouvoir pénétrer dans les ports des États parties.

Selon cette convention le montant d'indemnisation se limite au plafond maximum (18,9 millions de dollars américains pour un pétrolier d'une capacité de 140 000 tonnes, et 16 millions de dollars américains pour un navire de 100 000 tonnes).

Par conséquent, les victimes pourront n'être que partiellement indemnisées si le montant des dommages excède le montant de la responsabilité qui est déterminée en fonction du tonnage du navire. Ce montant doit couvrir uniquement les dommages ayant atteint les côtes de l'État parti et sa mer territoriale¹²⁹, et la convention définit le dommage par pollution comme étant « toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que ce produise cette fuite ou ce rejet et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte et tout dommage causés par lesdites mesures»¹³⁰.

Ensuite, le propriétaire peut cependant se dégager de sa responsabilité si le dommage résultant d'un phénomène naturel ayant les caractères d'un événement de force majeure, ou d'actes d'hostilités, ou du fait délibéré d'un tiers ou de la négligence d'une autorité responsable de la sécurité et de la navigation¹³¹.

D'autre part, la convention de 1969 est complétée par la convention de 1971 portant création du FIPOL, ce système qui est comme un système supplémentaire vise à indemniser les victimes en cas de l'insuffisance de l'indemnisation déterminée par la convention de 1969, ou dans l'hypothèse où le propriétaire est introuvable ou insolvable ou dans le cas échéant les cas d'exonération. Le montant fixé par le Fipol se limite à 81 millions de dollars américains. Ce montant fixé par Fipol est alimenté par les contributions des

¹²⁹ Il est évident que l'accident peut avoir lieu en dehors de la mer territoriale, en haute mer par exemple ; mais si la nappe de pétrole atteint la mer territoriale de l'État riverain ou ses côtes, le dommage est alors couvert par la convention. ARBOUR (J-M.), LAVALLEE (S.), *op.cit.*, pp. 733-734.

¹³⁰ Les mesures de sauvegarde sont toutefois limitées à celles qui sont prises après qu'un déversement a eu lieu afin de prévenir ou limiter la pollution. *Ibid.*

¹³¹ LAVIEILLE (J-M.), *op.cit.*, p.124.

industries pétrolières des états membres qui a importé au cours de la dernière année plus de 1500 tonnes d'hydrocarbures.

2.2- La convention de 1992 sur la responsabilité civile

En 1992 une nouvelle convention est adoptée afin d'améliorer la convention de 1969. Selon cette convention de 1992, les dommages exonérés de l'indemnisation dans la convention de 1969 sont inclus dans la convention de 1992¹³². En plus la zone économique exclusive est couverte par cette convention, et le montant de l'indemnisation est élevé de 18,9 millions de dollars américains pour un pétrolier de 140000 tonnes à 80 millions de dollars américains.

En 1992 un autre FIPOL a été adopté à fin de remplacer graduellement FIPOL 1971¹³³. L'objectif de ce fond est l'indemnisation des victimes en cas de l'insuffisance de l'indemnisation déterminée par les conventions précédentes, ou dans l'hypothèse où il n'y a pas lieu de retenir la responsabilité du propriétaire. Le montant fixé par le FIPOL de 1992 se limite à 204 millions de dollars américains par événement, depuis le 1^{ère} novembre 2003 ce montant est porté à 307 millions de dollars¹³⁴. Ce fond est alimenté par les sociétés pétrolières qui reçoivent dans leur réservoirs ou autres installations de stockage plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures par an.

En 2005 le montant maximum total par sinistre est porté à 1,133 millions de dollars américains. Le Fond de 2005 vise à compléter l'indemnité déterminée par la convention de 1992 sur la responsabilité civile et la convention de 1992 portant création du fond.

Enfin, il reste à dire que conformément au droit international de la responsabilité, le tribunal compétant est celui de l'état qui a subit les dommages.

¹³² À savoir ces dommages sont : le dommage à l'environnement (qui comprend le coût des mesures de remise en état de l'environnement qui a été contaminé), ainsi que les mesures préventives en cas de menace grave et imminente, même s'il n'y a pas eu de déversements d'hydrocarbures.

¹³³ Le FIPOL de 1971 n'est plus en vigueur depuis le 24 mai 2002.

¹³⁴ Ce dont n'ont pas bénéficié les victimes du sinistre du Prestige (pollution des côtes espagnoles puis françaises le 19/11/2002). *Ibid.*

§II- Les dispositions particulières de la mer Méditerranée dans le cadre du régime conventionnel international

Dans le cadre des conventions internationales, il existe des accords internationaux pris en considération de la spécificité de la mer Méditerranée et sa vulnérabilité.

Ces conventions se repartissent aussi en deux catégories, la première c'est la convention de Marpol de 1973 /78 qui mentionne de manière directe l'importance de la protection de la mer Méditerranée (A), et la deuxième se représente par la convention de Montego Bay de 1982 qui mentionne de manière indirecte la mer Méditerranée (B).

A- La convention de Marpol

De nos jours, l'un des plus grands cadres juridiques internationaux en matière de pollution marine lié à l'exploitation des navires de commerce est sans conteste la convention MARPOL.

Cette convention a été adoptée en 1973 mais il n'entraîne en vigueur que 1983. Pour entrer en vigueur, la Convention nécessitait la ratification de 15 États dont les flottes marchandes représentaient au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale de commerce. En 1976, elle n'avait toujours reçu que trois ratifications (Jordanie, Kenya et Tunisie) qui ne représentaient pas 1 % de la flotte mondiale de commerce¹³⁵.

Suite d'une série d'accidents de pétroliers survenus en 1976-77, l'OMI a demandé d'appliquer des mesures rigoureuses pour réduire la pollution des mers par des hydrocarbures.

En 1978 l'OMI a organisé une conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution. La conférence adopta un protocole à la convention Marpol de 1973 qui absorbait la convention mère et développait les prescriptions applicables aux pétroliers pour qu'ils aient moins de chances de polluer le milieu marin (Marpol 73/78) et entré en vigueur le 2 octobre 1983 pour ce qui est des Annexes I et II¹³⁶.

¹³⁵ *Marpol a 25 ans*, Rapport de l'OMI, octobre 1998, p. 1.

¹³⁶ *Ibide.* p. 2.

1- La portée générale de la convention de Marpol

La convention de Marpol est réalisée à cause de l'insuffisance de la convention de Londres en 1954, et fait de la croissance des accidents et des naufrages des navires et pétroliers qui portent des matières pétrolières ou des autres matières non pétrolières dans la mer. Cette convention connaîtra de nombreux amendements par la suite¹³⁷. Sa portée est beaucoup plus vaste que celle de 1954 car elle régleme également d'autres sources de pollution et confie à l'État riverain des pouvoirs importants en matière d'infractions.

Elle fait preuve par ailleurs d'une souplesse certaine en distinguant entre annexes obligatoires et annexes facultatives¹³⁸ : quand il adhère à MARPOL, un État peut en effet déclarer qu'il n'accepte pas l'une quelconque ou l'ensemble des autres Annexes (III, IV, V et VI) qui portent respectivement sur le transport de substances nuisibles transportées en colis, les eaux usées du navire, les ordures du navire et la pollution de l'atmosphère par les navires.

Les Annexes I et II sont obligatoires et portent respectivement sur les hydrocarbures et sur les substances liquides nocives transportées en vrac. Si les Annexes I et II sont entrées en vigueur en même temps que la convention en 1983 et réglent environ 95 % du transport maritime, les Annexes suivantes sont entrées en vigueur beaucoup plus tard, soit en 1988 pour l'Annexe V, en 1992 pour l'Annexe III, en 2003 pour l'Annexe IV et en 2005 pour la nouvelle Annexe VI ajoutée en 1997.

L'objectif de cette convention est défini dans son introduction alinéa 4 (l'interdiction totale de la pollution volontaire par les hydrocarbures et les autres matières nuisibles, et la réduction du nombre des accidents maritimes).

¹³⁷ Des amendements ont été apportés en 1984, 1985, 1987, 1989, 1990, 1992, 1994, 1995, 1996, 1997, 1999, 2000, 2001, 2003 et 2004.

¹³⁸ Annexe I: Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures (Régulations for the Prevention of Pollution by Oil). Annexe II : Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac (Régulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk). Annexe III : Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions-citernes ou des wagons-citernes (Prévention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form). Annexe IV: Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires (Prévention of Pollution by Sewage from Ships). Annexe V : Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires (Prévention of Pollution by Garbage from Ships). Annexe VI : Règles relatives à la prévention de la pollution de l'air par les navires (prevention of Air pollution from ships)

La convention dans l'article 3 alinéa 1 déclare qu'il prend effet sur les navires battant pavillon des États membres et les navires qui sont affrétés par eux ou sous l'autorité des États membres. Mais il y a des exceptions : la convention ne prend aucun effet sur les vaisseaux, sur les navires marins de l'aide ou sur les autres navires possédés par les Etats membres et qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales, ce qui représente une menace de pollution du milieu marin.

La convention s'applique à tout type de rejet, à savoir l'écoulement, l'évacuation, la fuite, le déchargement par vidange et le jet de matières solides même si dans la pratique est essentiellement visé le transport des hydrocarbures¹³⁹. Elle met des conditions pour jeter les hydrocarbures afin de diminuer la pollution du milieu marin, par lesquelles elle distingue entre les navires et les nouveaux pétroliers.

Les nouveaux pétroliers peuvent jeter les hydrocarbures à condition que le rejet ne dépasse pas 1/30000 de la charge totale, ces nouveaux pétroliers doivent contenir des systèmes de surveillance et de contrôle pour contrôler le rejet et les arrangements, le drainage doit s'effectuer à 50 miles de distance des côtes au minimum.

Pour les navires, l'article 10 alinéa 2, 3, A, a permis de décharger sous réserve que ces navires doivent être équipés par des systèmes de surveillance et de contrôle pour contrôler le drainage et les arrangements, la distance doit être 12 miles de la côte la plus proche. Mais en deux cas les rejets sont interdits dans les zones spéciales.

La convention MARPOL, met en place toute une série de dispositifs concernant la conception, la construction et l'équipement des navires pétroliers. Elle traite dans le chapitre III de son Annexe I des « prescriptions visant à réduire la pollution due aux hydrocarbures déversés par des pétroliers en cas d'avarie de bordée ou de fond ». Ces prescriptions ont un caractère technique.

Elles débutent par des hypothèses relatives aux avaries (Règle 22) qui sont des formules mathématiques permettant de calculer les fuites hypothétiques d'hydrocarbures en cas d'avarie. La dimension et la disposition des citernes des navires-citernes (Règle 24) devront dépendre du résultat du calcul de ces fuites hypothétiques d'hydrocarbures.¹⁴⁰

¹³⁹ MALINGREY (P.), *Introduction au droit de l'environnement*, Paris, Ed. Tec & Doc [Lavoisier], 4^{ème} édition 2008, p. 221.

¹⁴⁰ KHODJET EL KHIL (L.), *op.cit.*, pp. 165-166.

La convention MARPOL réaffirme par-là le principe de la limitation des dimensions des citernes déjà posé par l'amendement en 1971 à la convention de 1954.

En même temps, la convention de MARPOL cherche les moyens de neutraliser à la source la nécessité d'effectuer des rejets en recourant à des mesures techniques tant dans la construction des navires que dans les opérations de routine du navire¹⁴¹.

Pour assurer une certaine protection contre les fuites d'hydrocarbures en cas d'échouement ou d'abordage, les pétroliers neufs construits après 1979 et de 20 000 tonnes et plus doivent maintenant être équipés de citernes à ballast séparées de manière à ce qu'ils puissent effectuer des voyages à lest sans avoir besoin de recourir aux citernes à hydrocarbures.

Les pétroliers plus anciens ou existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 40 000 tonnes doivent être équipés de citernes à ballast séparé ou de citernes à ballast propre. En plus, la convention préconise le lavage au pétrole brut des citernes à cargaison et exige que l'eau de ballast ne soit chargée que dans ces citernes lavées selon ce procédé.

Les gouvernements s'engagent par ailleurs à construire et à maintenir dans les ports d'embarquement ou de débarquement des installations capables de recevoir les résidus pétroliers. Cette dernière obligation, qui ne sera pas tellement respectée, est pourtant capitale car en l'absence de telles installations, les navires continuent de rejeter en mer leurs produits polluants¹⁴².

La convention a été amendée à de nombreuses reprises, aux fins d'adaptation face aux nouveaux problèmes qui ont surgis ou au progrès technologique.

Dans le même esprit, la convention de Marpol a insisté sur la nécessité de retrait des pétroliers à simple coque et oblige les États membres à introduire progressivement des prescriptions en matière de double coque. A cet effet deux amendements sont mis en place successivement en 1989, le premier après l'échouement de l'Exxon-Valdez en 1989, et le deuxième, après le naufrage d'Erika en décembre 1999¹⁴³.

¹⁴¹ ARBOUR (J-M.), LAVALLEE (S.), *op.cit.*, p.321.

¹⁴² ARBOUR (J-M.), LAVALLEE (S.), *op.cit.*, p.32.

¹⁴³ L'amendement du 6 mars 1992, entré en vigueur le 6 juillet 1993, apporte deux innovations importantes :

D'une manière générale, la Convention MARPOL s'intéresse à la conception des navires du point de vue de la prévention de la pollution, s'assure que les navires devront être munis des certificats appropriés avant de prendre la mer, prévoit des inspections régulières ou inopinées et prescrit finalement des normes de bon comportement lors du voyage en mer.

Il incombe à l'État du pavillon d'émettre un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures à tout pétrolier. Ce certificat, qui est émis pour une période de cinq ans, établit la preuve que le navire est conforme aux règles de MARPOL quant à sa structure, son aménagement ses installations et ses matériaux. L'État du pavillon doit faire des visites périodiques sur le navire de manière à s'assurer que le navire est toujours conforme aux normes de MARPOL.

- Tous les navires construits après le 6 juillet 1996 doivent être dotés d'une double coque (ou de normes de conception équivalentes). Les prescriptions et normes sont fixées à l'annexe I de la Convention MARPOL (règle 13F).

- Selon un plan entré en vigueur le 6 juillet 1995, les Parties doivent introduire progressivement des prescriptions en matière de double coque pour les pétroliers à simple coque livrés avant la date limite du 6 juillet 1996. Les pétroliers livrés avant le 1er juin 1982 doivent par exemple se conformer aux prescriptions au plus tard 25 ans (2007), dans certains cas 30 ans (2012), après leur livraison. En ce qui concerne les pétroliers à simple coque livrés après cette date, ou les pétroliers livrés avant cette date et adaptés pour être conformes aux prescriptions MARPOL relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive, cette échéance sera atteinte au

plus tard en 2026.

Un deuxième amendement du 27 avril 2001 résulte de la résolution MEPC 95 de l'OMI, entrée en vigueur le 1er septembre 2002. Cet amendement a été adopté sur l'initiative de la France, de l'Allemagne et de la Belgique suite au naufrage de l'Erika en décembre 1999. La règle 13G de l'annexe I est modifiée sur quatre points :

- Introduction d'un nouveau programme de retrait accéléré des pétroliers à simple coque en fonction du tonnage et de la date de construction du navire. A cet effet, les navires sont répartis en trois catégories.

Pour les navires de la catégorie 1, à savoir les navires les plus gros et de plus mauvais état, la date limite du retrait se situe entre 2003 et 2007. Ces navires de la catégorie 1 sont les pétroliers d'un port lourd égal ou supérieur à 20.000 t transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison ainsi que les pétroliers d'un port lourd égal ou supérieur à 30.000 t transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés dans la mesure où ils ne satisfont pas aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs et définies dans la Règle 1 de l'annexe I.

Pour les catégories 2 et 3, la date limite est fixée entre 2003 et 2015. Les navires de la catégorie 2 présentent les caractéristiques de la catégorie 1, mais ne satisfont pas aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs et définies dans la Règle 1 de l'annexe I. Les navires de la catégorie 3 sont des pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 5.000 t.

- Maintien de l'exigence pour les pétroliers de la catégorie 1 des citernes latérales ou des espaces de double fond dans les emplacements défensifs qui ne soient pas utilisés pour le transport du pétrole, ou d'opérer uniquement avec un chargement hydrostatiquement équilibré.

- Interdiction de l'exploitation des pétroliers des catégories 1 et 2 au-delà respectivement 2005 et 2010, sauf s'ils satisfont au système d'évaluation de l'état du navire adopté le 27 avril 2001 par l'OMI dans la résolution MEPC 94.

Ce système oblige l'administration de l'Etat du pavillon à délivrer une déclaration de conformité et à participer à des procédures d'inspection. Il constitue un supplément au certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

- Permission exceptionnelle pour les pétroliers des catégories 2 et 3 d'opérer, dans certaines circonstances (autorisation de l'Etat du pavillon), au-delà de la date limite de leur retrait (2015), jusqu'en 2021 (Règle 13G par. 5). Ces informations technique sont citées par, MAUNIER (G), *op.cit.*, pp. 27-28.

Dans le même esprit, l'État du port peut faire contrôler le navire étranger qui se trouve dans ses ports des inspecteurs afin de vérifier l'existence des certificats de conformité aux normes MARPOL que le navire est tenu d'afficher; si le navire ne possède pas les certificats requis ou se trouve dans une situation non conforme, il peut être empêché d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger excessif pour le milieu marin.

2- Les dispositions particulières de la mer Méditerranée dans les portés de convention de Marpol

La convention de Marpol a traité ce sujet de manière directe en créant la notion de (zones spéciales)¹⁴⁴.

La convention MARPOL désigne certaines zones maritimes comme « zones spéciales» en fonction du type de rejet par les navires auquel elles sont particulièrement exposées.

Les zones spéciales désignées par la convention de Marpol sont la Méditerranée, la Mer Rouge, la Mer Barents, la Mer Noire et le Golf Arabe. Un amendement de 1997 à l'Annexe I fait des eaux de l'Europe de Nord-Ouest une zone spéciale (mer du Nord, mer d'Irlande, mer Celtique, Manche, partie de l'Atlantique du Nord-Est située immédiatement à l'ouest de l'Irlande).

La mer Méditerranée a fait l'objet d'une attention particulière par la convention MARPOL 73/78 réglementant les rejets de substances et produits polluants en mer, qui l'a déclarée dès 1973 «zone spéciale» au titre de ses Annexes I (rejets d'hydrocarbures), et V (ordures de navires).

L'expression de zone spéciale permet de distinguer des zones marines qui, pour des raisons techniques reconnues liées à leur situation océanographique et écologique ainsi qu'au caractère particulier de leur trafic, nécessite l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers. Donc les trois critères doivent être combinés pour désigner une zone spéciale.

¹⁴⁴ AL ALADILI Mahmoud, l'encyclopédie de protection de l'environnement, Caire, Ed. Le centre de Alfikre, 2007, p. 358.

Pour protéger les zones spéciales dont la mer Méditerranée, La convention Marpol 73/78 stipule que¹⁴⁵:

- La mer Méditerranée ainsi que les mers Baltiques et du Nord sont déclarées zones marines spéciales en ce qui concerne le pétrole (Annexe I) et les déchets (Annexe V). A l'intérieur de ces zones, le rejet de mélanges pétroliers ou huileux des navires est absolument interdit, à quelques exceptions près, mineures et bien définies ;
- Tout déchargement pétrolier ou huileux issu des pétroliers est interdit, à moins que :
 - * La quantité d'hydrocarbures rejetée représente moins de 1/15.000 000 de la cargaison totale pour une traversée à vide. Pour les navires récents (~1993) la proportion est 1/30.000 000 ;
 - * Le pétrole soit rejeté à une distance de 50 miles de la côte.
- Tous les pétroliers (min. 150 T) et tous les navires (min. 400 T) doivent avoir un livre-dossier-pétrole et le remplir chaque fois que des opérations concernant les salles des machines (tous les navires) ou le ballast/cargaison (pétrolier) ont lieu à bord ;
- Pour les navires de moins de 400 T, à l'exclusion des pétroliers, les rejets sont autorisés lorsque la teneur en pétrole du liquide rejeté n'excède pas 15 ppm. Mais ceci est interdit à l'intérieur d'une « zone spéciale » et donc de la mer Méditerranée ;
- Le COW est accepté en cas d'absence de citernes à ballast séparées pour ce qui est de la flotte de pétroliers actuelle, mais est obligatoire pour tous les transporteurs de pétrole brut, neufs.

Les États qui ont des côtes sur les zones spéciales s'engagent à équiper les ports du chargement et les ports de la réparation par des services convenables pour recevoir et traiter les déchets et l'eau du lavage de citernes qui portent des pétroles, dans tous les ports et pour toutes les sortes de navires.

La convention impose aux nouveaux navires qui pèsent plus ou égale à 70 000 tonnes d'être équipés des citernes de ballast séparées pour éviter la pollution.

Le navire doit dans tous les cas faire route lorsqu'il rejette en mer des hydrocarbures et doit être équipé d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des hydrocarbures rejetés.

¹⁴⁵ LAURENT (E-N.), et CASTELLANET (F.), *La pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en Méditerranée*, rapport du World Wide Fund for Nature (WWF), *op.cit.*, p.17.

L'amendement de 1992 a rendu la double coque obligatoire pour les bateaux neufs. Selon l'amendement de 2001, tout navire construit après 1996 doit être à double coque et les navires à une coque devront avoir disparu vers 2015¹⁴⁶.

B- La convention de Montego Bay de 1982 (un instrument de protection indirect)

La convention de Montego Bay sur le droit de la mer, en 1982, a pour objectif d'établir « *un ordre juridique pour les mers et océans qui facilite les communications internationales et favorise les utilisations pacifiques des mers et océans, l'utilisation équitable et efficace de leurs ressources, la conservation de leurs ressources biologiques et l'étude, la protection et la préservation du milieu marin* »¹⁴⁷.

Au titre de ces objectifs, elle délimite des zones de souveraineté des États sur la mer (eaux intérieures, eaux archipélagiques, détroits, mer territoriale, zone contiguë, zone économique exclusive, plateau continental, haute mer), sur lesquelles vont s'exercer des libertés (liberté de la navigation, de la pêche et de l'exploitation des ressources de la mer et de son sous-sol, pose de câbles et de pipelines, survol des eaux...), et des limites à cette liberté (adoptions de lois et règlements par l'État côtier, répression des infractions).

Cet instrument constitue donc une sorte de code de l'utilisation des espaces maritimes, dans lequel les droits et les obligations des États sont clairement répartis. La protection et la préservation du milieu marin y tiennent une place particulière, puisque la convention y consacre sa partie XII.

La partie XII de la convention qui s'intitule « *protection et préservation du milieu marin* » impose aux États une obligation générale de protéger et de préserver le milieu marin.

Les États doivent prendre seuls ou conjointement, toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin quelle qu'en soit la source.

Pour cela, ils utilisent les moyens les mieux adaptés dont ils disposent.

Les États veillent également à ce que les activités menées sous leur juridiction ou leur contrôle, ne portent pas atteinte à l'environnement d'autres États ou en dehors des zones sur lesquelles ils exercent des droits souverains. Ces mesures visent toutes les sources de

¹⁴⁶ *Ibid.*

¹⁴⁷ Le préambule de la convention.

pollution et doivent prendre en compte l'existence d'écosystèmes rares et les habitats des espèces menacées¹⁴⁸. Ces dispositions ont déjà été évoquées dans la convention MARPOL, ce qui montr

e bien le lien étroit qui existe entre celle-ci et la convention de Montego Bay.

Concernant la mer Méditerranée, c'est la convention de Montego Bay qui a consacré une catégorie spécifique (mer fermée et semi-fermée), à laquelle la mer Méditerranée est intégrée. Elle est plus spécialement intéressante sur deux plans :

- Elle a créé une catégorie juridique particulière de mers, les «mers fermées ou semi-fermées»¹⁴⁹, à laquelle la Méditerranée est susceptible d'appartenir. Elle prévoit que les Etats riverains d'une telle mer «*devraient coopérer entre eux dans l'exercice des droits et l'exécution des obligations qui sont les leurs en vertu de la Convention*»¹⁵⁰ et qu'à cette fin, ils s'efforcent directement ou par l'intermédiaire d'une organisation régionale appropriée de : coordonner la gestion, la conservation, l'exploration et l'exploitation des ressources biologiques de la mer ; coordonner l'exercice de leurs droits et l'exécution de leurs obligations concernant la protection et la préservation du milieu marin ; coordonner leurs politiques de recherche scientifique et entreprendre, s'il y a lieu, des programmes communs de recherche scientifique dans la zone considérée ; et d'inviter, le cas échéant, d'autres Etats ou organisations internationales concernés à coopérer avec eux ;
- La convention dans sa partie XII, est concentrée sur la protection et préservation du milieu marin, c'est ainsi que pour donner un exemple qui intéresse la Méditerranée, elle encourage la création des zones spéciales pour protéger les mers sensibles qui ont besoin d'une protection efficace¹⁵¹.

Enfin, en raison de l'insuffisance des normes internationales, les pays Méditerranéens ont adopté le système de Barcelone qui est une coopération régionale entre les pays riverains pour protéger la mer Méditerranée.

¹⁴⁸ ROCHE (C.), *Droit de l'environnement*, Paris, Ed. Gualino, 2^{ème} édition, 2006, p. 280.

¹⁴⁹ L'article 122 de la convention a défini la notion de la mer fermée ou semi-fermée «*mer fermée ou semi-fermée, un golfe, un bassin ou une mer entourée par plusieurs États et reliée à une autre mer ou à l'océan par un passage étroit, ou constitué, entièrement ou principalement, par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de plusieurs États* ». Selon cet article les dispositions spéciales concernant les mers fermées et semi-fermées ont été incluses dans la convention sur le droit de la mer précisément pour la Méditerranée car elle a les mêmes caractères prévues dans cet article, et elle est entourée par vingt et un États et reliée à l'océan Atlantique par un passage étroit (le détroit de Gibraltar).

¹⁵⁰ Partie IX. Article 122 et 123.

¹⁵¹ L'article 211 § 6 prévoit procédures et conditions à mettre en œuvre. LAURENT (L.), Le dispositif juridique international mis en place en Méditerranée pour lutter les pollutions marines, in *La protection du milieu marin aspects juridiques*, Paris, Ed. L'harmattan, 1995, p.71.

Section II- La lutte globale-régionale contre la pollution de la mer Méditerranée

La nécessité de protéger l'environnement de la Méditerranée de la pollution n'a pas été seulement sur le plan international (générale et spécifique), mais également dans les règles régionales qui visent à la réalisation d'une coopération régionale en vue de trouver une méthode coordonnée et globale pour la sauvegarde de l'environnement de la Méditerranée, ce à la lumière des caractéristiques dudit environnement, étant donnée qu'elle fait partie des mers quasi-fermées qui sont plus exposées à la pollution, surtout que les déchets qui y sont déversés augmentent de plus en plus de façon qu'il s'avère impossible de contenir tous ces déchets et de les transformer en matières non-nuisibles à elles-mêmes. À cet égard nous trouvons que ces caractères spéciaux de ces mers rendent les solutions internationales faibles et inadaptables¹⁵².

Une initiative mondiale pour les mers régionales créé en 1974 dans le programme de la conférence de Nations Unies sur l'environnement, tenue à Stockholm en 1972, le programme a incité les pays d'un même région à protéger leur milieu marin et côtier¹⁵³, et à conclure des conventions régionales qui ne concernent que certaines mer particulièrement menacées¹⁵⁴.

Il existe actuellement douze accords concernant : le golfe Persique, la mer Rouge et le golfe d'Aden. l'Afrique de l'Ouest et du Centre, les Caraïbes, le Pacifique du Sud-Est l'Afrique orientale, le Pacifique du Nord-Ouest, l'Asie du Sud, l'Asie orientale, le Pacifique Sud, la mer Noire et le Pacifique du Nord-Est.

¹⁵² Le souci d'intervenir avec urgence et efficacité, qui commence à guider le comportement des Etats et des organisations internationales, se manifeste par l'adoption d'une démarche de protection et de développement essentiellement régionale et globale. L'unité géographique et naturelle du bassin Méditerranéen, qui résulte essentiellement des caractéristiques hydrographiques et écologiques spéciales de la Méditerranée et de sa vulnérabilité particulière à la pollution, est ainsi prise en considération dans une perspective temporelle à long terme. DEJEANT-PONS (M.), Premières expériences de régionalisme maritime, la mer Méditerranée, *in la protection régionale de l'environnement marin - approche européenne*, Paris, Ed. Economica, 1992, p.77.

¹⁵³ En plus, la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement durable (Rio de Janeiro, 1992) et le sommet mondial sur le développement durable (Johannesburg, 2002) qui lui a fait suite ont eu de profondes répercussions sur les priorités des divers programmes pour les mers régionales reposant sur les principes de développement durable et de protection des océans et de leurs ressources (chapitre 17 d'Action 21 et Plan de mise en œuvre du sommet mondial sur le développement durable). La pollution marine provoquée par les navires, la capacité de riposte aux déversements d'hydrocarbures et la construction d'installations portuaires pour la réception des déchets des navires est parmi les priorités des programmes pour les mers régionales. Une initiative mondiale pour les mers régionales, *La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 52, 2004, p. 15.

¹⁵⁴ MORAND-DEVILLER (J.), *Le droit de l'environnement*, Paris, Ed. Presses universitaires de France, 9^{ème} édition, 2009, p.101.

Le conseil d'administration du PNUE, mis en place quelques mois après la conférence de Stockholm, identifie la Méditerranée parmi ses priorités. Des réunions d'experts vont ensuite élaborer un projet de plan d'action qui sera adopté à Barcelone en 1975 au cours d'une réunion des pays riverains de la Méditerranée.

Seize pays Méditerranéens et la Communauté européenne ont adopté le PAM. Aujourd'hui, le PAM engage la coopération de vingt et un États¹⁵⁵ et la Communauté européenne, il comporte quatre grands chapitres d'ordre socio-économique, scientifique, institutionnel et financier, et juridique.

Concernant, **la planification intégrée** du développement et la gestion des ressources du bassin Méditerranéen, le programme du Plan Bleu PB et le Programme d'Actions Prioritaires (PAP) ont été mis en œuvre dans le cadre du PAM. Leurs principes, objectifs et méthodologie ont été déterminés par la réunion intergouvernementale des États côtiers de la région Méditerranéenne sur le PB, tenue à Spilt en 1977.

Le PB est un programme d'expertises et d'études prospectives qui vise à identifier des actions tendant à l'harmonisation du développement socio-économique et à la sauvegarde de l'environnement dans la région Méditerranéenne, pour le bien des générations présentes et futures. Il a pour objet d'engager un processus permanent de coopération concertée entre les États côtiers de la Méditerranée dans le respect absolu de leur souveraineté nationale. L'élaboration de scénarios aux horizons 2000 et 2025 doit aider les Etats à formuler leurs politiques.

Le programme d'actions prioritaires a pour objectif d'établir, au moyen d'un réseau permanent, une coopération constante entre les États de la région Méditerranéenne en vue d'adopter les mesures concrètes de planification progressive et intersectorielle. Toutes les activités entreprises au titre du PAP doivent permettre d'illustrer concrètement différents schémas de développement socio-économique rationnels du point de vue de l'environnement. Le PAP concerne notamment les secteurs suivants : sols, eaux, pêcheries, aquaculture, alimentation, énergie (technologies douces), santé, établissements humains, tourisme,

¹⁵⁵ Á savoir : Albanie, Algérie, Bosnie et Herzégovine, Croatie, Chypre, Egypte, France, Grèce, Israël, Italie, Liban, Libye, Malte, Monaco, Maroc, Serbie et Monténégro, Slovénie, Espagne, Syrie, Tunisie, Turquie, La Communauté européenne.

catastrophes naturelles, parcs côtiers et marins, monuments historiques, planification de l'utilisation des sols, évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement, et protection des écosystèmes.

Puis un programme coordonné de recherche, de surveillance continue et d'échanges de renseignements, et d'évaluation de l'état de la pollution et des mesures de protection (MEDPOL) a été mise en place en 1976¹⁵⁶. Aujourd'hui ce programme est considéré comme le cœur des activités menées dans le cadre du PAM. Le programme de MEDPOL est actuellement en sa quatrième phase¹⁵⁷.

En ce qui concerne des incidences institutionnelles et financières, le PNUE a créé des structures conjointement avec les parties contractantes. Ces structures sont d'une part l'unité de coordination du programme qui situé à Athènes, et six centres d'activités régionales répartis sur l'ensemble du bassin Méditerranéen, et qui couvrent un certain nombre d'activité liées pour l'essentiel à la convention et aux protocoles¹⁵⁸:

- Centre d'activités régionales du PB (CAR/PB) à Sophia Antipolis (France) ;
- Centre d'activités régionales pour le Programme d'actions prioritaires (CAR/PAP) à Split (Yougoslavie) ;
- Centre régional du REMPEC à Manoel Island (Malte) ;
- Centre régional d'activités pour les aires spécialement protégées de la Méditerranée (CAR/ASP) à Salammbô (Tunisie) ;
- Centre d'activités régionales de l'environnement (CAR/TDE), de Palerme (Italie) ;
- Centre du programme MEDPOL à Athènes.

Sur le plan financier, le problème du financier est un principal obstacle face à la mise en place des mesures de protection efficace.

¹⁵⁶ Le programme MEDPOL est le premier effort régional visant à évaluer l'ampleur de la pollution en Méditerranée de façon coordonnée. SOUFLIAS (G.), Un bilan très positif, *in Notre planète, Le Magazine du PNUE*, spécial conférence, 2007, Malte, p. 3.

¹⁵⁷ Dans une première phase (1975-1981) le programme MED POL s'est attaché, avec l'aide de plus de 200 scientifiques et 83 instituts de 16 pays Méditerranéens, à réunir les données sur l'état de la pollution en mer. En 1982, a débuté la phase II du MEDPOL, basée sur trois objectifs principaux : la surveillance continue de la pollution marine, l'établissement de projets de recherche sur l'état de la pollution et l'application progressive du Protocole relatif à la pollution d'origine tellurique. La troisième phase (1996-2005) s'attachera à étudier toutes les sources de pollution et à mettre au point des actions antipollutions. KHODJET EL KHIL (L.), *op.cit.*, p.144.

¹⁵⁸ CHABASON (L.), Le système conventionnel relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, *in Vers l'application renforcée du droit international de l'environnement*, Paris, Ed. Frison – Roche, 1999, p.80.

En 1990 le programme METAP (Mediterranean Environmental Technical Assistance Program) a été établi pour aider les États Méditerranéens à financer leurs projets. Ce programme a déterminé ses priorités qui sont concentrées sur la protection de l'environnement et le développement durable (la gestion intégrée des ressources en eau, la gestion des déchets solides et dangereux, la prévention et le contrôle de la pollution marine chimique et par les hydrocarbures et la gestion des zones côtières). Ce programme est financé par la Commission Européenne, la Banque Mondiale, la Banque Européenne d'Investissement (BEI) et le PNUE.

Après avoir adopté le PAM., les pays riverains ont donné, le 16 février 1976, une base juridique à leur action : la convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée (§I). Cette convention prend en compte l'écosystème de la mer Méditerranée et lui applique un cadre juridique adapté. Cette convention est modifiée en 1995 (§II).

§I- La convention de Barcelone de 1976 pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution

Cette convention vise à reproduire l'approche globale de la convention d'Helsinki du 22 mars 1974 pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique, mais du fait de la présence de niveaux de développements très divers parmi les États parties, elle va instaurer un système juridique à deux niveaux qui va rapidement devenir un modèle de référence.

Le principal novateur de la convention de Barcelone est de proposer aux États une convention-cadre qui reprend les obligations minimales que les riverains doivent s'engager à s'imposer pour en devenir signataires ainsi que des protocoles additionnels, présentés à la signature des parties soit en même temps que l'accord-cadre, soit ultérieurement.

Ces protocoles comprennent des dispositifs techniques de lutte contre des formes particulières de pollution ou instaurent des règles particulières de protection de l'environnement marin. Les Parties peuvent différer la signature de ces protocoles si ceux-ci sont trop contraignants dans l'immédiat pour leur niveau de développement. Cependant, ils fixent un objectif à atteindre pour tous les États riverains aussi rapidement que leur

économie le permettra. En parallèle, le PNUE peut, par ses actions financières aider un État en développement à prendre les mesures nécessaires pour adhérer utilement à un protocole. L'ensemble global-régional (convention et protocoles et annexes techniques) a été qualifié de «système de Barcelone ».

Dans le §I nous allons étudier les caractéristiques de la convention de Barcelone (A), et mettre la lumière sur les protocoles adoptés (B).

A- Les caractéristiques de la convention de Barcelone

La convention de Barcelone est une convention cadre et globale-régionale.

1- Convention cadre

Cette convention, il s'agit de l'approche juridique la plus élaborée pour la protection et la préservation d'un milieu marin régional particulière.

D'autre part la convention ne vise pas à remplacer le régime international précédent mais elle a pris en compte les règlements internationaux déjà adoptés et adapté à une zone géographique particulière. Donc elle prend en compte l'écosystème de la mer Méditerranée et lui applique un cadre juridique adapté, et prend en compte la nécessité de la coopération régionale entre les États partis pour protéger et améliorer le milieu marin de la mer Méditerranée¹⁵⁹.

Afin d'emporter l'adhésion des États concernés, l'accord-cadre contient des dispositions plus incitatives que contraignantes. Les parties s'engagent à lutter contre toutes les formes de nuisances, à améliorer le milieu marin et à coopérer entre elles pour protéger la Méditerranée. Les parties s'engagent également à prendre les mesures conformes au droit international pour prévenir, réduire et combattre la pollution par les navires, par immersion, en provenance de l'exploitation des fonds marins ou encore d'origine tellurique et s'engagent à coopérer entre elles en cas de situation critique. La collaboration scientifique a été prise en compte pour instaurer une surveillance en continu de l'évolution des polluants et oblige les parties contractantes à se réunir tous les deux ans.

¹⁵⁹ Le préambule de la convention.

Concernant le contrôle de l'application, les États sont tenus de prendre, ce que la conférence des parties doit vérifier. Chaque État désigne l'autorité administrative qu'il juge compétente pour assurer la surveillance continue de la pollution de la zone.

Pour bien marquer le lien entre l'accord et les protocoles, le texte prévoit que nul ne peut devenir membre s'il n'adhère pas au moins à un protocole et que nul ne peut être partie à un protocole s'il n'est pas en même temps partie à la convention. La politique poursuivie apparaît clairement : l'accord-cadre seul ne saurait constituer un niveau suffisant de réglementation pour écarter les ratifications de complaisance. Les États doivent s'engager à ratifier l'un des protocoles et à adhérer dès que possible aux autres. Il est également précisé que les annexes, aussi bien de l'accord que des protocoles, font partie intégrante du texte auquel elles se rapportent. Afin d'éviter des frais aux États en développement, le secrétariat est assuré par le PNUE.

2- Convention globale

La convention délimite son champ d'application géographique dans son article premier : ses dispositions s'appliqueront à la zone de la mer Méditerranée s'étendant du détroit de Gibraltar au détroit des Dardanelles, les eaux intérieures des parties contractantes en étant expressément exclues (art 1 alinéa 2).

D'autre part la convention de Barcelone vise à encadrer les différentes sources de la pollution {la pollution due aux opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs ou d'incinération en mer (article 5), la pollution par les navires (article 6), la pollution résultant de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (article 7), la pollution d'origine tellurique (article 8), la coopération en cas de pollution résultant d'une situation critique (article 9) }. Donc nous pouvons dire que la convention de Barcelone est la première convention qui est en même temps globale et régionale. Les autres systèmes conventionnels adoptés dans le cadre de PNUE ont suivi le modèle de Barcelone¹⁶⁰.

¹⁶⁰ Il existe actuellement douze accords concernant : le golfe Persique, la mer Rouge et le golfe d'Aden, l'Afrique de l'Ouest et du Centre, les Caraïbes, le Pacifique du Sud-Est l'Afrique orientale, le Pacifique du Nord-Ouest, l'Asie du Sud, l'Asie orientale, le Pacifique Sud, la mer Noire et le Pacifique du Nord-Est. Chaque convention a donné lieu à la signature d'un certain nombre de protocoles soit communs à tous les accords du modèle de Barcelone, soit spécifiques à la région géographique. Certains sont de facture classique comprenant des interdictions de rejets à la mer ou des listes de produits interdits de déversement (hydrocarbures, immersions), d'autres sont très novateurs comme ceux concernant la diversité biologique et paysagère ; enfin

Le «*système de Barcelone*» organise une préservation globale du milieu marin Méditerranéen, et suit en cela l'évolution de la politique internationale de lutte contre la pollution qui a conduit à abandonner la technique sectorielle en faveur d'une approche synthétique. Il ne se limite cependant pas simplement à lutter contre la pollution mais tend à préserver le «*patrimoine commun*» que constitue la mer Méditerranée et à organiser «*un vaste ensemble de mesures concertées à l'échelon régional, pour protéger et améliorer le milieu marin de la zone de la mer Méditerranée*»¹⁶¹.

B- protocoles de la convention de Barcelone

Les protocoles ont, quant à eux, chacun un objectif précis, une approche technique des moyens de lutte et précisent clairement obligations des États partis. Rappelons que, pour bien marquer le lien entre l'accord et les protocoles, le texte prévoit que nul ne peut devenir parti contractant s'il n'adhère pas au moins à un protocole et que nul ne peut être Parti à un protocole s'il n'est pas en même temps Parti à la convention (article 23).

1- Le protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Barcelone, 1976)

selon lequel, les États partis s'engagent à coopérer en cas d'accidents maritimes ou de situations critiques conduisant à polluer ou risquer de polluer par les hydrocarbures ou par les substances nuisibles le milieu marin, les côtes ou les intérêts des Partis¹⁶².

Les partis s'engagent à établir des plans d'urgence pour lutter contre la pollution accidentelle, et à créer un système fiable de communication. Aussi, le protocole a imposé aux partis d'évaluer la nature et l'étendue de l'accident ou de la menace d'accident, et de mettre en place des mesures nécessaires pour éviter ou limiter les effets de la pollution. D'ailleurs, le protocole a obligé les partis à informer les autres partis sur les mesures prises, cette notification s'effectue soit directement aux partis, soit par l'intermédiaire de l'organisation compétente¹⁶³.

certaines supposent un degré avancé de coopération, voire d'intégration administrative, comme les protocoles destinés à gérer les situations critiques. KISS (A.) et BEURIER (J-P.), *op.cit.*, p. 182.

¹⁶¹ Le préambule de la convention de Barcelone.

¹⁶² Le plan d'action pour la Méditerranée et la convention de Barcelone, *in L'environnement Méditerranéen –contribution française/Ministère de l'environnement*, paris, Ed. Ministère de l'environnement, diff. La documentation française, 1995, p.176.

¹⁶³ Article.9.

En plus les partis sont obligées à coopérer avec les organisations internationales compétentes pour établir des programmes complémentaires ou communs de surveillance continue de la pollution dans la zone de la mer Méditerranée¹⁶⁴. La coopération bilatérale et multilatérale entre les partis est très nécessaire pour établir des programmes de surveillance continue de la région Méditerranéenne¹⁶⁵. A cette fin chaque parti désigne l'autorité compétente chargée d'assurer la surveillance continue dans sa zone¹⁶⁶.

Dans le cadre de la mise en oeuvre de ce protocole, un centre régional, nommé Centre régional de la lutte contre les hydrocarbures en Méditerranée (ROCC) a été mis en place en 1976 à Malte pour coordonner la lutte en cas d'accident¹⁶⁷. La conférence des plénipotentiaires qui a adopté le protocole, a également défini, dans sa Résolution no. 7, les objectifs et les fonctions de ce centre. Il a pour une mission essentielle d'aider les partis à élaborer les plans nationaux et sous-régionaux d'urgence et de faciliter la coopération entre les États en cas de situation critique¹⁶⁸.

2- Le protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs (Barcelone, 16 février 1976)

D'abord le protocole a donné une définition de l'immersion dans l'article (3/3) afin de la différencier avec exactitude des autres. Ensuite, l'article (4) comprend les matières dont l'immersion est interdite. L'article (5) désigne les matières dont l'immersion est subordonnée à la délivrance préalable, par les autorités nationales compétentes, d'un permis spécifique, afin que celles-ci puissent effectuer l'examen nécessaire pour évaluer les effets de ces matières sur l'environnement de la mer Méditerranée avant de donner à l'intéressé le permis de l'immersion. Dans son article (6), le protocole comprend les déchets que l'on peut immerger selon un permis délivré par les autorités compétentes qui prennent en considération les spécifications et la composition de la matière ainsi que les caractéristiques du site et la méthode du rejet – lesquels seront étudiés en détails plus tard.

¹⁶⁴ Article 12.

¹⁶⁵ Article 12.1.

¹⁶⁶ Article 12.2.

¹⁶⁷ Géré par l'OMI, ce centre s'attache à étendre et à parachever le système d'informations régionales (SIR.). Il poursuit aussi la mise en place d'une base de données axée sur les transports maritimes (TROCS) et le comportement de certains produits chimiques après déversement en mer.

¹⁶⁸ Ses missions se traduisent par l'information et la formation notamment aux techniques de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, ou l'assistance aux États pour l'élaboration des plans d'urgence. La pollution du milieu marin - la pollution pélagique, *in la protection de l'environnement Méditerranéen - contribution de la France / Secrétariat d'état chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs*, Paris, Ed. Diff. Documentation française, 1989, p.278.

3- Le protocole relatif à la pollution d'origine tellurique (Athènes, 17 mai 1980)

Le protocole est adapté de la convention de Paris du 4 juin 1974 pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique ainsi que son système de listes.

Ce protocole prévoit deux listes (noire et blanche) selon lesquelles les États partis s'engagent à éliminer les rejets de substances classées dans la liste noire à réduire les rejets de substances contenants la liste grise. D'ailleurs, les États partis s'engagent à déterminer individuellement ou conjointement, des normes d'émission (concentration maximale à ne pas dépasser), et à mettre en place des normes organisant les activités humaines (tourisme, urbanisme ...etc.).

4- Le protocole relatif aux aires spécialement protégées de la Méditerranée (Genève, 3 avril 1982)

Ce protocole avait pour but d'instaurer, en plus de la lutte contre la pollution, une protection de l'environnement marin. Il était destiné notamment à maintenir ou à restaurer les populations animales et végétales à un niveau de recrutement satisfaisant dans des zones d'intérêt scientifique, historique ou culturel.

Ce protocole encourage la coopération scientifique entre les États partis pour protéger ces aires, et invite les États à mettre en œuvre les normes de protection, de préservation et les normes nécessaires pour réglementer la navigation et la pêche, la chasse et l'introduction des espèces exotiques.

En 1985, le centre d'activités régionales des aires spécialement protégées, ou CAR /ASP, a été mis en place à Tunis pour aider à la mise en œuvre de ce protocole et promouvoir la gestion des aires protégées.

5- Le Protocole relatif à l'exploitation du plateau continental, du fond et du sous-sol de la mer, signé à Madrid le 14 octobre 1994

Ce protocole impose une série de conditions imposées aux plates-formes pétrolières. Les États partis doivent prendre en compte le principe de précaution en subordonnant une autorisation préalable à ces activités. Afin d'éviter les risques de la pollution cette autorisation

doit être refusée si l'exploitation ne respecte pas les normes prévues dans ce protocole ou en cas de manquement de capacité technique¹⁶⁹.

D'ailleurs, pour protéger ces aires spécialement protégées d'importance Méditerranéenne (ASPIM) le protocole impose des restrictions plus fortes pour autoriser les activités implantées dans cette zone. Les Etats partis doivent adopter les règles nécessaires pour éliminer des hydrocarbures, des déblais de forage et doivent informer les autres Etats en cas de pollution¹⁷⁰.

Mais la convention de Barcelone est été modifiée en 1995, pour être adaptée aux nouvelles révolutions dans le domaine du droit international de l'environnement.

§II- La révision de la convention de Barcelone et ses protocoles

Vingt ans après l'adoption de la PAM et son volet juridique (la convention de Barcelone), le contexte de sa mise en oeuvre a considérablement changé. Un grand nombre de développements ont eu lieu pendant les vingt ans et la convention de Barcelone ne s'est pas adaptée aux nouveaux changements dans le domaine du droit international de l'environnement surtout après la conférence de Rio 1992.

En 1993 à Antalya la France a demandé de réviser le PAM et la convention de Barcelone pour prendre en compte les objectifs adoptés dans la conférence de Rio de Janeiro de 1992 qui se sont concentrés sur la protection de l'environnement et le développement durable et aussi sur la gestion durable des ressources (littoral, eau, sol...), la conservation de la nature, des paysages et des sites (évaluation, législation, planification et gestion, information et participation du public), l'évaluation, la prévention et la maîtrise de la pollution (évaluation, prévention et maîtrise de la pollution, mesures d'appui...), les instruments juridiques, les dispositions institutionnelles et financières.

Dès 1996, cette démarche devait déboucher sur la mise en oeuvre d'un plan d'action revu dans ses méthodes et ses objectifs. Outre le plan, les instruments juridiques du

¹⁶⁹ Ce protocole contient des annexes qui prévoient la forme de l'autorisation et les plans d'intervention d'urgence élaborés par les Etats membres.

¹⁷⁰ Les annexes de ce protocole classent les substances interdites au rejet ou qui nécessitent une autorisation.

PAM doivent être réactualisés et l'entrée en vigueur de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer en 1994 confirme la nécessité d'une telle révision. Cela se traduira par l'adoption de nouveaux textes les 9 et 10 juin 1995, qui donnent naissance à un nouveau PAM : le PAM II¹⁷¹. Le PAM II compte 21 pays sur le pourtour Méditerranéen et la Communauté Européenne.

A- L'amendement de la convention de Barcelone

Pendant la conférence de plénipotentiaires tenue à Barcelone entre les 9 et 10 juin 1995 les États partis ont adopté les amendements de la convention de Barcelone. La convention amendée rebaptisée (la convention sur la protection du milieu marin et littoral de la Méditerranée). La nouvelle convention s'est traduite dans trois axes.

1- Extension au niveau du plan géographique

La nouvelle convention a étendu le plan géographique pour prendre en compte les eaux intérieures des États partis¹⁷² qui avaient été exclus de l'accord précédent.

En plus le littoral de la Méditerranée est protégé par la nouvelle convention, et les États partis s'engagent à promouvoir la gestion intégrée du littoral Méditerranéen en tenant compte de la protection des zones d'intérêt écologique et paysager et de l'utilisation rationnelle des ressources naturelles¹⁷³.

2- L'application obligatoire des règlements

La Convention de Barcelone 1995 adopte des obligations générales au lieu des engagements généraux qui étaient adoptés dans la convention de 1975. L'accord de 1976 comprenait un engagement avec le but d'encourager les parties contractantes à ratifier cet accord.

¹⁷¹ La troisième phase de PAM a débuté au sommet de Johannesburg, pendant cette phase les procédures politiques et économiques qui ont été mises en place ont été changées pour qu'elles s'adaptent au développement économique et politique et aux circonstances géopolitiques générales de la région Méditerranéenne.

¹⁷² Article 1. Alinéa 2 et 3.

¹⁷³ Article 4. Alinéa 3.e.

En même sens, la convention prévoit que les partis contractants prennent, conjointement ou individuellement, par l'entremise des organisations internationales qualifiées, des initiatives conformes au droit international visant à encourager l'application des dispositions de la présente convention et de ses protocoles par tous les États non partis.

En effet, la convention, dans son article 3 alinéa 2, a essayé de présenter d'autres alternatives pour protéger la mer Méditerranée lorsqu'elle a signalé le droit et la possibilité de l'adhésion des partis contractants à d'autres conventions régionales ou similaires pourvu qu'elles ne s'opposent pas à ses dispositions ou celles du code maritime international.

Concernant les législations nationales environnementales, la convention prévoit que, «*les Partis contractants adoptent les lois et règlements appliquant la convention et les protocoles*»¹⁷⁴. Pour aider les États partis à adopter des législations nationales, la convention prévoit que, «*le secrétariat peut, à la demande d'une partie contractante, aider ladite partie à élaborer des lois et règlements en matière d'environnement conformément à la convention et aux Protocoles*»¹⁷⁵. En plus, selon l'article 5 de la convention les parties contractantes prennent toutes mesures appropriées pour prévenir, réduire et dans toute la mesure du possible éliminer la pollution dans la zone de la mer Méditerranée due aux opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs ou d'incinération en mer.

L'article 6, qui traite la pollution de la mer Méditerranée causée par les rejets des navires, prévoit la même portée.

3- La prise en compte des révolutions du droit international de l'environnement

Les parties contractantes s'engagent à prendre en compte les acquis de la conférence de Rio de Janeiro de 1992 sur le développement durable et la protection de l'environnement¹⁷⁶.

En 1996 les parties contractantes à PAM ont créé la commission Méditerranéenne du développement durable (CMDD)¹⁷⁷. Aussi, les partis contractants ont créé le programme d'action stratégique pour la Méditerranée (SAPMED) et le programme d'action stratégique pour

¹⁷⁴ Article 14. Alinéa 1.

¹⁷⁵ Article 14. Alinéa 2.

¹⁷⁶ Article 4. Alinéa 1 et 2.

¹⁷⁷ Cf. *infra*. p.226.

la conservation de la diversité biologique marine et côtière (SAPBIO). La protection de l'environnement est désormais intégrée dans le contexte plus large du développement durable dont elle constitue l'un des trois piliers, avec la croissance économique et sociale. C'est encore plus évident dans une région telle que la Méditerranée où l'une de nos ressources économiques fondamentales, le tourisme, dépend fortement de la qualité du milieu marin et du littoral¹⁷⁸.

Pour assurer la meilleure application du développement durable et de protection de l'environnement, les deux principes de protection de l'environnement sont pris en compte dans l'amendement de 1995 (le principe de précaution, et le principe du pollueur-payeur)¹⁷⁹.

En même sens, les États partis s'engagent à effectuer des études d'impact sur l'environnement (EIE) pour les projets et les exploitations qui ont des impacts dangereux sur l'environnement¹⁸⁰.

B- La révision des protocoles d'application

De nombreuses modifications sont apportées en 1995 aux protocoles de la convention de Barcelone pour mettre en place un système plus efficace.

1- Le protocole relatif à la coopération en matière de la lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisible

Ce protocole établi au titre de l'article 9 de la convention (coopération en cas de pollution résultant d'une situation critique) n'a pas été amendé dans le texte de 1995, mais en 1996, le REMPEC a exprimé la nécessité de le réviser en vue de son extension au

¹⁷⁸ SOUFLIAS (G.), *op.cit.*, p. 3.

¹⁷⁹ Selon l'article 4. Alinéa 3 prévoit que : «aux fins de protéger l'environnement et de contribuer au développement durable de la zone de la mer Méditerranée, les Parties contractantes:

(a). Appliquent, en fonction de leurs capacités, le principe de précaution en vertu duquel, lorsqu'il existe des menaces de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne devrait pas servir d'argument pour remettre à plus tard l'adoption de mesures efficaces par rapport aux coûts visant à prévenir la dégradation de l'environnement ;

(b). Appliquent le principe pollueur-payeur en vertu duquel les coûts des mesures visant à prévenir, combattre et réduire la pollution doivent être supportés par le pollueur, en tenant dûment compte de l'intérêt général».

¹⁸⁰ L'article 4. Alinéa 3. c prévoit que : «Les parties entreprennent des études d'impact sur l'environnement concernant les projets d'activités susceptibles d'avoir des conséquences défavorables graves sur le milieu marin et qui sont soumises à l'autorisation des autorités nationales compétentes». Aussi l'article 4. Alinéa 3.d prévoit que : «Les parties encouragent la coopération entre les États en matière de procédure d'étude d'impact sur l'environnement concernant les activités relevant de leur juridiction ou soumises à leur contrôle qui sont susceptibles de porter gravement préjudice au milieu marin d'autres États ou zones au-delà des limites de la juridiction nationale, par le biais de notifications, d'échanges d'informations et de consultations».

domaine de la prévention de la pollution par les navires, et ce au titre de l'article 6 de la convention sur la pollution des navires et consécutivement d'élargir le rôle et les fonctions du REMPEC¹⁸¹.

À partir de 25 janvier 2002 (la date d'adoption du nouveau protocole) le nouveau protocole couvre la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine. Son texte a été revu pour le rendre conforme aux autres instruments juridiques internationaux pertinents en particulier à la convention OPRC 90, et en tenant compte également de la contribution de la Communauté Européenne dans la mise en oeuvre des standards internationaux concernant la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires¹⁸².

Les compétences de REMPEC sont aussi étendues pour traiter la prévention de la pollution par les navires. En plus le REMPEC est compétent pour traiter les autres sources de pollution tels que la pollution par les rejets d'eau usées et d'ordures des navires, le transfert d'espèces indigènes et la pollution de l'atmosphère par les navires.

Dans le cadre de ce protocole, les États contractants ont adoptés en 2005 la stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution provenant des navires. Cette stratégie a pour objectif de poser un cadre pour la mise en oeuvre du 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 Méditerranée¹⁸³. La stratégie comporte vingt-et-un objectifs à remplir pour 2015 pour réaliser sa tâche¹⁸⁴.

¹⁸¹ L'adoption par la dixième réunion ordinaire des parties contractantes (Tunis, novembre 1997) de la résolution sur la stratégie régionale sur la prévention de la pollution du milieu marin par les navires a amené à la modification du protocole situation critique.

La révision du protocole situation critique visait la prévention de la pollution marine, conformément à la stratégie régionale, et la mise à jour du texte. Le processus de révision a réellement commencé en 1998 et a compris entre autres trois Réunions d'experts nationaux juridiques et techniques ainsi qu'une réunion *ad hoc* d'experts.

La douzième réunion ordinaire des parties contractantes à la convention de Barcelone, qui s'est tenue à Monaco en novembre 2001, a décidé qu'au lieu d'amender le protocole situation critique, un nouveau protocole serait adopté. La même réunion a approuvé les nouveaux objectifs et fonctions du REMPEC devant refléter les modifications apportées au texte du protocole.

Le texte a été finalisé et le nouveau protocole concernant la coopération pour la prévention de la pollution par les navires et la lutte contre la pollution en Méditerranée en cas de situation critique a été adoptée par une conférence des plénipotentiaires qui s'est tenue à Malte le 25 janvier 2002. L'adoption de ce nouveau Protocole complète le processus de révision du "système de Barcelone".

¹⁸² *La protection de la Méditerranée contre les accidents maritimes et les rejets illicites des navires*, Rapport de REMPEC, Malte, 2006, p.26.

¹⁸³ *Les rejets illicites des navires et la poursuite des contrevenants, séminaire régional, 27-30 novembre 2007, Marseille (France)*, p.4.

¹⁸⁴ L'amélioration de l'application des prescriptions de l'Annexe I de la Convention MARPOL, la poursuite des contrevenants aux règles de déversement dans la région (Objectif 4.7) et l'amélioration de la

2- Le Protocole relatif aux opérations d’immersion effectuées par les navires et aéronefs

Les amendements de 1995 ont interdit les incinérations, élargi le concept d'immersion à toute forme de dépôt de déchets, instauré le système dit de la «*liste inverse*» d'après laquelle les immersion de matières dangereuses sont interdites sauf pour certaines matières figurant sur une liste exhaustive et sont soumises à autorisation préalable. Accuse de sa dangerosité les déchets radioactifs sont prévus par le protocole.

3- Le Protocole relatif aux aires spécialement protégées de la Méditerranée

Le protocole a été remplacé par le protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée, adopté le 10 juin 1995.

Le but principal de ce protocole est la réservation et la protection des espèces animales et végétales. Pour arriver à son but, le protocole met en place une série de procédures qui s’appliquent à l’ensemble de la mer Méditerranée (haute mer, les eaux côtières et les lieux humides).

En plus le protocole impose des règles strictes au transfert d’espèces pathogènes en mer par les eaux de ballast des navires. Il prévoit que «*les Parties prennent toutes les mesures appropriées pour réglementer l'introduction volontaire ou accidentelle dans la nature d'espèces non indigènes ou modifiées génétiquement et interdire celles qui pourraient entraîner des effets nuisibles sur les écosystèmes, habitats ou espèces dans la zone d'application du présent Protocole*».

4- Le Protocole relatif à la pollution tellurique

Ce protocole fut amendé lors de la conférence des plénipotentiaires de Syracuse du 7 mars 1996. Ce protocole s’applique sur les eaux saumâtres, les étangs et lagunes, les eaux souterraines communiquant avec la mer, ainsi que l'ensemble des bassins hydrologiques. Le nouveau protocole invite les États partis à intensifier leur surveillance

performance des administrations maritimes nationales sont des buts principaux de cette stratégie. SAINLOS (J-C.), *le Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en oeuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC)*, Rapport de REMPEC, Malte, 2008, p.5.

sur ce type de pollution et à établir régulièrement des rapports sur l'état du lieu et sur les procédures mises en place par eux.

La priorité de ce protocole est l'élimination des polluants organiques persistants ainsi que le traitement et la gestion des eaux usées. Le protocole a fixé une date limite en 2005 pour éliminer les apports de substances toxiques susceptibles de bioaccumulation énumérées en annexe, par la mise en œuvre de plans d'actions comprenant des délais d'application. D'ailleurs, des normes techniques très précises ont été adoptées pour les rejets interdits soumis à autorisation.

5- Un sixième Protocole a été adopté en 1996, il s'agit du Protocole relatif aux mouvements transfrontières de déchets dangereux en Méditerranée

Signé à Izmir le 1^{er} octobre 1996, rentre dans le cadre des accords régionaux que les parties sont autorisées à conclure en vertu de la convention de Bale du 22 mars 1989, à condition que les règles retenues soient au moins aussi contraignantes¹⁸⁵.

Le but principal de ce protocole est la suppression des transports de ce type de déchet. Pour arriver à son objectif le protocole invite les États membres à réduire au minimum le transport des déchets dangereux et à réprimer le trafic illicite de ces déchets.

Ce protocole a interdit l'exportation de ces déchets vers les pays en voie de développement ainsi que vers un État non membre de l'Union Européenne. Selon ce protocole le navire transportant ces déchets doit notifier l'État côtier lorsqu'il entre dans ses eaux territoriales, et l'État côtier a le droit d'imposer ses réglementations qui sont mises en place en conformité avec le droit international. Il reste à dire que les réglementations organisant le transport de ce type de déchets ont été successivement actualisées¹⁸⁶.

¹⁸⁵ KISS (A.) et BEURIER (J-P.), *op.cit.*, p. 205.

¹⁸⁶ La IX^e Conférence des Parties a permis d'adopter, le 10 juillet 1995, un nouveau plan d'action, interdisant les incinérations et le mouvement des déchets dangereux. Le rejet de substances ne sera possible après 2005 que si elles sont inoffensives pour l'homme et l'environnement. Enfin en 1995, une résolution dite de Barcelone a été signée concernant l'environnement et le développement durable du bassin Méditerranéen. Elle fixe l'engagement des Parties de créer une Commission du développement durable et de supprimer d'ici 2005 l'émission de substances toxiques susceptibles de bio-accumulation. Enfin la résolution complète le Plan d'action pour la protection et le développement durable des zones côtières et retient des domaines prioritaires pour la période 1995-2005 (gestion intégrée des zones côtières, gestion des déchets, contrôle des pollutions). *Ibid.*

Conclusion

La pollution pétrolière du milieu marin provenant des navires a préoccupé la communauté internationale qui a consacré un système international particulier pour protéger le milieu marin de ce type de pollution à partir d'un régime de prévention de la pollution jusqu'au régime de la responsabilité¹⁸⁷.

D'ailleurs, le droit international de l'environnement a pris en compte les circonstances géographique et écologique des mers fermées et semi fermées dont la mer Méditerranée et a considéré la Méditerranée comme une zone spéciale sensible en lui appliquant des dispositions strictes.

Aussi, le système de Barcelone 1976 et sa révision en 1995, a consacré un droit Méditerranéen de l'environnement. Toutes les formes de la pollution du milieu marin sont prévues par la convention de Barcelone et ses protocoles¹⁸⁸.

Mais le système international et régional consacré à la mer Méditerranée est entaché par de nombreuses lacunes (la répétition, les exceptions) qui entravent la protection efficace du milieu marin. La convention de Barcelone est aussi entachée par des lacunes et en plus l'absence d'un régime spécial de la responsabilité.

Malgré la révision de la convention de Barcelone en 1995 pour introduire les nouveaux concepts de développement durable et la protection de l'environnement, cette révision ne contient pas d'avancées fondamentales sur le plan de la responsabilité¹⁸⁹.

D'autre part, les États contractants doivent transférer les normes adoptées au niveau international de la théorie à la pratique afin d'examiner l'efficacité de ces normes.

La deuxième partie va traiter la question de l'effectivité des normes de protection de la mer Méditerranée.

¹⁸⁷ Rappelant que les hydrocarbures sont classés parmi la catégorie des substances liquides dangereuses, pour cela les conventions internationales traitent soit des hydrocarbures exclusivement, soit leur font, parmi d'autres produits, une place à part.

¹⁸⁸ KISS (A.), Un model Méditerranéen de protection des mers régionales, in *Droit Méditerranéen de l'environnement*, Paris, Ed. Economica, 1988, p.158.

¹⁸⁹ Cf. *Infra*. pp.211-212.

Partie II- L'effectivité des normes de protection de la mer Méditerranée

Après l'étude des textes qui encadrent la lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par des hydrocarbures liée au trafic maritime et des conventions internationales et régionales traitants ce sujet, nous allons consacrer une partie pratique pour étudier l'efficacité de ces traités.

Chaque loi a sa propre application dans la vie, cette application donne à la loi son caractère efficace. Ainsi, l'effectivité de toute loi est liée à la possibilité de son application. Cela peut également être appliquée à des conventions internationales, tout simplement, parce que les conventions internationales font partie du droit international.

La ratification n'est pas une garantie de mise en application efficace, l'efficacité de ces conventions dépendra de la possibilité de son application par les États membres. Si les États respectent et appliquent bien leurs obligations, alors il s'agit d'assurer l'efficacité des conventions et d'atteindre leurs principaux objectifs.

En fait, cette analyse s'applique également aux conventions qui se sont intéressées à la protection de la mer Méditerranée.

Par conséquent, nous allons essayer de répondre à la question suivante: est ce que ces conventions sont efficaces pour protéger la mer Méditerranée contre la pollution Ou existe-t- il un réel fossé entre la théorie et la pratique ?

Pour répondre à cette question, nous allons traiter la mise en œuvre des normes internationales et régionales par les acteurs de la chaîne de sécurité maritime (chapitre I).

En effet, En droit international, les États sont concernés pour l'application de la loi sur leur territoire. Dans le domaine de la sécurité maritime, l'application des conventions internationales est effectuée soit par l'autorité publique «les États» soit par des acteurs privés.

En plus, nous devons mettre la lumière sur les obstacles de l'application des mesures mises en places au niveau international et régional (chapitre II).

Bien sûr l'inégalité économique et technologique entre les pays Méditerranéens est le principal obstacle à l'application unifiée au niveau du bassin Méditerranéen, mais

l'efficacité des normes internationales et régionales s'affronte au problème lié à des lacunes et des déficiences contenues dans ces normes.

Afin de savoir les effets de ces complications, nous allons consacrer une section sur la mise en œuvre aux mesures de protection prises par la Syrie, et aux principales obstacles qui empêchent la protection efficace de la mer Méditerranée contre la pollution pétrolière provenant des navires.

Chapitre I- La mise en œuvre des normes internationales et régionales par les acteurs de la chaîne de sécurité maritime

Les acteurs de la chaîne de sécurité maritime se répartissent à deux acteurs (acteurs étatiques et acteurs privés).

Concernant les acteurs étatiques, l'État du pavillon, l'État de port et l'État côtier sont responsables de l'application des conventions relatives à la protection du milieu marin de la pollution (section I).

En revanche, au niveau du contrôle des navires pour s'assurer du bon état du navire et de sa navigabilité, nous constatons qu'il existe des acteurs privés exerçant ces compétences. Les acteurs privés se représentent par les sociétés de classification qui sont confiés par l'État du pavillon pour exercer le contrôle des navires et la délivrance des certificats pertinents. Le deuxième acteur privé est les compagnies pétrolières, et elles effectuent des inspections sur les navires qu'ils désirent affréter (section II).

La question qui se pose dans ce chapitre est la suivante :

Est-ce que ces acteurs ont effectivement appliqué leurs obligations stipulées dans les conventions internationales et régionales ou non ?

Section I- Les acteurs étatiques (Les États)

Dans le domaine de la sécurité maritime, l'État du pavillon, l'État de port et l'État côtier se voient responsables pour l'application des conventions sur la protection du milieu marin contre la pollution.

Le contrôle des navires par l'État du pavillon (inspection) est une obligation imposée à tout navire avant qu'il ne puisse naviguer en mer. Ce contrôle ne peut être effectué que par l'État du pavillon sur ses propres navires. L'État du pavillon est considéré comme une première ligne pour réprimer les infractions commises en haute mer par un de ses navires (§I).

Tandis que l'État de port et l'État côtier peuvent compenser le laxisme de l'État du pavillon (§II).

Le contrôle par l'État du port est un droit qui peut s'exercer sur les navires étrangers à l'État dans le port duquel ils accostent¹⁹⁰.

Le contrôle par l'État du port est une seconde ligne de défense contre les défaillances de certains États du pavillon. Le contrôle par l'État du port n'est efficace que s'il est appliqué de façon rigoureuse et sur la base de critères stricts et d'un suivi sévère (détention/bannissement des navires)¹⁹¹. Cette efficacité ne peut être garantie que sur un plan régional (le Memorandum de Paris et le Memorandum Méditerranéen).

D'autre part, en vertu de la convention de Marpol l'État du port a une obligation de mise en oeuvre des installations de réception portuaires.

L'État côtier a le droit d'intervenir en haute mer pour limiter les risques de pollution de ses côtes en mettant en place des plans d'urgence nationaux et en concluant des accords sous régionaux.

§I- L'État du pavillon

Le pavillon correspond au lien de droit, analogue à la nationalité pour les personnes, qui relie l'État au navire. Ce lien constitue un critère de rattachement juridique qui permet de définir le droit applicable au navire lorsque celui-ci est en haute-mer, espace qui ne relève de la souveraineté d'aucun Etat¹⁹².

Comme on a déjà mentionné, l'État du pavillon est la première ligne pour contrôler les navires battant son pavillon (A). Mais avec le phénomène des pavillons de complaisance, l'Etat du pavillon n'a pas la volonté ni l'intérêt pour effectuer les contrôles exigés par les conventions pertinentes (B).

¹⁹⁰ Sur ce point, voir le site officielle de l'Union Européenne: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/05/439&format=HTML&aged=1&language=en&guiLanguage=en>, [consulté le 21 Janvier 2008].

¹⁹¹ Sur ce point, voir le site officielle de l'Union Européenne: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/05/439>, [consulté le 21 Janvier 2008].

¹⁹² SEBE (A.), *Comparaison du pavillon français et du pavillon luxembourgeois*, Mémoire master II de droit maritime et des transports, sous la direction la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, universite de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2007, p.7.

A- Les obligations et le rôle de l'État du pavillon en matière du contrôle des navires :

Un navire battant pavillon national manifeste un statut juridique appartenant au pays correspondant. Ce fait traduit aussi la puissance maritime d'un État¹⁹³.

L'État du pavillon est compétent pour contrôler les navires qui battent son pavillon, cette compétence est confiée à l'Etat du pavillon selon le principe de la souveraineté.

Expression de la souveraineté de l'État sur ses navires, la loi du pavillon n'est pas seulement une source de droits (droits de passage). En matière de sécurité maritime, elle est surtout une source de devoirs.

Le rattachement du navire à un ordre juridique, susceptible de le contrôler, permet ainsi de prévenir et de sanctionner les abus auxquels les principes du libre usage de la haute mer et de la liberté de navigation pourraient donner lieu¹⁹⁴.

Cette compétence exclusive de l'État du pavillon est énoncée en plusieurs conventions internationales. En vertu de l'article 2 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer, il doit exister un « *lien substantiel* » entre l'État du pavillon et les navires qui y sont immatriculés. La convention de Genève prévoit dans son article 5 alinéa 1 qu'il est de la responsabilité de l'État « *d'exercer son contrôle dans les domaines technique, administratif et social sur les navires battant son pavillon* » et que « *chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet* ».

La convention de Solas 17 juin 1960 a adopté cette obligation¹⁹⁵, et puis la convention de Marpol 1973 a imposé deux obligations, une obligation traditionnelle : l'État du pavillon doit contrôler les navires qui battent son pavillon, la deuxième obligation se traduit par la délivrance des certificats pertinents.

¹⁹³ LIU (J.), *La comparaison entre le pavillon français et le pavillon chinois*, mémoire master II de droit maritime et des transports, Sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2008, p.6.

¹⁹⁴ Selon principe de la territorialité, le navire doit être considéré comme un démembrement du territoire national lorsqu'il se trouve en haute mer. CHEVALIER (P.), *Les compétences statutaires des sociétés de classification*, Mémoire en master I de droit des espaces et des activités maritimes, université de Bretagne Occidentale, 2008-2009, p.10.

¹⁹⁵ Le chapitre I (dispositions générales), partie B (visites et certificats, règle 6) de la convention Solas.

Le contrôle des navires par l'État du pavillon a été repris par la convention sur le droit de la mer de Montégo Bay signée en 1982 (art. 91-1). Selon cette convention l'État du pavillon doit veiller à ce que les navires qu'il a immatriculés respectent les règles internationales en vigueur destinées à réduire, maîtriser, prévenir la pollution en application des lois que celui-ci est tenu de prendre pour leur donner effet (art. 217).

Tout d'abord, les navires doivent être munis de certificats de conformité quant aux règles de construction, d'armement et de contrôle, ensuite l'État du pavillon est tenu, en cas d'infraction, de procéder aux enquêtes nécessaires afin de réprimer de façon suffisamment rigoureuse les infractions constatées. Egalement l'État du pavillon peut procéder à cette enquête à la demande de l'État côtier et dans ce cas il informe l'État côtier concerné des procédures prises face à l'infraction.

La Convention de la CNUCED du 7 février 1986 (une convention sur les conditions de l'immatriculation des navires) s'est efforcée de préciser les conditions (essentiellement d'ordre administratif) d'immatriculation des navires.

En effet il existe un écart entre le texte et l'application, certains État ont délassé leur obligation.

L'inspection des navires dans les ports des États membres du mémorandum de Paris¹⁹⁶ en 2008 a montré que :

Le pourcentage de détention moyenne semble s'être stabilisée au cours des quatre dernières années à environ 5%. Une question grave: dans 1 cas sur toutes les 20 inspections, un navire n'est pas autorisé à prendre la mer. Plus inquiétante est la tendance croissante du nombre de déficiences entre 2005 et 2008, en augmentation de 34%. Cela signifie qu'en moyenne, l'état des navires se détériore rapidement.

Avec la récession économique mondiale qui a augmenté à la fin de 2008, les perspectives pour les prochaines années sont inquiétantes. Les opérateurs de navires commerciaux, comme dans d'autres industries, cherchent à réduire les coûts. Si les mauvais choix sont faits cela pourrait influencer sur la sécurité des transports maritimes. Il y a une certaine inquiétude que

¹⁹⁶ [ci.après dénommée " MOU Parsi ou Paris Mou "].

l'assouplissement du régime de réglementation par certains États du pavillon et certaines organisations reconnues pourraient avoir un impact négatif sur le transport¹⁹⁷.

Au niveau de la mer Méditerranée, Il y a 6 États Méditerranéens classés dans la liste noire (entre très haut risque, haut risque et risque moyen à élevé haut). Cette liste est publiée par le Mémorandum de Paris sur les performances des États du pavillon et établie sur la base du nombre de détentions par État du pavillon.

Tableau 7 indique les pavillons classés dans la liste noire, grise et blanche

État du pavillon	Le classement
Albanie	Liste noire Très haut risque
Libye	Liste noire Très haut risque
Slovénie	Liste noire haut risque
Syrie	Liste noire haut risque
Liban	Liste noire à moyen et à haut risque
Égypte	Liste noire à moyen et à haut risque
Algérie	Liste grise
Maroc	Liste grise
Tunisie	Liste grise
Croatie	Liste grise
Israël	Liste blanche
Turquie	Liste blanche
Espagne	Liste blanche
Malte	Liste blanche
Chypre	Liste blanche
Grèce	Liste blanche
Italie	Liste blanche
France	Liste blanche

Source: Ce tableau est recueilli par, *Port stat control, making headway*, Annual Report of Paris Memorandum of Understanding on Port state control, 2008, *op.cit.*, pp. 29-33.

¹⁹⁷ *Port stat control, making headway*, Annual Report of Paris Memorandum of Understanding on Port state control, 2008, p.6-7.

Selon ce tableau, on trouve l'hétérogénéité entre les États Méditerranéens (États classés dans la liste noire, grise et blanche).

Six états Méditerranéens sont classés dans la liste noire entre (very high risk, high risk et medium to high risk).

Pour tous les pays figurant sur la liste noire du Paris Mou (Albanie, Syrie, Liban, Libye, Slovénie et Égypte) ou sur la liste grise (Maroc, Algérie, Tunisie et Croatie), un certain nombre de navires battant le pavillon de ces États ne respectent pas les conventions internationales applicables, et notamment l'Annexe I de la convention MARPOL; et ces États ne sont pas en règle avec leurs obligations en qualité d'État du pavillon¹⁹⁸. En plus la plupart des pays classés dans la liste noire ne ratifient pas toutes les normes adoptées au niveau régional¹⁹⁹.

D'ailleurs, la flotte nationale dans les pays classés dans la liste noire est ancienne. Par exemple, la plupart des navires battants le pavillon syrien sont encore mis en service alors que leurs âges sont supérieurs à 35 ans (très anciens) et malgré l'absence d'opérations d'entretiens nécessaires. En plus, ces navires sont gérés par du personnel et des marins qui ne sont pas scientifiquement qualifiés²⁰⁰.

Certains de ces États ne disposent ni d'un nombre suffisant d'inspecteurs, ni d'inspecteurs suffisamment formés pour les visites à bord des navires. Le rapport de mission effectuée pour le compte de l'OMI par les consultants Moat et Bissuel dans le cadre de la

¹⁹⁸ SAINLOS (J-C.), *le Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en oeuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC)*, Rapport de REMPEC, *op.cit.*, p.10.

¹⁹⁹ Au niveau de la convention de Barcelone et ses deux protocoles relatifs à l'immersion, à la prévention & situations critiques :

- l'Albanie ne ratifie pas le Protocole relatif à la prévention & situations critiques 25/01/2002 et en plus il ne ratifie pas la convention de Marpol ;

- la Libye n'accepte ni les amendements de la convention ni les amendements du protocole d'immersion et ne ratifie pas le Protocole de prévention & situations critiques ;

- la Slovénie ne ratifie pas le Protocole de prévention & situations critiques.

- la Syrie n'accepte pas le Protocole d'immersion et ne ratifie pas le Protocole de prévention & situations critiques ;

- le Liban n'accepte ni les amendements de la Convention ni le Protocole de prévention & situations critiques ;

- l'Égypte ne ratifie pas le Protocole de prévention & situations critiques. Ces informations sont recueillies par, CHABASON (L.), *Le sommet de l'environnement Méditerranéen à Catane (Italie), La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 50, 2003, pp.2-3.

²⁰⁰ Cf. *infra*. pp.233-236.

mise en œuvre d'un contrôle régional de l'États du port dans le Sud-Ouest de la Méditerranée, a remontré en 1996 cette insuffisance. Par exemple, en Liban (1 inspecteur pour 78 navires), en Egypte (1 inspecteur pour 4 navires)²⁰¹.

Lors de la troisième session du Sous-comité, en décembre 1994, le Royaume-Uni a présenté un document (100) avec certaines réflexions sur le problème de la non-application des instruments par l'État du pavillon. Selon le Royaume-Uni ce phénomène pourrait s'expliquer par trois raisons²⁰²:

- La mise en œuvre des prescriptions des conventions est trop onéreuse ;
- L'administration de l'État du pavillon ne dispose pas des ressources appropriées ;
- L'État du pavillon ne prend pas suffisamment au sérieux les responsabilités lui incombant aux termes des conventions.

En analysant ces données, nous trouvons que les États classés dans la liste noire ne peuvent pas contrôler tous les navires battants leurs pavillons parce qu'ils souffrent d'une incapacité économique et technologique, d'un insuffisance de personnel maritime qui sont souvent non qualifié.

Mais le délasement de l'État du pavillon dans l'exécution de ses obligations se traduit aussi par l'apparitions des pavillons de complaisance.

B- Pavillon de complaisance un imbroglio pour échapper aux lois

Le pavillon se définit donc comme le lien de rattachement du navire à un État et notamment à un système de droit. En haute mer la loi du pavillon est applicable à bord. Pour cela les propriétaires recherchent les pavillons qui ne respectent pas le droit pour échapper à leurs obligations²⁰³.

Un pavillon de complaisance est un pays qui permet aux navires dont le propriétaire est un étranger de se présenter sous leur juridiction, l'armateur totalement libre du

²⁰¹ Ces informations sont citées par, KHODJET ET KHIL (L.), *op.cit.*, p.232.

²⁰² Ces informations citées par, CHRISTAKIS (T.), 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 oeuvre des conventions internationales*, paris, Ed. Economica, 1998, p.168.

²⁰³ La société qui bénéficie d'un pavillon de complaisance, n'est souvent représentée dans ce pays que par une boîte aux lettres, et elle échappe aussi aux taxes qu'elle aurait à payer dans son État d'origine et se facilite grandement les démarches d'enregistrement.

choix du pavillon, effectuera ce choix en fonction essentiellement des critères économiques, s'il s'agit d'un pavillon de libre immatriculation ne requérant pas des critères de nationalité : taxes, nationalités des équipages (l'armateur peut recruter des marins de n'importe quelle nationalité) et bien sûr coût dû au respect de la réglementation technique²⁰⁴. Dans ce système le plus grand avantage pour le propriétaire reste de pouvoir se déresponsabiliser en cas de naufrage ou marées noires.

L'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a démontré qu'un armateur qui parviendrait à ne pas respecter les règles de sécurité pourrait économiser jusqu'à 30% de ses charges d'exploitation et au minimum 10% des charges globales²⁰⁵. C'est l'intérêt des propriétaires d'enregistrer leurs navires sous des pavillons de complaisance ; cela devient une inscription gratuite. Les défauts de ressources, et plus souvent le manque de volonté de contrôle, peuvent faire des économies substantielles. Et ceci sans compter que beaucoup de ces pavillons procurent des avantages fiscaux importants et que les contrôles, en particulier ceux portant sur le respect du droit du travail sont très assouplis.

Au niveau de la mer Méditerranée, La Fédération internationale des ouvriers du transport (L'ITF) a publiée en 2008 une liste des pavillons de complaisance²⁰⁶ : Antigua-et Barbuda, Antilles néerlandaises, Bahamas, Barbade, Belize, Bermudes, Bolivie, Myanmar, Cambodge, Iles Caïmans, Comores, Corée du Nord, Chypre, Guinée équatoriale, France, Allemagne, Géorgie, Gibraltar, Honduras, Jamaïque, Liban, Libéria, Malte, Marshall, Maurice, Mongolie, Panama, Sao Tomé-et-Principe Sri Lanka, Saint-Vincent-et-les Grenadine, Tonga, Vanuata.

Selon cette liste, cinq pavillons Méditerranéens figurant sur cette liste : Chypre, Malte, Liban, France, Gibraltar.

Dans le tableau suivant, nous allons tenter de savoir s'il existe un lien de causalité entre le pavillon de complaisance et sinistralité dans la mer Méditerranée.

²⁰⁴ C'est ainsi qu'après la deuxième guerre mondiale sont apparus les pavillons de complaisances : pays bien souvent peu industrialisés, pauvres ou paradis fiscaux, qui ont pu de part leur politique maritime très peu taxée et très peu regardante de la qualité des armateurs et navires qui arboraient leur pavillons, se constituer une flotte importante.

²⁰⁵ Ces informations citées par, PEANO (D.), *Sécurité et sûreté maritime de l'élaboration des textes à la difficulté de mise en œuvre*, Mémoire de diplôme d'études spécialisées en droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique, université de droit, d'économie et des sciences politiques d'Aix – Marseille, 2003, p.53.

²⁰⁶ Cette liste est publiée sur le site de l'ITF : www.Ttf.org.uk. [consulté le 08 septembre 2009].

Tableau 8 présente les pavillons et le nombre des pétroliers (Oil Tanker) qui sont impliqués dans les accidents en mer Méditerranée entre 1979-2010

Le pavillon	Nombre des pétroliers impliqués dans les accidents en mer Méditerranée	le pourcentage des pétroliers impliqués dans des accidents maritimes sur le nombre total des navires impliqués dans des accidents maritime en mer Méditerranée
Grèce	79	56,42 %
Malte	29	52,72 %
Italie	26	41,93 %
<u>Panama</u>	17	30,35 %
<u>Libéria</u>	14	50 %
<u>Chypre</u>	10	41,66 %
Turquie	10	24,39 %
<u>Bahamas</u>	6	33,33%
Espagne	4	30,76 %
<u>France</u>	4	66,66 %
<u>Gibraltar</u>	3	100 %
Russie	3	50 %
Singapore	3	60 %
Egypte	2	50 %
Algérie	2	66,66 %
<u>Honduras</u>	2	12,5 %
Kuwait	2	100 %
Danemark	2	100 %
Norvège	2	50 %
Irak	2	100 %
Iran	2	66,66 %
Serbe	2	22,22 %
Saint-Vincent-Les Grenadines	2	12,5 %
Uruguay	1	100 %
Japon	1	50 %
Bulgarie	1	50 %
Ligue nationale pour la démocratie	1	50 %
Israël	1	20 %
Island	1	50 %
<u>Antigua et Barbuda</u>	1	100 %
Azerbaïdjan	1	100 %
Autre (5 pavillon)	10	66,66 %
Total	266	48,54 %
Pavillon de complaisance	88	39,28 %
	33%	

Source : ce tableau est recueilli par, *Statistiques sur les accidents maritimes dans la mer Méditerranéenne*, le site Internet du (REMPEC):

<http://accidents.rempec.org/RempecAccidentsDatabase/Default.aspx>, [consulté le 20 juin 2009].

Dans ce tableau nous trouvons que presque 33% des accidents survenus en mer Méditerranée étaient le fait de navires battant le pavillon de complaisance (Malte, Chypre, Liberia, Panama, Honduras, Saint-Vincent-et-les Grenadine, etc.

Concernant les pays Méditerranéens classés parmi les pavillons de complaisance (Malte, Chypre, Liban, France, Gibraltar).

Malte et Chypre sont classés parmi les cinq pays (avec le Panama, le Liberia, les Bahamas) qui possèdent à eux seuls 50% de la flotte mondiale et sont peu regardants sur la sécurité maritime et les cinq pays classés parmi la liste du pavillon de complaisance. Leurs lois nationales acceptent que n'importe quelle entreprise de n'importe quel pays vienne y établir son siège social moyennant des formalités administratives simplifiées. La fiscalité est quasi inexistante. De même que les lois sociales et les contraintes environnementales et de sécurité sont réduites à leur plus simple expression²⁰⁷.

Les deux catastrophes (Haven immatriculé à Chypre : 144 000 t déversées en Méditerranée le 10/04/91, et Erika immatriculé à Malte) démontrent que le Malte et le Chypre ne respectent pas leurs obligations.

Le pavillon maltais a fait l'objet de toutes les critiques suite au naufrage de l'Erika. Des chiffres établis en 1998 lors des inspections du Paris Mou montre que 9% des inspections ont donné lieu à des immobilisations et que 20% de ces 9% étaient des navires battant le pavillon Maltais alors que le pavillon Chypriote représentait 19,4%. Il est évident que ces États manquaient à leurs obligations de contrôle.

À partir de 2004 il y a eu une amélioration dans le classement de Malte et Chypre après l'adhésion à l'Union Européenne (ils doivent se mettre en conformité aux règlements de l'Union Européenne). Les deux États étaient classés jusqu'à 2003 dans la liste noire sous classe (medium risque), en 2004 ils étaient classés en liste grise et à partir de 2006 Malte et Chypre sont classés à la liste blanche.

²⁰⁷ Ces informations sont extraites sur le site d'Internet du [Scaphinfo](http://scaphinfo.free.fr/contestation/complaisance.html): <http://scaphinfo.free.fr/contestation/complaisance.html>, [consulté le 02 septembre 2010].

Le pavillon français est classé parmi les pavillons de complaisance parce que la France n'est pas rigoureuse dans l'application des conventions de l'Organisation Internationale du Travail (OIT). Afin d'encourager les armateurs français à l'immatriculation nationale, la France a créé en 1986 son "*pavillon bis*", le Registre International Français (RIF). Ce pavillon, dit pavillon Kerguelen, offre aux sociétés françaises armant des navires des allègements fiscaux et salariaux et offre aux armateurs français les avantages du pavillon national, tout en les affranchissant des dispositions du code du travail. Ainsi, sur les navires inscrits au (RIF), projet de véritable "*pavillon-bis*", la semaine de travail serait portée à 48 heures et le smic aligné sur le salaire minimum maritime établi par l'OIT (environ 300 euros mensuels)²⁰⁸.

Pour le Liban, cet État est encore classé dans la liste noire (classe medium risque), et les moyens administratifs mis en oeuvre sont particulièrement limités, aboutissant le plus souvent à une sous-traitance des contrôles auprès de sociétés de classification plus ou moins sérieuses et reconnues.

En revanche (hors du pavillon de complaisance), nous trouvons qu'il existe une grande partie indéniable des pétroliers qui ont provoqués des catastrophes maritimes dans la mer Méditerranée alors que ces pétroliers battent les pavillons Méditerranéens qui ne sont pas classés dans la liste des pavillons de complaisance par exemple, Grèce, Italie, Turquie.

La Grèce est classée dans la première position, presque de 29,6 % des accidents survenus en mer Méditerranée étaient le fait de navires battant le pavillon de Grèce. La Grèce n'est pas classée dans la liste du pavillon de complaisance, et elle n'est classée que depuis 2000 dans la liste blanche établie par le Paris Mou. À partir de l'année 2000 (la date de classement de Grèce dans la liste blanche) les pavillons de Grèce ont provoqué 27 accidents maritimes dans la mer Méditerranée.

Conformément à ces statistiques, nous pouvons dire que les navires Grecs sont les plus dangereux pour la sécurité maritime dans la mer Méditerranée. Néanmoins la Grèce est encore classée dans la liste blanche.

²⁰⁸ EMMANUELLE (D.), Pavillon de complaisance - le temps des galériens, *La Revue Alternative internationale*, n°12, janvier 2004. Aussi ces informations sont publiées sur le site d'Internet de La Revue Alternative internationale: http://www.alternatives-internationales.fr/pavillons-de-complaisance---le-temps-des-galeriens_fr_art_425_29424.html, [consulté le 11 Mars 2008].

Pour ce qui est du pavillon italien, presque 9,7 % des accidents revenus en mer Méditerranée étaient le fait de navires battant le pavillon italien, ces accidents sont attribués à la forte densité du trafic maritime aux abords des côtes italiennes. Sachant que la majorité des accidents survenus sur côtes italiennes sont causés par des navires battant le pavillon italien.

Presque 3,7% des accidents revenus en mer Méditerranée étaient le fait de navires battant le pavillon de Turquie, aussi la Turquie est classée dans la première position dans la liste établie par la Commission européenne entre 22/01/2002 et 01/11/2003 (la liste des navires qui seront interdits d'entrer dans des ports de l'Union Européenne s'ils sont détenus une fois de plus et la Turquie possédait presque 41 navires en sous-normes avec un classement très haut risque.

En plus, la Turquie était classée jusqu'à 2006 dans la liste grise établie par Paris Mou et avant cette date était classée dans la liste noire (très haut risque). À partir de 2008 la Turquie est entrée dans la liste blanche.

Rappelons que la mer de Marmara, qui sépare la mer Méditerranée et la mer Noire, a été exclue du cadre de la convention **à la demande du Turquie**.

Il est évident que cette exclusion aura un effet négatif sur la protection de la mer Méditerranée, d'après cette convention, car elle sera sujette à la pollution du fait de l'absence des lois à cause de l'exclusion. Elle se transforme en une décharge des polluants maritimes. Ceux-ci seront transportés, à cause des phénomènes des courants, des vents et de la communication libre entre les parties de l'environnement, au milieu de la mer Méditerranée, ce qui rend cette convention infructueuse et incapable d'atteindre les objectifs pour lesquels elle a été conclue.

Donc nous pouvons dire que la demande de la Turquie est comme un aveu de sa part que la Turquie n'a pas l'intention d'assurer la pleine protection de la mer Méditerranée, néanmoins la Turquie est actuellement classée avec les pays qui respectent les normes de protection internationales dans la liste blanche.

Finalement, si la majorité des accidents survenus en mer Méditerranée étaient le fait de navires battants les pavillons de complaisance (Malte, Chypre, Liberia, Panama, Honduras, Saint-Vincent-et-les Grenadine etc. on peut dire que la plupart des accidents

survenus en mer Méditerranée étaient le fait de navires battants les pavillons Méditerranéens (170 accidents survenus causés par des navires battants les pavillons Méditerranéens contre 96 accidents causés par des navires battants les pavillons des autres États).

Par conséquence, pour assurer la pleine protection du milieu marin, les comités de classification doivent déterminer des procédures plus strictes pour l'admission à la liste blanche, et elles doivent exiger que le taux de détention des navires dans les ports soit de zéro pour classer un État dans la liste blanche.

Afin de compenser le laxisme de l'État du pavillon, l'État du port et l'État côtier ont un rôle important dans le domaine de sécurité maritime.

§II- L'État du port et L'État côtier

Les deux l'États ont l'intérêt réel (à l'inverse de l'État du pavillon surtout les pavillons de complaisance) pour contrôler les navires et les sanctionner en cas d'infraction.

L'État du port est nécessairement un État côtier, mais L'État côtier n'est pas nécessairement L'État du port où le navire étranger ira séjourner²⁰⁹. L'État du port est L'État qui reçoit les navires dans ses ports afin d'effectuer tout type d'opération commerciale ou technique. L'État du port a le droit d'inspecter les navires étrangers qui pénètrent ses ports pour s'assurer que ces navires sont aptes pour prendre la mer (A).

D'autre part l'État côtier a le droit de protéger ses mers territoriales et ses zones économiques exclusives contre la pollution suite à un accident (B).

A- Le rôle et les obligations de l'État du port en matière de la sécurité maritime

L'État du port a l'intérêt réel de l'inspection des navires étrangers qui entrent dans ses ports afin de protéger ses ports de la pollution pétrolière provenant des navires.

²⁰⁹ ARBOUR (J-M.), LAVALLEE (S.), *Droit international de l'environnement*, Bruxelles, Ed. Y. Blais, Bruylant, 2006, pp. 332-238.

D'autre part, afin de limiter et de réduire les rejets de déchets en mer, l'État du port doit équiper ses ports par les installations nécessaires pour recevoir tous types de déchets des navires

1- Le contrôle des navires par l'État du port

De nombreux navires de commerce ne respectent pas les normes minimales de sécurité et sont à l'origine de catastrophes maritimes. Aussi plusieurs États du pavillon ne disposent, ni ne peuvent ou veulent disposer d'une administration maritime digne de ce nom, et encore moins d'un système judiciaire capable de traiter des questions maritimes complexes soit parce qu'ils n'en ont pas les moyens, soit parce qu'ils n'en ont pas l'intention, soit pour les deux raisons cumulées²¹⁰.

Il est donc apparu indispensable de donner aux États du port les moyens de contrôler, à l'occasion d'une visite à bord des navires étrangers accostant dans leurs ports, que ceux-ci étaient en conformité avec les règles en vigueur dans ce port. C'est ce qu'on a appelé le contrôle par l'État du port.

Le «*port state control*» est le système d'inspection mis en place par l'État du port c'est-à-dire l'État qui voit un navire entrer dans un de ses ports ou dans une installation au large faisant partie de son territoire. Cette inspection s'effectue sur des navires battant pavillon étranger.

Le contrôle par l'État de port sert aujourd'hui de rôle de «*gendarme*»²¹¹ sur la scène maritime car c'est l'État du port qui va pouvoir inspecter les navires étrangers qui fréquentent ses ports, demander l'examen des certificats et procéder à des inspections plus approfondies s'il estime qu'il y a un risque pour la sécurité.

Le fondement juridique du contrôle par l'État du port se trouve dans le droit international. Chaque État jouit de la souveraineté sur tout son territoire, c'est-à-dire sur les eaux intérieures et les ports, mais également sur les eaux territoriales et les zones

²¹⁰ VALLAT (F.), État du port-État du pavillon suites du Kleine Familie, *La Revue Maritime* n° 475, Mars 2006, p.1. Aussi cet article est publié sur le site d'Internet de l'Institut Français de la Mer (ifm) : <http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2006/editorial-475.pdf>, [consulté le 07 Mai 2008].

²¹¹ PEANO (D.), *op.cit.*, p. 56.

économiques exclusives. Donc l'État du port a le droit d'inspecter les navires sous-normes pour préserver son environnement contre les accidents éventuels. En même temps l'État du port a des obligations de retenir le navire au port quand il estime qu'un navire est sous-norme et dangereux pour le milieu marin.

La compétence de l'État du port est énoncée en plusieurs conventions internationales. La convention de Londres du 12 mai 1954 (Oil Pol) a stipuler cette compétence. Aussi, le droit de l'État du port à contrôler les navires étrangers est prévu par la convention de Solas²¹² *«le fonctionnaire exerçant le contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation le plus approprié, sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord»*²¹³.

La convention de MARPOL prévoit que *«l'État du port peut procéder à une inspection sur un navire étranger s'il a des raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des méthodes essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution par les hydrocarbures»*²¹⁴, *«par les substances liquides nocives»*²¹⁵, *«par les substances transportées en colis »*²¹⁶ ou *«par les ordures»*²¹⁷. Il doit empêcher le navire d'appareiller tant qu'il n'a pas été remédié à la situation.

La convention de Montego Bay en 1982 sur le droit de la mer, prend soin de réglementer les droits que les l'États du port peuvent exercer, à l'encontre des navires étrangers, en élaborant une procédure détaillée.

²¹² Le contrôle des navires par l'État du port a vu le jour à la suite du naufrage du *Titanic* en 1912. Ainsi en 1915 est signée la première convention SOLAS entre 13 États dont la France. Cette convention dans son article 61 fixait les principes du contrôle par l'État du port. Auparavant, seuls des textes nationaux traitaient des questions de sauvegarde de la vie humaine en mer. Par la suite furent signées les conventions SOLAS de 1929 entre 18 États puis celle de 1948 entre 30 États pour arriver enfin à la convention SOLAS de 1974 encore en vigueur aujourd'hui avec ses nombreux amendements. Ces informations citées par, AYMERIC (M.), Les XXIIIe journées nationales de la Mer - L'Europe de la sécurité et de la sûreté maritime - Les contrôles par l'État du port en France, *La Revue Maritime*, n° 475, Mars 2006, p.1. Aussi cet article est publié sur le site d'Internet de l'Institut Français de la Mer (ifm) : <http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2006/editorial-475.pdf>, [consulté le 07 Mai 2008]

²¹³ Chapitre I. Règle 19. C.

²¹⁴ Règle 8. A. Annexe I.

²¹⁵ Règle 15. Annexe II.

²¹⁶ Règle 8. Annexe III.

²¹⁷ Règle 8. Annexe V.

L'article 218 autorise l'État du port où se trouve volontairement un navire, à ouvrir une enquête et, s'il y a lieu, à intenter des poursuites devant ses propres tribunaux pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive s'il s'agit d'une infraction à des normes internationales reconnues.

En plus l'État du port peut également poursuivre un navire étranger si les rejets ont été faits dans les espaces maritimes d'un État côtier voisin et s'ils ont entraîné ou risquent d'entraîner la pollution de ses propres espaces maritimes. Il ne pourra cependant exercer ces compétences en cas de pollution dans une zone sous juridiction d'un État côtier tiers que si ce dernier lui en fait la demande (article 218) parce que qu'il appartient à ce dernier de sanctionner l'infraction s'il y a lieu²¹⁸.

Lorsque une infraction aux règles concernant la navigabilité a été constatée, l'article 219 prévoit que les États du port prennent des mesures administratives pour empêcher ce navire d'appareiller. Ils ne l'autorisent qu'à se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche et, une fois éliminées les causes de l'infraction, ils lui permettent de poursuivre sa route sans délai.

En plus la convention de Montégo Bay a étendu les compétences de l'État du port au détriment de l'État du pavillon pour réprimer les infractions commises en haute mer même si ces infractions ne touchent pas ses eaux ou ses côtes²¹⁹.

Toutes ces dispositions ont renforcé la procédure de contrôle de sorte que l'État du port exerce un véritable pouvoir de coercition à l'égard des navires étrangers qui font escale dans ses ports. Le professeur Kiss Alexandre a considéré que «*l'État du port devient en quelque sorte le garant de l'application du droit codifié par la convention de Montego Bay ainsi que de celui issu de l'OMI*»²²⁰.

Enfin, l'OMI adopta, en 1981, le principe selon lequel les États contractants doivent tout mettre en œuvre pour que les navires, battant le pavillon d'États non parties à SOLAS, qui entrent dans leurs ports, soient conformes aux engagements internationaux. Depuis lors, toutes les dispositions adoptées au sein de l'OMI reprennent ce principe.

²¹⁸ L'État du port transmet alors à l'État concerné tous les éléments de preuve en sa possession, ce qui n'empêche pas que l'action puisse se poursuivre dans l'État du port. KISS (A.) et BEURIER (J-P.), *op.cit.*, p.197.

²¹⁹ Mais l'État du port doit suspendre la poursuite si l'état du pavillon a demandé de poursuivre l'infraction devant ses tribunaux. Et il autorise au navire immobilisé pour repartir en cas de paiement d'une caution.

²²⁰ *Ibid.*

Il est apparu indispensable d'harmoniser les procédures de ces contrôles entre les États qui font partie d'une zone géographique homogène. Le contrôle par l'État du port a évolué vers une régionalisation, en s'exerçant dans le cadre d'accords intergouvernementaux réunissant les États d'une même zone géographique.

L'OMI et les États se sont rendus compte que c'était au niveau régional que le contrôle par l'État du port fonctionne le mieux. L'OMI adopta la Résolution A.682, en novembre 1991, pour encourager les États à mettre en œuvre dans leurs régions respectives un système de contrôle par l'État du port.

Les contrôles ont été harmonisés par les États, dans de différentes régions du monde, en signant des "memorandums of understanding" (MOU). Au total 9 mémorandums d'entente ont vu le jour et ont mis en place un système encourageant les acteurs de la vie maritime à respecter les normes de sécurité, édictées par les instances internationales.

- Le premier accord est celui de Paris, signé le 26 janvier 1982 regroupant les États de l'Union Européenne et les pays Scandinaves ;
- Le 5 novembre 1992 " l'Acuerdo de Vina des Mare " a été conclu pour l'Amérique latine ;
- La déclaration de Tokyo a été signée, le 3 décembre 1993, par dix-huit pays de la zone Asie-Pacifique ;
- Elle a été suivie par l'adoption de l'Accord des Caraïbes ;
- Plus près de nous, à Malte en 1997, a été signé un accord ayant le même dessein (Mémorandum de Méditerranée) regroupant les États du sud et de l'est de la Méditerranée.
- Le dernier mémorandum date de 1998, pour l'océan indien ;
- Mou de l'Afrique d'ouest et de centre (Mou Abuja) créé à Abuja le 02 octobre 1999.
- Mou de la mer Noire (Black Sea Mou) ;
- États-Unis.

1.1- Le contrôle régional par l'État du port au nord de la Méditerranée (l'adoption du Mémorandum de Paris)

L'organisation maritime internationale (OMI) elle-même soutenait dans une étude effectuée en 1995 que sans aucun doute, si toutes les mesures instaurées étaient rigoureusement appliquées, le problème n'existerait pratiquement plus²²¹.

²²¹ Cette information citée par, CHRISTAKIS (T.), *op.cit.*, p.150.

L'exigence prioritaire n'était donc pas, selon l'organisation, d'adopter de nouvelles mesures, mais bien de veiller à ce que les mesures existantes soient effectivement et rapidement appliquées. Or, comme le notait un ancien Secrétaire général de l'OMI « *il est très facile pour les États de signer un papier et de ratifier une convention ; mais 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...* »²²².

Mais si le problème fondamental est celui du contrôle, force est de constater qu'il s'agit là d'un domaine où l'OMI avait complètement échoué jusqu'à récemment. Ceci a été d'autant plus évident, que l'organisation d'un système de contrôle au niveau régional a montré, avec son dynamisme, sa rationalité et sa flexibilité, les insuffisances de l'OMI.

La convention de Montego Bay de 1982 invitait déjà les États à s'efforcer d'harmoniser leurs politiques en matière de mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin. Les contrôles ont été harmonisés par les États, dans de différentes régions du monde, en signant des (MOU).

Une première tentative d'harmonisation avait déjà été tentée en 1978 avec l'adoption du Mémorandum de La Haye dans le but de garantir l'application de la convention de l'OIT n° 147 sur les conditions minimales de travail à bord des navires marchands, sans succès significatif.

Un projet plus ambitieux a vu le jour en 1982 avec la signature du « Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'État du Port », plus connu sous le nom de Mémorandum de Paris, ou Paris Mou .

Le 26 janvier 1982, 14 États (Union Européenne et pays Scandinaves) ont adopté le Mémorandum de Paris sur le contrôle par l'État du port, qui est entré en vigueur tardivement, le 1^{er} juillet 1992. Il regroupe aujourd'hui les représentants de 27 États²²³.

²²² *Ibid.*

²²³ À savoir : Belgique, Danemark, Finlande, France Allemagne, Grèce, Irlande, Italie, Pays Bas, Norvège, Portugal, Espagne, Suède, Grand Bretagne, Bulgarie, Croatie, Estonie, Islande, Littonie, Lituanie, Mate, Chypre, , Pologne , Romania, Russie, Slovénie, canada.

Accord interministériel, le Mémorandum de Paris n'a pas juridiquement de caractère obligatoire et n'est pas une convention, mais un accord régional entre les autorités maritimes contractant ce mémorandum destiné à adopter une procédure cohérente du contrôle des navires par les États européens du port.

1.1.1- Les objectifs de Mémorandum de Paris

Le but est de contrôler et d'assurer l'application des conventions internationales, en organisant notamment la coordination de la lutte des États du port contre les navires susceptibles de polluer le milieu marin.

1.1.1.1- Application des normes internationales

Il est important de souligner que la mise en œuvre de cette entente s'effectue en appliquant les normes édictées par l'Organisation Maritime Internationale et la convention 147 de l'OIT.

Certains États ont exprimé la crainte qu'un tel système de contrôle n'établisse des règles et des standards en matière de construction, d'équipement et de sécurité des navires plus rigoureux que ceux établis par l'OMI. Tenant compte de ces préoccupations le conseil de l'OMI soulignait dès 1983 que « *les accords et les exigences régionaux doivent être en conformité avec les standards internationaux établis par l'OMI* »²²⁴.

Le Mémorandum ne prévoit que des procédures à mettre en œuvre, il n'édicte pas de nouvelles normes à appliquer. Mais plutôt il constitue une mesure et régionale d'application des instruments internationaux pertinents dont MARPOL, SOLAS et MOTEGO BAY, etc.

1.1.1.2- Une procédure commune

Le Mémorandum exprime la volonté des signataires de voir appliquer les conventions internationales en mettant en place des moyens communs. Ce Mémorandum destiné à adopter une procédure cohérente du contrôle des navires par les États du port pour

²²⁴ Ibid. p.151.

arriver à un contrôle efficace tout en vérifiant la capacité des membres de l'équipage à naviguer sans danger pour eux, pour autrui et dans le respect de l'environnement mais aussi en contrôlant que les navires sont aptes à prendre la mer, le Mémorandum concourt au respect de la sécurité maritime en Europe. Mais sa nature juridique ne permet pas de contraindre un État à le mettre en œuvre.

Le Paris Mou de a également, dans l'objectif de faciliter les inspections et leur suivi, mis à la disposition des autorités une base de données informatisée dite SIRENAC (Information System Ship Inspection Services of Paris Mou) sur les inspections de tout navire étranger effectuées dans les autres ports de la région au cours des 6 derniers mois. Tous les États Partis communiquaient constamment à la banque de données du Centre Administratif des Affaires Maritimes (CAAM) à Saint-Malo les renseignements exigés par l'accord. Les informations sont analysées et le secrétariat publie chaque année un rapport général avec les statistiques et les analyses des inspections dans les ports, les défauts et violations constatés, les amendes infligées.

Le rapport inclut d'ailleurs des données comparatives avec les deux années précédentes. En lisant ce rapport nous pouvons donc voir par exemple quels sont les États du Pavillon qui -si l'on tient compte du nombre des détentions de leurs navires- ne s'acquittent pas de leurs obligations internationales, et dans quelle mesure la situation s'améliore chaque année pour ces États.

1.1.2- Le régime de l'inspection des navires étrangers

Nous allons étudier successivement le quota d'inspection et le type d'inspection puis le renforcement de ce régime après le naufrage d'Erika.

1.1.2.1 - Le quota d'inspection

Le Paris Mou dispose au sein de son article 1 alinéa 3 que chaque État effectue des contrôles sur 25 % des navires de commerce étranger distincts fréquentant ses ports, sur une période d'une année.

Selon les rapports établis par le Paris Mou, le pourcentage d'inspections (tous membres confondus) dans le cadre du Paris Mou a représenté 23,7 % en 1991, en 25,9 % en 1995, 27,7 % en 1999, 30 % en 2003, et 30,23 % en 2007. On observe qu'au niveau global (tous membres confondus) le taux d'inspection des navires étrangers qui était de 25 % par an, a été dépassé depuis 1995.

Au niveau individuel, théoriquement chaque État doit mettre sur pied un système efficace de contrôle des navires de commerce étrangers qui séjournent dans ses ports afin de vérifier leur conformité aux normes internationales²²⁵, donc il doit effectuer des contrôles sur 25 % des navires de commerce étrangers qui entrent ses ports sur une période d'une année.

Mais réellement il existe une hétérogénéité entre les États. Par exemple l'Espagne a effectué en 1997 des inspections sur 43% des navires. En revanche l'Irlande contrôlait en 1997 seulement 5% des navires, et la France n'a effectué des inspections que sur 14% des navires. Ce qui était très faible à la vue des objectifs du Mémorandum.

Cette disparité est attribuée à l'absence des règles contraignantes dans le Mémorandum de Paris, les États membres étaient libres pour atteindre le quota de 25%.

La seconde raison de ce manque, les États membres n'ont pas mis en place des moyens communs et cohérents efficaces. Par exemple il existe des différences d'appréciation entre les inspecteurs et un mauvais ciblage des navires en infraction grave avec la réglementation internationale. L'absence des règles contraignantes rend le mémorandum de Paris moins efficace.

Le souhait du Conseil Européenne était, en quelque sorte, de «*communautariser*» les dispositions du Mémorandum de Paris c'est-à-dire de rendre obligatoire les procédures d'inspection des navires prévues dans cette entente à tous les États membres de l'Union Européenne.

Pour réaliser ce but, le Conseil adopta le 19 juin 1995 la directive 95/21/CE concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité

²²⁵ Selon le Paris Mou les navires doivent être en conformité à certains standards internationaux établis par douze conventions internationales expressément nommées, dont MARPOL 1973/1978. ARBOUR (J-M.), LAVALLEE (S.), *op.cit.*, pp. 333.

maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires. Elle est entrée en vigueur le 30 juin 1996 entre tous les États membres de l'Union Européenne²²⁶.

Cette directive dite de «*contrôle par l'État du port* » a pour but de chasser, des eaux de l'Union Européenne, les navires sous-normes. L'idée est que la sécurité de la navigation peut être améliorée par une diminution du nombre de navires inférieurs aux normes naviguant dans les eaux communautaires ainsi que par l'application rigoureuse des conventions, codes et résolutions acceptés internationalement.

La directive *communautarise* le Paris Mou parce qu'elle reprend les mêmes règles juridiques, en y ajoutant la force obligatoire que revêt une directive adoptée par l'Union Européenne. Elle rend les procédures et les sanctions applicables dans les eaux de l'Union Européenne tout en respectant le texte du Mémorandum.

Cela n'a pas été sans poser des problèmes juridiques, car la directive ne couvre bien évidemment pas les États signataires du Mémorandum qui ne font pas membres de l'Union Européenne, c'est-à-dire le Canada, la Norvège, et la Fédération Russe. La Commission Européenne ainsi que le secrétariat du Paris Mou ont essayé de faire face à ce problème en invitant ces États à adopter sur une base volontaire toutes les mesures législatives prévues par la directive²²⁷.

Finalement, on doit souligner que pour les États Méditerranéens liés au Paris Mou, les quotas d'inspection suivants ont été atteints en 2007²²⁸ :

- Croatie : 26,47 %,
- France : 29,35 %,
- Grèce : 32,56 %,
- Italie : 33,98 %,
- Espagne : 34,45 %,
- Chypre : 28,38 %,
- Malte : 32,23 %.

²²⁶ Ces informations se trouvent sur le site d'Internet des commissions communautaires européennes : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2002:0011:FIN:FR:DOC>, [consulté le 13 Octobre 2009].

²²⁷ CHRISAKIS (T.), *op.cit.*, p.168.

²²⁸ Annual report, Paris memorandum of understanding on port state control, Saint-Malo, Ed. Centre administrative des affaires maritimes, 2007, p. 29

L'effort des États Méditerranéens dans les contrôles au port est significatif, puisqu'il dépasse largement l'objectif des 25 % en moyenne générale pour 2007.

1.1.2.2- Le type d'inspection

Le Mémorandum instaure plusieurs types d'inspection des navires :

- **La visite générale** : Cette visite comprend le contrôle des certificats et les documents pertinents énumérés par la directive, ainsi que le contrôle du bon état général du navire, et notamment la salle des machines, le logement de l'équipage, y compris les conditions d'hygiène.

- **L'inspection détaillée** : la commission d'inspection peut exiger de procéder à une inspection détaillée lorsqu'elle a des motifs évidents²²⁹. La commission d'inspection procède à une inspection détaillée pour vérifier :

* La mise en œuvre des procédures opérationnelles à bord du navire définissant le rôle de chaque membre d'équipage en cas d'incendie ;

* La mise en œuvre des moyens de sécurité par l'équipage²³⁰ ;

* La mise en œuvre des conditions de vie et du travail à bord du navire.

- **L'inspection renforcée** : la commission procède à une inspection renforcée lorsque le navire est classé dans une des catégories suivantes²³¹ :

* Les pétroliers arrivés à cinq ans ou moins, de leur date de retrait de la navigation conformément à la convention MARPOL (dans son annexe I, règle 13G) ;

* Les navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans ;

* Les vraquiers de plus de douze ans ;

* Les navires à passagers.

Le Paris Mou et la directive prévoient que tels navires doivent se soumettre à une inspection plus stricte parce que les navires appartenants à ces catégories sont impliqués dans des accidents et des catastrophes les plus dangereuses sur l'homme et le milieu marin.

²²⁹ La section 4 du Mémorandum de Paris et l'annexe III de la directive donnent des exemples desdits motifs évidents mais cette liste n'est pas exhaustive :

- Croire que le navire ne respecte pas les conditions de sécurité minimales ;

- Vérifier les points qui lui paraissent défectueux ;

- Pour des raisons pertinentes la commission effectue une inspection détaillée pour l'intérêt de la sécurité de la navigation.

²³⁰ L'article 6. § 3 de la directive européenne parle des motifs évidents de croire que " *l'équipage ne répond pas en substance aux prescriptions pertinentes d'une convention* ". Ce point est important parce que la majorité des accidents de la navigation ont leur origine dans une erreur humaine. FAURE (L.), *La communautarisation du Mémorandum de Paris*, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille, université de droit et des sciences d'Aix-Marseille, 1999, p.60.

²³¹ Article 7 de la directive.

La première partie de l'annexe V donne des lignes directrices que les inspecteurs peuvent suivre afin d'effectuer une inspection renforcée²³². Dans l'inspection renforcée l'inspecteur vérifie les parties qui auraient des conséquences dommageables en cas de défaillance.

- **Certaines catégories de navires sont ciblées** : certains navires, par le fait qu'ils transportent des produits dangereux ou des passagers, sont soumis à des inspections en priorité.

Cette procédure consiste à choisir d'inspecter de préférence les navires qui, par leurs particularités, font courir des risques plus importants à l'environnement et aux personnes que d'autres catégories d'embarcations. Le Mémoire de Paris prévoit que des inspections prioritaires seront menées sur la base de deux critères :

* Le facteur de ciblage, ou target factor : il s'agit des navires « à risques » ou de pavillons « peu sûrs ». Il concerne les navires non encore visités ou qui n'ont pas été visités récemment, ceux dont les certificats ont été délivrés par un organisme non reconnu par l'autorité, les navires dont le taux d'immobilisation est supérieur à la moyenne sur 3 ans, les navires immobilisés dans un autre port ou autorisés à appareiller à condition de rectifier des déficiences, les navires battant pavillon suspect (pavillon d'un État qui n'a pas ratifié un instrument pertinent ou pavillon d'un État affecté d'un ratio supérieur à la moyenne), les navires soumis à une inspection détaillée renforcée ou âgés de plus de 13 ans ;

* **Le facteur prépondérant** : (Le principe de l'histoire criminelle)²³³ : dans le droit pénal le criminel qui a une histoire criminelle est toujours soumis au contrôle de la police. Dans le domaine du transport maritime, il concerne les navires qui ont des antécédents en matière de respect des normes. C'est le cas s'ils ont déjà été impliqués dans un accident ou dans une infraction (règles de route, sécurité de la navigation), ou encore si leur classe a été suspendue ;

À la fin d'une inspection, si un navire présente un risque manifeste pour le milieu marin, le navire sera immobilisé, mais le navire pourra être autorisé à appareiller sous réserve qu'il se dirige vers un autre port pour réaliser les réparations nécessaires. Dans ce domaine, la question qui se pose est la suivante : Quelles sont les garanties pour s'assurer que le navire ne causera pas une catastrophe maritime lorsque ce navire se dirigera vers un autre port pour procéder aux réparations nécessaires ? Rien !

Après le naufrage de l'Erika, l'Union Européenne a renforcé les législations européennes relatives à la sécurité maritime en adoptant trois paquets.

²³² La directive européenne reprend les dispositions de l'article 8 alinéa 3 de la section 8 du Mémoire de Paris relative aux directives pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port, prévoit des lignes directrices non obligatoires relatives à l'inspection renforcée de certaines catégories de navires.

²³³ DANDACH (N.), *Livre de l'environnement*, Beyrouth, Ed. Dar al-kayle, Beyrouth, 2007, p. 265.

1.1.3- Le renforcement du régime communautaire après l'Erika

Concernant le commerce des produits pétroliers, l'Union Européenne occupe la première classe mondiale dans ce domaine.

Selon les données de l'Union Européenne, l'importation par l'Union Européenne de pétrole brut représente environ 27% du commerce mondial tandis que l'importation des États Unis représente environ 25% de ce commerce.

Environ 90% du commerce des produits pétroliers avec l'Union Européenne se réalise par les voies maritimes (le reste se fait par oléoduc, transport terrestre ou voies navigables intérieures).

Chaque année, 800 millions de tonnes de produits pétroliers sont transportées à destination et au départ de ports communautaires. Environ 70 % des transports par pétroliers dans l'Union se font au large des côtes de l'Atlantique et de la mer du Nord et de la mer Méditerranée, ce qui fait de ces zones les endroits les plus vulnérables aux marées noires, comme en témoigne le naufrage de l'ERIKA ou plus récemment celui du Prestige²³⁴.

Le naufrage du pétrolier Erika au large des côtes françaises, en décembre 1999, a marqué le point de départ de nouveaux développements dans la mise en place de la politique européenne de sécurité maritime²³⁵. L'Union Européenne a mis en place des séries de mesures dédiées à la sécurité maritime : les paquets législatifs Erika I, Erika II et Erika III.

Ces mesures visent à minimiser les effets d'accidents maritimes en adoptant des conditions plus strictes sur la sécurité des bateaux et du trafic maritime²³⁶

Rappelons que la mer Méditerranée est une voie maritime très importante pour transporter les produits pétroliers (30% s'effectuant via la Méditerranée), donc les séries de

²³⁴ Le site officiel de l'Union Européenne [consulté le 07 Mai 2009] :

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124230_fr.htm#top,

²³⁵ Le site officiel de l'Union Européenne :

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124242_fr.htm, [consulté le 07 Mai 2009].

²³⁶ Ces paquets constituent des modifications de la législation existante (Erika I), des innovations dans la législation européenne (Erika II), ou encore intègrent des normes internationales dans le droit communautaire. Ces informations sont publiées sur le site d'Internet de l'affaire ERIKA : <http://www.affaire-erika.org/secure-maritime.html>, [consulté le 07 Octobre 2009].

mesures mises en place par l'Union Européenne touchent positivement et directement la mer Méditerranée.

1.1.3- Le paquet Erika I

Afin d'améliorer les normes en vigueur relatives au transport de pétroles et des matières dangereuses, la Commission Européenne a présenté en 2000 trois propositions d'«actions immédiates», ces réglementations sont entrées en vigueur en juillet 2003.

La première proposition porte sur la modification de la directive 95/21/CE et l'imposition des conditions très strictes sur les navires entrant les ports européens surtout les navires à risque. Il est proposé de bannir de tous les ports de l'Union les navires de plus de quinze ans d'âge qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes à partir d'une "liste noire" que la Commission publiera tous les six mois²³⁷. 15 bateaux se sont donc vus interdire les ports européens, battant tous pavillons cambodgien, comorien, panaméen, hondurien et syrien²³⁸. Cette proposition a impliqué une obligation d'inspection renforcée des navires présentant un risque élevé pour la sécurité maritime et le milieu marin. La proposition a imposé au navire d'envoyer une série d'informations avant d'entrer dans les ports.

La seconde proposition prévoit de renforcer le contrôle sur les sociétés de classification et ainsi leur donner une légitimité plus forte. Elle propose de mettre en place une procédure d'octroi, de retrait et de suspension d'agrément confié aux sociétés de classification.

La dernière proposition vise à améliorer les conditions du trafic maritime en interdisant progressivement des pétroliers à simple coque²³⁹, et en autorisant exclusivement des bateaux à double coque, plus sécurisés contre la pollution accidentelle selon un calendrier analogue à celui des États-Unis (2005, 2010, 2015 selon le tonnage).

²³⁷ MAUNIER Géraldine, *op.cit.*, p.35.

²³⁸ Ces informations se trouvent sur le site d'Internet de l'affaire ERIKA, *op.cit.*, [consulté le 07 Octobre 2009].

²³⁹ A la suite du naufrage du Prestige, la commission européenne a interdit le transport par les pétroliers à simple coque de plus de 600 tpl, du pétrole et du fuel lourd et leur escale dans les ports des États membres de l'Union Européenne. Pour les hydrocarbures lourds (pétrole brut lourd, fuel-oil, goudron/bitume/émulsion), le retrait des navires s'échelonne entre 2003 et 2008 en fonction des capacités d'emport du navire. Pour les autres hydrocarbures (pétrole brut, fuel-oil, dissel-oil lourd, lunifiant), le retrait des navires s'échelonne entre 2003 et 2010 selon les capacités d'emport, le type et l'année de construction du navire. Sous certaines conditions, le retrait peut être porté jusqu'au 2015 ou au jour où le navire atteint l'âge de 25 ans). TEILLARD (T.), Depuis le naufrage de l'Erika - la législation n'a cessé d'être renforcée, *Le Marin*, n°3112, Vendredi 2 Mars 2007, p.20.

1.1.3.2- Le paquet Erika II

Le deuxième paquet vise à améliorer de manière durable la protection des eaux européennes contre les risques d'accidents et de pollution en mer, ce paquet a été présenté en décembre 2000. Le paquet Erika II contient trois éléments majeurs dédiés à la protection des eaux européennes :

- La mise en place d'un système européen de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime, tout navire faisant route vers un port d'un État membre a l'obligation de se signaler au moins 24 heures à l'avance²⁴⁰.

Afin d'établir un système européen supervisant le trafic maritime, il est notamment décidé :

* d'améliorer le suivi des navires transitant dans les zones à forte densité de trafic en les obligeant à s'équiper de systèmes permettant leur identification automatique et leur suivi par les autorités côtières ;

* de recourir systématiquement à l'échange de données par voie électronique, pour simplifier et harmoniser la transmission et l'exploitation des données relatives aux marchandises dangereuses et polluantes transportées par les navires ;

* de rendre obligatoire pour les navires faisant escale dans les ports de la Communauté les enregistreurs de données du voyage pour faciliter les enquêtes après accident ;

* de renforcer les pouvoirs d'intervention des États membres, en tant qu'États côtiers, en cas de risque d'accident ou de menaces de pollution devant leurs côtes ;

* d'interdire aux navires de quitter les ports en cas de conditions météorologiques posant un risque grave pour la sécurité ou l'environnement.

- Le deuxième élément porte sur la création du fonds Compensation for Oil Pollution in European waters (COPE) (troisième niveau) qui va pallier l'insuffisance des fonds internationaux déjà existants concernant la responsabilité et la compensation des dommages résultant des pollutions provoquées par les pétroliers. Ce fond vise à dédommager les victimes des pollutions marines pétrolières, et plus généralement des pollutions dues à des substances dangereuses.

Toutes les victimes dommagées par la pollution survenue dans les eaux européennes seront indemnisées²⁴¹. Le fonds COPE a fixé son plafond de compensation à 1 milliard d'euros. Les

²⁴⁰ La directive européenne du 27 juillet relatif à la création d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information a obligé les pétroliers à s'équiper par le système d'identification à distance des navires par les stations terrestres AIS (Automatique Identification System) avant le 1er juillet 2005, selon cette directive les stations terrestres devraient être installées avant 2006. Ces informations sont publiées sur le site du syndicat mixte de protection du littoral Breton (VIGPOL) : <http://www.littoral-coastlines.com/paquetserika1et2.php>, [consulté le 15 Juin 2007].

entreprises européennes réceptionnant annuellement plus de 150 000 tonnes de pétrole brut et fuel lourd financent ce fonds. Ce fonds a adopté le principe pollueur-payeur en imposant des sanctions financières à toute personne ayant participé à un acte de pollution par hydrocarbures.

- Le troisième élément porte sur la création d'une agence européenne de la sécurité maritime (AESM) : la tâche principale de cette agence et l'aide technique et scientifique des pays membres à appliquer les mesures d'Erika. Elle veille à la transposition des directives adoptées dans les lois nationales.

En plus elle effectue des missions de surveillance de la navigation, elle évalue les sociétés de classification des navires, et effectue le suivi du trafic et des inspections sur place, et participe aux enquêtes préparées suite d'un accident maritime.

1.1.3.3- Le paquet Erika III

Troisième série de mesures en matière de législation européenne relative à la lutte contre la pollution maritime accidentelle, ce paquet a été présenté lors du Conseil du ministre des transports en décembre 2005. Ce paquet contient 6 propositions concentrées sur le renforcement et le complément des mesures précédentes :

- La responsabilité des États européens vis-à-vis de leurs pavillons, les États européens veillent à ce que les navires battant les pavillons européens respectent et appliquent les normes internationales ;
- Le renforcement du contrôle effectué par l'État du port : contrôles accrus, formation continue des inspecteurs, objectif d'inspection de 100% des navires dans l'Union Européenne²⁴² ;

²⁴¹ Le fonds COPE n'indemniserait que les victimes dont les plaintes auront été jugées justifiées et qui n'aurait 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 (200 millions d'euro). Sur ce point Voir le site officiel l'Union Européenne: http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124242_fr.htm, [consulté le 17 Mai 2009].

²⁴² L'objectif n'est pas de passer de 25% à 100% d'inspections annuelles dans chaque Etat membre. Une telle augmentation serait en effet très difficile à supporter pour les administrations nationales. En outre, elle serait difficilement compatible avec les contraintes commerciales du transport maritime et conduirait à multiplier les inspections inutiles.

Il s'agit en réalité de passer d'un objectif annuel individuel de 25%, à un objectif global de 100% de navires inspectés au plan de l'ensemble de l'Union, ce qui garantit en principe que plus aucun navire sous-norme ne pourra passer au travers des mailles du filet. La fréquence des inspections ne sera plus aléatoire, comme aujourd'hui, mais dépendra du "profil de risque" de chaque navire, établi en fonction de critères liés au navire (âge, type), au pavillon, à la société de classification et aux déficiences et détentions déjà prononcées. Ainsi, les navires les plus à risque pourront être inspectés deux fois par an, et de manière plus approfondie, alors que les navires de qualité ne le seront que tous les deux ou trois ans. Ces informations sont publiées sur le site officiel de l'Union Européenne : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/05/439>, [consulté le 08 Juin 2009].

- Le renforcement de la certification et de l'inspection des navires européens en imposant des conditions plus strictes aux mesures d'agrémentation des sociétés de classification ;
- Mise en place d'un dispositif de suivi du trafic au large des côtes par le biais de systèmes d'identification automatique (AIS) et de boîtes noires. Création de ports refuges mis sous la responsabilité d'une autorité indépendante qui sera seule décisionnaire sur l'accueil des navires en difficulté²⁴³ ;
- L'amélioration des textes concernant les conduits d'enquête suite aux événements en mer, et la création des organismes indépendants pour effectuer ces missions. Le point principal de cette proposition est axé pour donner un véritable statut juridique aux enquêtes ;

- La mise en place d'un régime juridique plus strict surtout dans le domaine de la responsabilité civile du propriétaire des navires en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Ces mesures ont été l'objet de critiques, en particulier par les activistes dans le domaine de la protection du milieu marin pour les raisons suivantes :

D'abord, les États membres n'ont pas transposé ces mesures dans leur législation nationale lorsque ces mesures ont été adoptées. Le paquet I est adopté en 2000 et n'a été transposé dans les législations nationales qu'en 2003. La Commission a commencé à procéder à une action contre dix États membres qui ne lui ont pas notifié leurs mesures de transposition de cette législation communautaire cruciale pour la sécurité maritime et a fixé le 22 juillet 2003 comme un délai pour transposer ces mesures en droit national. Egalement, la Commission a ouvert une procédure d'infraction contre l'Autriche, la Belgique, la Finlande, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal et la Suède pour non-communication des mesures nationales de transposition de deux directives clés en matière de sécurité maritime. L'Italie et l'Espagne (États Méditerranéens) ont été classées parmi les États qui ne transposent pas ces paquets dans leurs législations nationales. Ainsi, en 2002, la Commission a procédé à une poursuite contre la France et l'Irlande devant la Cour de justice pour non-respect du seuil annuel de 25 % des navires à inspecter chaque année par l'État de port, seuil prévu par la directive sur le contrôle par l'État de port²⁴⁴. Madame Loyola de Palacio a mentionné les effets de ce retard sur

²⁴³ Le paquet contient 6 propositions majeures qui visent à compléter et à renforcer l'efficacité des mesures précédentes. Sur ce point voir, le site d'Internet de l'affaire ERIKA, *op.cit.*,

²⁴⁴ Ces informations sont publiées sur le site d'Internet du Sete et Bassin de Thau (OPIS) Tourisme Culture Shopping : <http://www.opisline.com/Journal/chichois64/mel64.html>, [consulté le 23 Juin 2009].

la sécurité maritime «*Nous aurions pu éviter la marée noire du Prestige si ces mesures clés étaient entrées en vigueur plus tôt, comme le préconisait la Commission*»²⁴⁵.

D'ailleurs, le syndicat mixte (VIGIPOL) de protection du littoral de breton a provoqué que ces paquets ne soulignent pas le rôle de l'Etat côtier qui ne peut rien faire en de présence d'un navire en transit ne battant pas son pavillon et se trouvant hors des eaux territoriales ou dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier n'a pas l'autorisation pour lui interdire de poursuivre sa route²⁴⁶.

Puis, (toujours selon le VIGIPOL), Les nouvelles mesures ont oublié le volet professionnel, elles ne soulignent pas la nécessité de l'amélioration des professions maritimes en les suivant de formations continues pour renforcer la sécurité maritime en rappelant que la majorité des accidents ont pour origine une faute humaine, et elles ont affirmé uniquement la nécessité de suivre des formations continues pour les inspecteurs. Aussi, ces mesures ne contiennent aucun texte sur le système du pavillon de complaisance qui est impliqué dans des accidents maritimes en mer²⁴⁷.

Enfin, les règlements européens ne prennent pas en compte la différence entre les régions et les voies maritime, le professeur HANOTEAU Julien voit que «*'il n'y a pas de raison de soumettre au même règlement un couloir maritime aussi fréquent que la Manche et les autres voies maritimes européennes. Les problèmes de l'environnement doivent être traités de façon décentralisée car le risques et les coûts varient énormément selon les régions*»²⁴⁸.

1.2- Le contrôle régional par l'État du port dans la rive sud de la Méditerranée (l'adoption du Mémoire Méditerranéen)

L'OMI a commencé à encourager le système de mémorandums au niveau régional surtout après avoir réussi le Mémoire de Paris.

²⁴⁵ *Ibid.*

²⁴⁶ Ces informations se trouvent sur le site de VIGIPOL, *op.cit.*,

²⁴⁷ Selon le GREENPEACE ces diverses mesures ne s'attaquent pas au cœur du système des pavillons de complaisance qui alimente les risques de pollution accidentelle. Cette information citée sur le site d'Internet de l'affaire ERIKA, *op.cit.*,

²⁴⁸ HANOTEAU (J.), Levoli Sun même scénario un an après l'Erika ? À catastrophe économique - désastre écologique le modèle américain, *La Revue Mer & Littoral*, n°43, novembre/décembre 2000, 49.

L'Assemblée de l'OMI adopte ainsi le 21 novembre 1991 la Résolution A.682 (17) sur «la coopération régionale en matière de contrôle des navires et des rejets », qui invite les États membres de l'OMI à conclure des accords régionaux sur le contrôle des navires par l'État du port.

Cette résolution, dans son paragraphe 2, a invité les États membres dans le Paris Mou à présenter leurs assistances financières, logistiques et techniques pour favoriser la conclusion d'accords régionaux ailleurs dans le monde. Une série d'accords régionaux se mettent progressivement en place

Concernant la rive Méditerranéenne Sud, huit autorités maritimes²⁴⁹ ont signé le 11 juillet 1997 à La Valette (Malte) un Mémorandum sur le contrôle de l'État du port dans la région Méditerranéenne (Mou Med), ouvert à tous les États riverains non Parties au Mémorandum de Paris.

1.2.1- Les objectifs du Mémorandum Méditerranéen

Ses objectifs sont axés sur l'application du droit international et la mise en œuvre des procédures communes.

1.2.1.1- Application du droit international

Il est important de noter que la mise en œuvre de cette entente s'effectue en appliquant les conventions suivantes²⁵⁰ :

- Convention internationale sur les lignes de charge de 1966 ;
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS de 1974) ;
- Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer ;

²⁴⁹ Les autorités signataires engageaient les pays suivants : l'Algérie, Chypre, l'Égypte, Israël, Malte, le Maroc, la Tunisie et la Turquie. Ils ont été suivis par la Jordanie, le Liban et l'Autorité Palestinienne. Sachant que la Syrie et la Libye n'adhèrent pas à ce mémorandum. Ces deux États ont été invités par le Secrétariat du Mou à participer en tant qu'observateurs à la troisième réunion du Comité, à Limassol (Chypre), qui s'est tenue du 6 au 10 octobre 1999. Il faut noter que la France, L'Italie, Grèce, Nigeria, Espagne, l'OMI, OIT, Commission Européenne, Mou de la mer Noire, Mou Afrique de l'Ouest, Paris Mou sont comme des observateurs.

²⁵⁰ Article 2.1.

- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78) ;
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW de 1978) ;
- Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (RIPAM) aussi appelée (COLREG) ;
- Convention sur les normes minima à observer sur les navires marchands de 1976 (convention n° 147 de l'OIT), ainsi que les protocoles et amendements à ces conventions et les textes ayant force obligatoire qui s'y rapportent et sont en vigueur.

Cette liste est donnée à titre indicatif. Toutes les conventions autorisant l'État du port à effectuer des inspections sur les navires étrangers sont concernées, mais seules les dispositions des instruments en vigueur auxquels chaque État du port est Partie sont appliquées par son administration²⁵¹.

1.2.1.2- Application des procédures communes

Ce Mémoire est destiné à adopter une procédure cohérente du contrôle des navires par les États du port pour arriver à un contrôle efficace.

L'objectif à atteindre est que chaque État effectue un nombre total d'inspections par an, représentant 15 % du nombre de navires étrangers dans ses ports²⁵².

Le Mémoire a également, dans l'objectif de faciliter les inspections et leur suivi, d'obliger les États membres à établir des rapports sur les inspections menées et les communiquer au Secrétariat du Mémoire, lequel construit une base de données et établit des statistiques²⁵³.

²⁵¹ Article 2.3.

²⁵² Article 1.3.

²⁵³ Article 4.1 et 4.2.

Tableau 9 indique les inspections menées par les États du MOU Méditerranéen (période de 1998 à 2004)

Pays	Inspection								Détention							
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Total	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	TOTAL
Algérie		59	211	30			488	788		0	1	0			9	10
Chypre	114	116						230	18	22						40
Egypte	686	327	558	450	174	182	349	2271	27	9	1	8	1	2	1	49
Israël	162	260	219	119	241	296	58	1328	78	96	85	6	103	62	7	437
Jordanie		52	168	284		49	209	762		0	3	1		4	13	21
Liban		0					202	202							0	0
Malte		0				211	53	264						17	4	21
Maroc	6	283	256	80				634	0	17	40	1				58
Tunisie	11	8	26	78				118	0	0	1	0				1
Turquie	2	53	331	634	194	355	577	2146	0	15	109	139	72	224	254	813
Totale	981	1153	1778	1675	609	1066	1981	9243	123	159	240	155	176	309	288	1450

Source: ce tableau est recueilli par, *Study MED MoU on port state control actions towards effectiveness and alignment with PARIS MoU standards*, Euro-Med, June 2005, .p.81.

Tableau 10 indique la participation respective des États du Mou Méditerranéen non européens (période du 15/12/1998 au 01/09/99)

Pays	Quotas d'inspection
Algérie	8%
Egypte	37%
Israël	26%
Liban	0%
Maroc	24%
Tunisie	0,5%
Turquie	5%

Source: ce tableau est recueilli par, *Méditerrananean Memorandum of Understanding on port state control*, information centre statistical, Reports for inspections in the Mediterranean Mou, (1998-1999).

Selon ces tableaux nous constatons les résultats suivants :

- La situation est donc médiocre dans la majorité des pays membres du mémorandum Méditerranéen ;
- En ce qui concerne la préparation des rapports sur les inspections menées et leur communication au Secrétariat du Mémorandum, la plupart des États ont violé leurs obligations et le témoin de cela est l'absence de statistiques récentes établis par le Secrétariat du Mémorandum²⁵⁴.

²⁵⁴

Pour savoir plus voir le site de Mou Med : <http://www.medmou.org/>. [Consulté le 25 Aout 2009].

D'autre part, le mémorandum n'a pas adopté un système de communication, comme c'est le cas dans le Mémorandum d'entente de Paris (système SIRENAC), le Mémorandum Méditerranéen suit jusqu'à maintenant le système de communication en appliqué dans l'organisation maritime internationale (c'est la technique archaïque de la paperasserie de l'OMI)²⁵⁵

²⁵⁵ Monsieur CHRISTAKIS Théodore montre les différences entre les deux systèmes suivis : « Sans entrer dans les détails techniques de chaque type de rapport, force est de constater en général l'échec du système des rapports au sein de l'OMI : la plupart des États Parties négligeaient leurs obligations de fournir des rapports au Comité de la protection du milieu marin (MEPC), et même s'ils en fournissaient ceux-ci étaient souvent incomplets ou inconsistants. En revanche, dans le système du Mémorandum tous les États Parties communiquaient constamment à la banque de données du (CAAM) à Saint-Malo les renseignements exigés par l'accord. Dans ce cadre il convient de montrer le contraste énorme entre ces deux systèmes: d'un coté la technique archaïque de la paperasserie l'OMI exigeant des États des rapports sur l'application de la Convention, et d'un autre coté le système ultramoderne du Mémorandum, où les autorités maritimes de chaque pays communiquent directement et quotidiennement par le biais d'ordinateurs et connexions on-line au Centre administratif de Saint-Malo leurs informations sur les inspections des navires effectuées dans les ports. L'échange télématique et les ordinateurs équipés de modem se sont substitués aux « machines à écrire » des rapports annuels. À l'époque de l'informatique omniprésente, le Mémorandum de Paris a su en tirer les conséquences.

Cette dernière constatation nous amène à réfléchir sur la logique des deux systèmes. Les rapports exigés par l'OMI ressemblent parfois à un « post-factum corpus separatum », dont la rédaction repose sur la « bonne volonté » des États. Ceux-ci, notant l'absence de sanctions et même de motifs ou d'incitations à rédiger de tels rapports, négligent cette **obligation pourtant** contractée. Par contre pour le Mémorandum de Paris le « reporting System » ne constitue pas « encore une obligation ». Il constitue la logique même de l'accord, sa « raison d'être ». Le système du Mémorandum a réduit la nécessité pour les autorités maritimes d'avoir leur propre système de données. Chaque État Partie fournit les renseignements nécessaires, tout en utilisant et profitant des renseignements transmis par les autres États. Cela facilite énormément l'organisation des inspections des navires car les informations acheminées permettent de détecter les navires suspectés de violations des conventions de l'OMI, les navires déjà inspectés etc. Ainsi le Mémorandum a montré clairement aux États Parties que le « reporting » des informations est indispensable à la fois pour atteindre les buts de l'accord régional, et pour servir l'intérêt national. Il a introduit cette « confidence-building function » entre les États Parties, qu'un auteur considérait comme condition sine qua non de tout système efficace de contrôle et d'échange d'informations. Par contre l'OMI, tout en rappelant « dans l'absolu » l'importance des rapports, n'a pas réussi à montrer l'intérêt du système et à créer des incitations. Et pourtant il était clair que dans les cas où les États pensaient que la communication des rapports à l'OMI servait l'intérêt national, ils fournissaient des rapports avec beaucoup d'ardeur (par exemple, l'annonce par les États de l'existence dans leurs ports d'installations de réception de résidus pollués des pétroliers, a pour conséquence d'éviter les dégazages dans l'espace maritime de ces États.

Cette défaillance de l'OMI est par ailleurs directement liée à l'absence d'un traitement, d'une analyse, et finalement d'une mise en valeur de sa part des rapports qui lui sont fournis. L'OMI ne faisait pratiquement plus que... photocopier les rapports qu'elle recevait et les distribuer pendant les réunions du Comité de la protection du milieu marin. Bien que l'examen de l'application des conventions de l'OMI ait été un sujet constamment inscrit à l'ordre du jour de ce Comité, ces discussions ont souvent été suspendues, car d'autres priorités de l'Organisation prévalaient. Par ailleurs l'OMI n'a que très, rarement analysé les rapports qu'on lui a soumis, et ce de façon intermittente et peu cohérente. Il a fallu l'activité de deux ONG (AID Environment, Amsterdam, et Friends of the Earth International) pour produire et présenter à l'OMI en 1992 une première étude globale sur le bilan des rapports fournis par les États entre 1983 et 1991.

En revanche, dans le système du Mémorandum de Paris les informations sont analysées et le Secrétariat publie chaque année un rapport général avec les statistiques et les analyses des inspections dans les ports, les défauts et violations constatés, les amendes infligées. Le rapport inclut d'ailleurs des données comparatives avec les deux années précédentes. En lisant ce rapport nous pouvons donc voir par exemple quels sont les États du Pavillon qui -si l'on tient compte du nombre des détentions de leurs navires- ne s'acquittent pas de leurs obligations internationales, et dans quelle mesure la situation s'améliore chaque année pour ces États. CHRISTAKIS (T.), *op.cit.*, pp.153-155.

Cette faiblesse de la performance est attribuable aux raisons suivantes:

- Les administrations maritimes centrales n'ont pas suffisamment de personnel et d'inspecteurs qualifiés et expérimentés pour qu'elles puissent assumer les tâches réglementaires ;
- L'incapacité économique et technologique dans la plupart des pays de MOU MED ²⁵⁶ ;
- La caractéristique commune la plus importante est que les appareils juridiques nationaux ne proposent pas une base juridique suffisamment robuste pour la mise en oeuvre et l'application des exigences de MOU MED.

1.2.2- Types d'inspection

Plusieurs types d'inspection sont prévus, plus ou moins approfondies selon les circonstances.

- Les visites générales : la visite comprend le contrôle des certificats et les documents pertinents, l'état du navire, et les conditions de vie et de travail de l'équipage.
- Une inspection détaillée : l'article 3.2.1 stipule ce type d'inspection s'il existe de bonnes raisons de croire que l'état du navire ou de ses équipements, ou de son équipage ne satisfait pas en substance aux prescriptions d'un instrument pertinent²⁵⁷. En plus le Mémorandum a mentionné les navires à inspecter prioritairement²⁵⁸.

À la fin de l'inspection, l'inspecteur doit établir un rapport d'inspection sur l'état du navire²⁵⁹. Dans ce domaine si un navire présente un risque manifeste pour le milieu marin, le navire sera immobilisé, mais le navire pourra être autorisé à appareiller sous réserve qu'il se dirige vers un autre port pour réaliser les réparations nécessaires. L'article 3.6.3 ; Annexe 2 énumère les critères que l'inspecteur doit prendre en considération lors de la décision d'immobilisation. Aussi, l'inspecteur ne doit pas retenir ou retarder indûment un navire. *«Rien dans le Mémorandum n'affecte les droits créés par les dispositions pertinentes traitant de la réparation en cas d'immobilisation ou de retard induit²⁶⁰».*

Afin de répondre à ses obligations énoncées dans la convention de Marpol, l'État du port doit équiper ses ports par les installations nécessaires pour recevoir tous les types de déchets provenant des navires.

²⁵⁶ Cf. *Infra*, p.217

²⁵⁷ Annexe 3 énumère des bonnes raisons.

²⁵⁸ Pour savoir plus voir l'article 3.3 et 3.4.

²⁵⁹ Article 3.6.1.

²⁶⁰ Article 3.10.

2- La mise en œuvre des installations de réception portuaires par l'État du port

Il faut savoir que la pollution d'origine opérationnelle des pétroliers est aussi nocive pour la santé des mers, sinon plus, que la pollution d'origine accidentelle de ce type de navire. Cependant, à la différence de la pollution accidentelle, la pollution opérationnelle des pétroliers reste mal connue car elle est la conséquence peu visible des opérations de routine qu'effectue le navire au cours de son voyage²⁶¹. Ces rejets polluants sont visés à l'Annexe I de la convention MARPOL 73/78 pour la prévention de la pollution par les navires²⁶².

L'objet principal de la convention de Marpol est de «mettre fin à la pollution du milieu marin par les hydrocarbures et l'autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances»²⁶³. La convention ne vise donc pas seulement la pollution accidentelle s'agissant d'avaries de bordé mais toutes les pollutions quelle qu'en soit la cause²⁶⁴.

D'ailleurs, cette intention se retrouve aussi dans la définition qu'elle retient du « rejet » à l'article 2, qui se présente comme « 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». Donc, les États membres doivent se coopérer, au niveau international, pour lutter contre la pollution opérationnelle et accidentelle.

Concernant l'interdiction de la pollution opérationnelle, la convention de Marpol a imposé aux États membres de mettre en place des installations de réception portuaires pour la collecte des déchets provenant des navires.

Au niveau de la mer Méditerranée, la convention de Marpol a pris en compte les spécificités écologiques, et la densité du trafic maritime, en considérant la mer méditerranée comme une « zone spéciale » (au titre de l'Annexe I et l'Annexe V). Le rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures et d'ordures est soumis à un contrôle dans la mer Méditerranée :

²⁶¹ KHODJET ET KHIL (L.), *op.cit.*, p.271.

²⁶² *Ibid.*

²⁶³ Le préambule de la convention de Marpol

²⁶⁴ MONTEIL (L.), *op.cit.*, p.21.

- Les navires sont habituellement invités à conserver à bord les déchets qui ne peuvent être déversés dans la mer ;
- Les navires doivent décharger ces déchets dans les installations de réception adéquates qui sont disponibles dans les ports et les terminaux.

Les règles 10 - 7 de l'Annexe I prévoient une date butoir pour la mise en place des installations de réception dans les zones spéciales de la mer Méditerranée, de la mer Noire et de la mer Baltique : « *le 1^{er} janvier 1977 au plus tard, dans tous les terminaux de chargement d'hydrocarbures et dans tous les ports de réparation de la zone spéciale, des installations capables de recevoir tout le ballast pollué et toutes les eaux de nettoyage des citernes des pétroliers* ».

Donc la mise en œuvre et l'application des dispositions de la convention MARPOL relatives à la création d'installations de réception portuaires sont des conditions nécessaires en matière de prévention de la pollution opérationnelle par les navires dans la mer Méditerranée.

Historiquement, tous les ports Méditerranéens de chargement d'hydrocarbures ne sont équipés d'installations de réception des eaux de ballast pollués. En effet, un retard important a été constaté dans la mise en œuvre de cette obligation. En 1978 (la date d'entrée en vigueur de la convention de Marpol), sur 19 terminaux de chargement de pétrole brut répartis dans le bassin Méditerranéen, qui exportaient environ 330 millions de tonnes par an, seulement 9 étaient équipés d'installations de réception. Les 10 autres, qui représentaient un trafic annuel de 187 millions de tonnes, ne pouvaient accepter le ballast des navires-citernes, ce qui oblige ces derniers à rejeter leur ballast en mer avant d'arriver au port de chargement²⁶⁵.

²⁶⁵ La pollution du milieu marin - la pollution pélagique, in *La protection de l'environnement Méditerranéen - contribution de la France / secrétariat d'état du premier ministre chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, op.cit.*, p 35.

Tableau 10 indique l'état des ratifications de la convention MARPOL par les pays de la région Méditerranéenne

Pays	Marpol I/II	Marpol III	Marpol IV	Marpol V	Marpol VI
Albanie	-	-	-	-	-
Algérie	X	X	X	X	-
Bosnie-Herzégovine	-	-	-	-	-
Chypre	X	-	-	X	X
Croatie	X	X	X	X	X
Egypte	X	X	X	X	-
Espagne	X	X	X	X	X
France	X	X	X	X	X
Grèce	X	X	X	X	X
Israël	X	X	-	-	-
Italie	X	X	X	X	
Liban	X	X	X	X	-
Libye	X	X	X	X	-
Malte	X	X	-	X	-
Maroc	X	X	X	X	-
Monaco	X	X	X	X	-
Serbie-Mont.negro	X	X	X	X	-
Slovénie	X	X	X	X	-
Syrie	X	-	-	-	-
Tunisie	X	X	X	X	-
Turquie	X	-	-	X	-

Source : ce tableau est recueilli par, *Les installations de réception portuaires*, Rapport du REMPEC, Malte, 2006, pp.11-12.

Alors que presque tous les pays Méditerranéens ont ratifié la convention MARPOL annexe I et l'annexe V, en vertu de laquelle la mer Méditerranée est désignée comme une zone spéciale, le respect des exigences liées à la fourniture d'installations de réception n'est pas encore atteint, dans certains ports et terminaux de la région Méditerranéenne.

Plusieurs initiatives ont été mises en œuvre pour remédier à cette situation. Lors de la 4^{ème} réunion des parties contractantes à la convention de Barcelone tenue à Gênes du 9 au 13 septembre 1985, les parties ont adopté une recommandation sur la mise en place des installations de réception portuaires à proximité des ports ou des aires abritées pour appliquer les exigences de la convention de Marpol.

En plus, les parties intéressées étaient engagées à mettre en place un projet pilote de démonstration d'une installation de ce type. Pour ce but, la Commission Européenne s'est adressée aux États Méditerranéens pour commencer à réaliser tel projet. Des réponses positives furent enregistrées de la part de la Yougoslavie, de la Grèce, de l'Italie, de l'Égypte, de la Turquie et de la Tunisie²⁶⁶.

Le rapport présenté par le secrétariat d'État du premier ministre chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs en 1989 a souligné les résultant suivants :

- Pour la Grèce, un projet pilote de nature différente, également soutenu financièrement par la Communauté, a été défini durant l'automne 1986 pour le port de Fatras. Il consiste en une unité flottante de collecte des résidus huileux, complétée par un service de collecte à terre qui dessert les environs de Fatras. En cas de succès de ce projet pilote, des unités analogues pourraient être installées dans six autres ports Grecs ;

- De même, au printemps 1987, un projet concernant la mise en œuvre d'une unité flottante de réception et de traitement des résidus huileux dans le port de Port-Saïd a pu être élaboré. Il recevra un soutien financier de la Communauté.

Les dossiers sont moins avancés en ce qui concerne l'Italie et la Tunisie. Si, avec l'Italie, des échanges de lettres et une réunion technique ont permis de cerner les besoins, des questions complexes de caractère juridique mais également quelques problèmes de nature technico-économique demeurent encore pendants.

Aussi, une initiative locale a été adoptée par le Maroc, Algérie et Tunisie en 1993, Cette initiative est une réponse au trafic maritime dense dans les côtes Sud-Ouest de la Méditerranée. Ces trois pays se sont engagés avec le soutien financier de la banque mondiale dans un projet pour gérer la pollution par les hydrocarbures qui comprend la réhabilitation et la construction d'installations de réception portuaires. Ce projet a été élargi à la Libye et à l'Égypte.

²⁶⁶ Le lancement de tels projets a été sous les auspices de la commission des communautés européennes en l'occurrence la direction générale de l'environnement, de la protection des consommateurs et de la sécurité nucléaire. *Ibid.*

Mais la solution de ce problème exige une coopération étroite entre tous les États côtiers de la Méditerranée et d'action conjointe.

2.1- La coopération régionale dans le cadre du PAM

La question de la mise en place d'installations de réception pour les eaux de cale et autres résidus d'hydrocarbures, a été incluse dans la déclaration de Gênes parmi les cibles prioritaires pour la deuxième décennie (1985-1995) du PAM.

Suite à la déclaration, un Plan d'Action concernant la fourniture d'installations de réception portuaires adéquates dans la région Méditerranée a été adoptée en 1991 par la réunion des experts nationaux sur les installations de réception portuaires dans la région Méditerranéenne organisée par REMPEC.

Le plan d'action se fixe comme objectif principal *«de mettre un terme à la pollution opérationnelle de la mer Méditerranée par les rejets provenant des navires»*, pour cela une série d'actions pour la pleine conformité avec l'annexe I et V de la convention MARPOL a été convenue, mais, malheureusement, l'initiative n'a eu aucun suivi par de différents pays.

L'absence de mise en œuvre du Plan d'action 1991 a mis en lumière la nécessité de renforcer la coopération pour la prévention de la pollution par les navires au niveau régional.

En 1995, les parties contractantes à la convention de Barcelone ont adopté des domaines prioritaires d'activités pour l'environnement et le développement du bassin Méditerranéen, dans lequel la prévention de la pollution étaient bien pris en compte, avec une référence particulière à la convention MARPOL et de ses exigences pour la fourniture d'installations de réception portuaires.

En 1997, une étape importante a été franchie par les parties contractantes lorsqu'ils ont adopté la stratégie régionale sur la prévention de la pollution du milieu marin par les navires, dans laquelle ils ont décidé que le protocole (situation critique) ainsi que les missions du REMPEC devait être modifiés, afin d'inclure la prévention de la pollution par les navires.

La Stratégie a spécifiquement mentionné le développement d'installations de réception portuaires comme une mesure prioritaire à prendre en considération lorsqu'il s'agit de décider sur les amendements au protocole. Cette stratégie a mis en place une série d'objectifs à atteindre²⁶⁷.

2.1.1- Les installations de réception portuaires dans le nouveau protocole (prévention et situation critique)

Au terme de la révision de la convention de Barcelone et de ses protocoles, les objectifs de REMPEC sont révisés et actualisés pour inclure la prévention de la pollution du milieu marin par les navires et ainsi pour assurer l'application effective dans cette région. Les règles admises sur le plan international relatives à la prévention de la pollution par les navires²⁶⁸.

En même temps, pour encourager les pays Méditerranéens à la coopération dans la prévention de la pollution par les navires, le protocole (situation critique de 1976) est modifié par le nouveau protocole (prévention et situation critique) adopté en 2002 et entré en vigueur en 2004.

Le nouveau protocole dans son article 14 prévoit des dispositions spéciales pour inciter les pays Méditerranéens à la ratification et l'application correcte de la Convention de Marpol, cet article n'impose pas les nouvelles règles et obligations²⁶⁹.

²⁶⁷ La stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires prévoit que :

- tous les principaux ports devraient établir des procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des résidus d'hydrocarbures et des eaux de ballast sales d'ici 2010 ;
- les procédures de collecte, de traitement et d'élimination des eaux de cale, des résidus d'hydrocarbures et des eaux de ballast sales devraient être en place dans tous les principaux ports d'ici 2010 ;
- Les parties contractantes conviennent d'envisager d'ici 2007 l'établissement de procédures relatives au coût d'utilisation des installations de réception, permettant leur utilisation, dès leur disponibilité, à un tarif raisonnable et non dissuasif quant à leur utilisation. Ces informations citées par, *Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires*, Quatorzième réunion des parties contractantes à la convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et à ses protocoles, Portoroz (Slovénie), 8-11 novembre 2005, ref. UNEP (DEC)/MED IG.16/10, pp.8-9.

²⁶⁸ Le but principal du REMPEC a été initialement limité à la préparation à la lutte et de la lutte contre les accidents impliquant le pétrole en cas de situations critiques.

²⁶⁹ L'article 14 stipule:

1. Les parties prennent, soit individuellement, soit en coopération bilatérale ou multilatérale, toutes les mesures nécessaires pour que des installations de réception, répondant aux besoins des navires, soient disponibles dans leurs ports et terminaux. Elles veillent à ce que ces installations soient utilisées de façon efficace sans que cela occasionne des retards injustifiés aux navires.

Les parties sont invitées à rechercher les moyens permettant de fixer un coût raisonnable pour l'utilisation de ces installations.

2.1.2- Les installations de réception portuaires dans projet de MEDA

Le principal obstacle rencontré par les pays Méditerranéens devant s'équiper d'installations portuaires étant d'ordre financier, il fallait tenter de se tourner vers un bailleur de fonds pour un financement extérieur. La question a fait l'objet de nombreuses études et a été traitée par un projet MEDA conduit par le REMPEC (2002 – 2004)²⁷⁰.

Le projet de MEDA a été accepté par la Commission Européenne et le contrat, conclu entre l'OMI (pour le REMPEC) et la Commission, a été signé en décembre 2001 et a concerné dix pays bénéficiaires du fonds de MEDA qui sont également membres à la convention de Barcelone 1976/1995 (l'Algérie, Chypre, Égypte, Israël, Liban, Malte, Maroc, Tunisie, Turquie et Syrie)²⁷¹. Ce projet prévoit :

- L'identification des besoins spécifiques des ports de chaque pays ;
- L'étude de solutions optimales, en retenant la technologie la mieux adaptée à chaque cas ;
- La réalisation des plans industriels pour les installations de réception portuaires, qui seront remis gracieusement aux pays concernés.

2. Les parties fournissent également des installations de réception adéquates pour les navires de plaisance.

3. Les parties prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer le bon fonctionnement des installations afin de limiter tout impact de leurs rejets sur le milieu marin.

4. Les parties prennent les dispositions nécessaires pour la communication, aux navires utilisant leurs ports, d'informations à jour relatives aux obligations découlant de la Convention MARPOL 73/78 ainsi que de leur législation applicable en la matière. Voir ce protocole sur le site d'Internet officiel de l'Union Européenne : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:261:0041:0046:FR:PDF>, [consulté le 14 Mars 2008].

²⁷⁰ sur ce point, voir, *Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires*, Quatorzième réunion des parties contractantes à la convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et à ses protocoles, *op.cit.*, p.8.

²⁷¹ Concernant les pays Méditerranéens membres de l'Union Européenne, quatre pays Méditerranéens membres de l'Union Européenne (Espagne, France, Grèce et Italie) ont également participé à ce projet en tant que partenaires, desquels était attendu un soutien au projet compte tenu de leur expérience dans le domaine. Ce soutien a pris la forme d'une participation des partenaires européens aux réunions du Comité de suivi du Projet, afin de conseiller le REMPEC pour la bonne exécution du Projet et de veiller à ce que les résultats de celui-ci soient conformes aux normes internationales ainsi qu'à la Directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. Le Comité de suivi a tenu trois réunions durant la période de mise en oeuvre du Projet (une réunion par an).

Les dix pays bénéficiaires du Projet ont régulièrement été tenus informés de l'état d'avancement du projet. A cet effet, des courriers étaient adressés régulièrement aux Correspondants du REMPEC et à d'autres autorités compétentes de ces pays, ainsi qu'à celles des états Méditerranéens membres de l'Union Européenne. Les pays ont également été impliqués dans l'exécution des activités. Ainsi, ils ont été invités à programmer, à préparer et à organiser, en consultation avec le REMPEC, les visites que les experts du Centre devaient rendre aux différents ports ainsi que les réunions de ces experts avec leurs autorités nationales compétentes. Les dix pays bénéficiaires ont également été ensuite invités à participer, en qualité d'observateurs, aux réunions du Comité de suivi. D'autres acteurs importants tels que les Directions générales compétentes de la Commission Européenne, l'OMI et le (PAM) du PNUE ont également été tenus informés de l'état d'avancement du projet. Ces informations citées par, *Les installations de réception portuaires*, Rapport du REMPEC, *op.cit.*, p. 19.

Le REMPEC a évalué les situations existantes et a identifié des besoins spécifiques des ports de chaque pays en se basant sur les mouvements des navires et la quantité estimée de pétrole et les ordures déchargées. Les représentants de REMPEC ont visité les ports et terminaux pétroliers pour évaluer les situations existantes.

Tableau 11 indique les ports et terminaux visités, au total, cinquante-six ports / terminaux pétroliers ont été visités

Pays	Ports/ terminaux pétroliers visités
Algérie	Annaba, Skikda, Béjaïa, Alger, Arzew&Bethioua, Oran, Jijel, Mostaganem, Ghazaouet, Ténés
Chypre	Limassol, Larnaka, Port industriel de Vassiliko, Dhekelia, Moni
Egypte	Port Saïd, Alexandrie, Sidi Kerir, Damiette, El Dekheila
Israël	Haifa, Hadera, Ashdod, Ashkelon
Liban	Tripoli, Selaata, Sidon, Jounieh, Beyrouth, Terminal de Zahrani
Malte	Marsaxlokk, La Valette
Maroc	Nador, Tanger
Syrie	Lattaqui., Banias, Tartous
Tunisie	La Goulette/Rades, Sfax, Terminal de La Skhira, Sousse, Gabès, Bizerte/Menzel Bourguiba, Zarzis
Turquie	Iskenderun, Ceyhan, Mersine, Aliaga, Baie de Nemrut, Dikili, Izmir, Antalya, Bodrum, Marmaris, Kusadasi

Ressource : ce tableau est recueilli par, *Les installations de réception portuaires*, Rapport du REMPEC, op.cit., p. 20.

L'évaluation de la situation existante a indiqué que sur les cinquante-six ports/terminaux pétroliers visités, vingt huit avaient des installations adéquates ou des installations qui avaient besoin d'améliorations mineures.

La faible amélioration de la situation dans le bassin Méditerranéen en matière de pollution de l'environnement marin par les rejets provenant des navires est attribuée aux raisons suivantes :

- L'absence, au cours des dernières années, d'une volonté politique suffisamment forte pour faire face individuellement et conjointement à un problème commun ;

- Le problème du financement de la construction de nouvelles installations de réception, et de la modernisation des installations existantes, ainsi que celui de la prise en charge des coûts de fonctionnement des installations de réception ;
- L'absence de coordination régionale satisfaisante ainsi que d'une coopération régionale pour le contrôle par l'État du port et la surveillance des voies de navigation ;
- Le manque de personnel qualifié dans de nombreux ports Méditerranéens.

Pour les pays Méditerranéens qui ne bénéficient pas du projet de MEDA, le fond d'affectation spéciale pour la Méditerranée (MTF), et le programme intégré de coopération technique (PICT) de l'OMI ont réalisé et financé des activités complémentaires similaires à celle incluses dans CE/MEDA.

Tous les ports concernés et les terminaux des pays Méditerranéens non bénéficiaires du fonds de MEDA ont été évalués²⁷².

2.2- Les installations de réception portuaires dans les pays Méditerranéens membres de l'Union Européenne

Dans sa Résolution du 8 juin 1993 sur «*une politique commune de la sécurité maritime*», le Conseil de l'Union Européenne avait inscrit parmi ses actions prioritaires le développement de la disponibilité et de l'utilisation des installations de réception dans la Communauté²⁷³.

²⁷² Á savoir les pays non bénéficiaires du fonds de MEDA sont : l'Albanie, la Croatie, la Slovénie et la Libye, le port d'Aqaba, suite à une demande spécifique de la Jordanie.

Albanie, la Croatie et la Slovénie sur les 13 ports évalués dans l'Adriatique (Albanie, Croatie et Slovénie), des installations de réception portuaires étaient disponibles dans 9 ports; 6 d'entre eux avaient besoin d'améliorer et de mettre à niveau leurs installations de collecte et de traitement des déchets d'hydrocarbures. Il a été notamment recommandé pour les ports de 3 d'entre eux d'introduire des services minimaux de collecte; il a été recommandé pour un autre port d'élargir ses capacités de stockage et de mettre en place des nouvelles installations.

En Libye, quatre ports ont été évalués: Tripoli, Misurata, Khoms et le Terminal de Zawia. Dans le cas du port de Tripoli, il n'y avait pas d'installations adéquates et organisées pour le traitement des déchets contenant des hydrocarbures; les trois autres ports de Misurata, Khoms et Zawia ne disposent d'aucune installation de réception.

Pour la **Jordanie** Le port d'Aqaba n'a pas besoin de moyens de traitement des eaux de ballast sales. Toutefois, la collecte de déchets contenant des hydrocarbures appelle à être optimisée.

En outre, des solutions optimales et des plans normalisés ont également été fournis pour les ports et de terminaux de l'Albanie, la Croatie et la Slovénie

Les plans normalisés pour les installations de réception portuaires produit dans le cadre du projet de MEDA sont applicables à tous les ports et des terminaux de la Méditerranée. En effet, ces plans ont été conçus pour couvrir une gamme de neuf types différents d'installations (trois modules combinés avec trois capacités différentes). Par conséquent, les études relatives aux dessins et modèles standard ont été distribuées à tous les pays Méditerranéens qui ne participent pas au projet MEDA, pour leur édification. *Ibid.*, pp. 24-25.

²⁷³ Le site d'Internet officiel de l'Union Européenne : http://eurhttp://admi.net/eur/loi/leg_euro/fr_300L0059.html, [consulté le 20 Avril 2008].

C'est dans ce contexte qu'a été adoptée la directive 2000/59/CE du parlement européen et du Conseil, le 27 novembre 2000, sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, la directive « *déchets* » est entrée en vigueur le 28 décembre 2002.

Cette directive vise à améliorer la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison. Cette directive s'applique :

- À tous les navires de commerce y compris les navires de pêche et les bateaux de plaisance quelques soient leurs pavillons à l'exception des navires de guerre exploités à des fins non commerciales ;
- À tous les ports des États membres de la Communauté Européenne. Les États membres devront se conformer au contenu de la directive avant le 8 décembre 2002.

La directive prévoit une double obligation :

- La grande nouveauté en matière de lutte anti-pollution, par cette directive les États membres devront s'assurer que des installations de réception portuaire adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant le port sans leur causer de retards anormaux. Pour que les États membres soient également en conformité avec cette directive, ils devront mettre en place un plan de réception et de traitement des déchets. Ces plans doivent couvrir tous les types de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison provenant des navires faisant habituellement escale dans le port et être élaborés en fonction de la taille du port et des cargaisons de navire qui y font escale.
- La directive prévoit également que les capitaines des navires entrant dans le champ d'application et escalant dans un des ports de la Communauté, doivent déposer tous leurs déchets et résidus dans les installations de réception portuaires et devront compléter un formulaire et notifier ces renseignements à l'autorité portuaire désignée à cet effet par l'État membre. Ce formulaire doit être transmis dans les plus brefs délais au moins vingt quatre heures avant l'arrivée du navire dans le port afin que les opérateurs puissent s'organiser en vue d'un retraitement.

Cependant un navire peut être autorisé à prendre la mer pour le port suivant sans déposer ses déchets s'il s'avère, sur les bases des renseignements fournis que nous avons traités plus haut, qu'il est doté d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les

déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt.

Néanmoins, s'il y a des raisons de croire que le port suivant n'est pas doté d'installations suffisantes ou si celui-ci n'est pas connu par les autorités compétentes et qu'il y a, par conséquent un risque que les déchets soient déversés en mer, l'État membre prend toutes les mesures nécessaires pour éviter la pollution marine, en obligeant le navire à déposer ses déchets avant de quitter le port.

La question du Mode de financement du retraitement prévu par la directive s'est posée : et sur ce point, deux conceptions se sont opposées : les frais de traitement des déchets sont, soit facturés en sus aux utilisateurs des installations de réception selon «*le principe du pollueur-payeur*», soit introduits dans les droits de port²⁷⁴.

Finalement, pour inciter réellement les navires à se faire retraiter dans les ports de la communauté, la directive prévoit par son article 8 de mettre en place une redevance à verser pour les déchets d'exploitation des navires.

Afin de vérifier que le navire respecte bien les règles pertinentes et dépose des déchets d'exploitation et des résidus de cargaison, les États membres doivent effectuer un nombre suffisant d'inspections (inspection ciblée) et imposent les sanctions en cas de non respect²⁷⁵.

Finalement, la situation de la pollution opérationnelle par les navires reste critique surtout dans les pays Sud de la mer Méditerranéens malgré la consécration d'un droit spécial pour protéger la mer Méditerranée.

²⁷⁴ Sur ce point voir, LAURENT (L.), *op.cit.*, pp.60-61.

²⁷⁵ Les inspections devront faire l'objet d'une attention particulière pour les navires dont le capitaine ne respecte pas ou respecte mal les engagements qu'il doit prendre au vu de cette directive. A savoir la bonne tenue de tous les documents et plan précités. Ces inspections peuvent être effectuées dans le cadre de la directive 95/21/CE lorsqu'elle est applicable ; quel que soit le cadre des inspections, la norme de 25% d'inspections fixées par la directive s'applique :

- Si l'autorité compétente n'est pas satisfaite des résultats de cette inspection, elle veille à ce que le navire ne quitte pas le port avant d'avoir déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception portuaire ;

- Lorsqu'il est clairement établi qu'un navire a pris la mer sans s'être conformé au dépôt de ces déchets ou résidus dans les installations de réception, l'autorité compétente du port d'escale suivant est informée et le navire ne sera pas autorisé à quitter le port tant qu'il n'aura pas été procédé à une évaluation plus détaillée des facteurs relatifs à la conformité du navire avec la présente directive, Art Saigon : un petit chargeur au cœur du commerce maritime. *Ibid.* pp. 61-62.

En raison de cette faiblesse dans la deuxième ligne de défense de l'environnement marin, le droit international de l'environnement reconnaît le rôle de l'État côtier pour protéger l'environnement marin contre la pollution par les hydrocarbures provenant des navires. L'État côtier a un intérêt dans la protection ces plages et ses côtes, en particulier ses ressources naturelles.

B- L'État côtier

Les États situés le long des grandes routes maritimes ont également contribué à la reconnaissance du concept d'«État côtier» revendiquant des compétences destinées à compenser le laxisme de certains État du pavillon²⁷⁶. L'État côtier s'est vu reconnaître d'importants pouvoirs dans le cadre de la convention de 1982 pour protéger ses mers territoriales, ses zones économiques exclusives et la haute mer en cas d'accident.

L'État côtier peut poursuivre les infractions commises dans ses eaux territoriales si la pollution causée est délibérée et grave, et il peut immobiliser le navire étranger qui cause cette pollution. En cas d'immobilisation du navire, celle-ci doit être réduite au minimum et l'État du pavillon doit être informé sans délai. Dans l'exercice de ces compétences, aucune discrimination ne doit être subie par les États tiers²⁷⁷.

Pareillement, si l'infraction est commise dans la zone économique exclusive, l'État côtier peut demander au navire étranger de fournir tous renseignements nécessaires pour établir la matérialité de l'infraction, et il peut également poursuivre les infractions commises dans ses zones économiques exclusives devant ses tribunaux si un dommage a été causé ou risque d'être causé à ses ressources, et il peut immobiliser le navire qui commet une infraction aux normes internationales²⁷⁸.

Si le navire étranger fait l'objet d'une enquête ou d'une poursuite, l'inspection de ce navire doit se limiter à l'examen des documents de bord. Ce n'est que si des irrégularités apparaissent lors de cette enquête qu'une inspection matérielle plus poussée sera possible²⁷⁹.

²⁷⁶ KISS (A.), BEURIER (J-P.), *op.cit.*, p.195.

²⁷⁷ La convention de Montégo Bay. Article. 227.

²⁷⁸ La convention de Montégo Bay. Article. 220.

²⁷⁹ La convention de Montégo Bay. Article. 226.

En cas de poursuite, l'État côtier doit informer l'État du pavillon des procédures prises pour réprimer l'infraction commise. Si l'État du pavillon a demandé de poursuivre l'infraction devant ses tribunaux, l'État côtier doit suspendre son action sauf si l'infraction était commise dans ses zones sous souveraineté. Ce dernier n'est pas tenu d'abandonner en cas de dommage grave causé à son environnement ou si l'État du pavillon a à plusieurs reprises manqué à ses obligations dans ce domaine²⁸⁰.

En plus, conformément à l'article 221 de la convention de 1982 l'État côtier a le droit d'intervention en haute mer afin d'empêcher la pollution de ses côtes et de ses espaces maritimes²⁸¹.

Afin d'assurer une prévention efficace de la pollution, et d'intervention active, l'État côtier doit établir un système national de prévention et élaborer ses plans d'urgence nationaux, et doit conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux et sous régionaux pour minimiser les effets de pollution pétrolière suite à un accident majeur.

Au niveau de la mer Méditerranée, à partir de 2002 le nouveau protocole sur la situation critique couvre la coopération pour la prévention, la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine en cas de situation critique. À partir de cette date les compétences de REMPEC se sont entendues pour couvrir la question de prévention de la pollution de la mer Méditerranée provenant des navires.

Le REMPEC ouvre son soutien technique aux États côtiers Méditerranéens pour ratifier et appliquer les conventions internationales relatives à la prévention, la réduction, la surveillance de la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures provenant de navires.

D'autre part, le protocole de la convention de Barcelone sur la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et la lutte contre la pollution en Méditerranée en cas de situation critique a obligé les États membres à élaborer des plans

²⁸⁰ La convention de Montégo Bay. Article. 228.

²⁸¹ Il s'agit ici de mesures exceptionnelles inspirées de l'affaire du Torrey Canyon quand le gouvernement britannique avait tenté d'incendier le pétrole qui était resté à l'intérieur du navire. L'article 221 formule d'une manière plus générale encore cette importante exception au principe de la liberté de la haute mer ; il déclare en effet que tout état peut prendre au-delà de sa mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages effectivement subis ou dont il est menacé afin de protéger son littoral ou des intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer. ARBOUR (J-M.), LAVALLEE (S.), *op.cit.*, pp.332-238.

d'urgence nationaux afin de pouvoir réagir rapidement aux évènements, et à instaurer une coopération bilatérale et multilatérale entre les pays de la Méditerranée pour assurer une surveillance continue de la pollution dans la zone de la mer Méditerranée²⁸².

Le centre de REMPEC a été mis en place son assistance afin d'aider les États côtiers à élaborer des plans d'urgence et à instaurer une coopération entre les États.

L'assistance de REMPEC dans ce domaine se représente en deux axes :

- Aider les états côtiers à établir des plans d'urgence nationaux ;
- Aider les états côtiers voisins à conclure des accords bilatéraux, multilatéraux et sous régionaux pour la préparation à la lutte et la lutte contre la pollution maritime en cas de situation critique.

En ce qui concerne l'assistance dans le développement de systèmes nationaux pour la préparation à la lutte et la lutte, depuis 1976 à nos jours, 13 États côtiers Méditerranéens ont mis en place des systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte, avec des plans d'urgence nationaux (Algérie, Chypre, Croatie, Égypte, Espagne, France, Grèce, Israël, Italie, Maroc, Monaco, Slovénie et Tunisie)²⁸³. Et le plan de Slovénie est en phase de révision²⁸⁴.

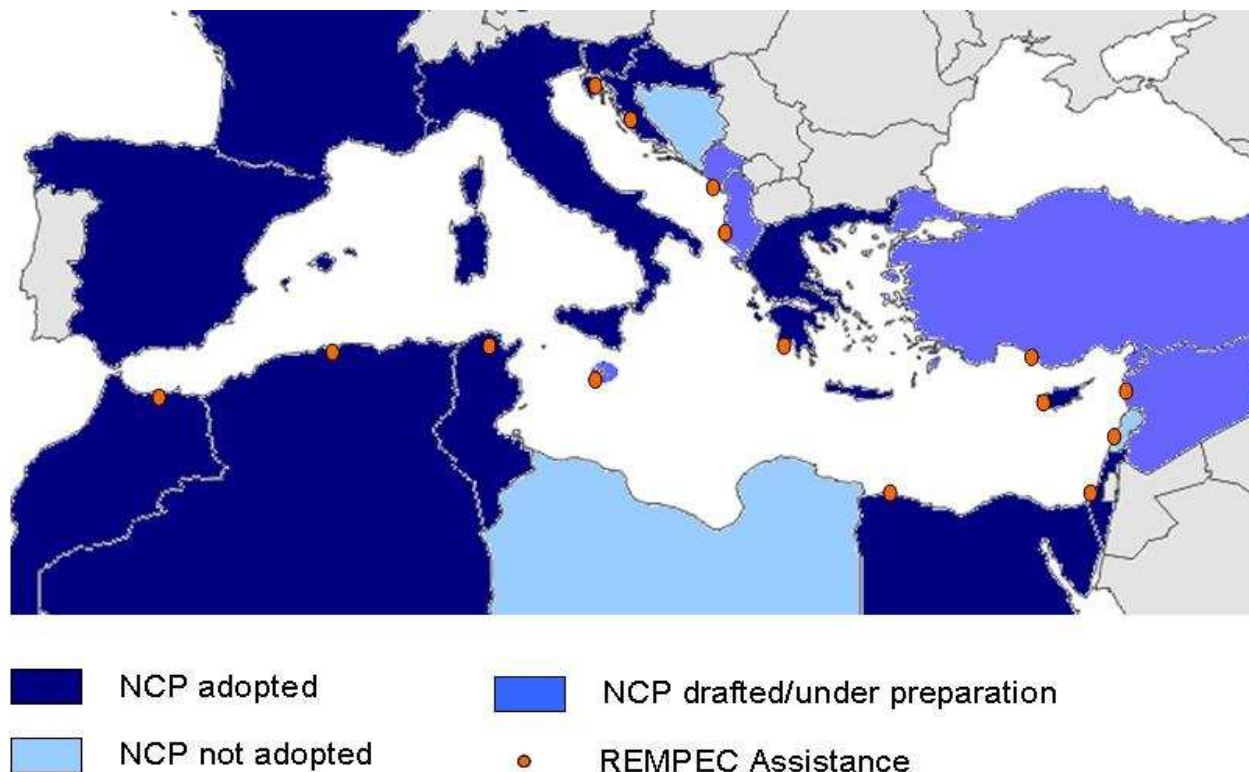
Cinq plans sont en cours de préparation (Malte, Monténégro, Albanie, Syrie, Turquie.). Trois pays n'ont pas encore doté ses plans d'urgence nationaux (Libye, Liban, Bosnie-Herzégovine).

²⁸² Avec ce protocole et en tirant les leçons de l'accident de l'Erika et d'autre accidents récents, les États côtiers Méditerranéens pourront renforcer leurs capacités nationales en ce qui concerne l'application des conventions internationales relatives et seront en mesure de coopérer pour leur mise en œuvre effective. *Les leçons tirés par l'Erika - le nouveau protocole situation critique prêt à la signature, La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 44, 2001, p.10.

²⁸³ Le REMPEC a aidé les autorités nationales compétentes d'Albanie, d'Algérie, de Chypre, de Croatie, d'Égypte, d'Israël, du Liban, de Libye, de Malte, du Maroc, du Monténégro, de Slovénie, de Syrie, de Tunisie et de Turquie à développer leurs systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution du milieu marin. Ces informations sont recueillies sur le site de REMPEC : http://www.rempec.org/rempec_fr.asp?theIDS=2_86&theName=LUTTE&theID=9&daChk=0&pgType=1#National_Systems, [consulté le 15 Mai 2010].

²⁸⁴ *La protection de la Méditerranée contre les accidents maritimes et les rejets illicites des navires*, Rapport de REMPEC, *op.cit.*, p.30.

Carte 4 indique les systèmes nationaux de préparation à la lutte et la lutte contre la pollution marine, y compris les plans d'urgence nationaux dans les états côtiers Méditerranéens



Source : cette carte est recueillie sur le site d'Internet du REMPEC : http://www.rempec.org/rempec_fr.asp?theIDS=2_86&theName=LUTTE&theID=9&daChk=0&pgType=1, [consulté le 15 Mai 2010].

Afin d'aider les États côtiers à financer ces projets nationaux, plusieurs moyens financiers sont mis à la disposition des États Méditerranéens :

- Les projets relatifs à la protection de l'environnement en Méditerranée ont été financés par la banque mondiale et la Banque Européenne d'investissement (BEI) ;
- Les deux ont mis en place le programme environnemental pour la Méditerranée (EPM) qui a adopté en 1990 le programme de METAP. Ce programme se concentre sur le renforcement des capacités institutionnelles, la surveillance de la pollution dans la zone de la mer Méditerranée et la gestion des ressources marines et côtières en conformité avec le développement durable ;
- L'Union Européenne a adopté le plan de stratégie et plan d'action pour la Méditerranée (MEDSPA) pour aider les États non communautaires à financer ces projets nationaux ;
- Mais le moyen financier le plus important est le programme LIFE-Pays Tiers de la Communauté Européenne. Ce moyen a été adopté en 1992 afin d'aider les États côtiers Méditerranéens et les États côtiers en mer Baltique à financer leurs plans d'urgence nationaux.

Sur le plan de la coopération bilatérale, multilatérale et sous régionale entre les états côtiers voisins, le REMPEC aide aussi les États voisins à conclure comme ces accords.

Ces accords sous-régionaux permettent de renforcer les capacités de lutte en cas de situation critique en mettant en place des ressources et la gestion conjointe des opérations.

À ce jour, 5 accords sous régionaux existent en Méditerranée, dont 3 ont été développés avec l'aide du REMPEC²⁸⁵. Ces accords sont les suivants :

- France, Monaco, Italie ont signé en 1976 l'accord RAMOGE, cet accord a été complété par en 1993 par le plan RAMOGE qui se concentrait sur la définition des procédures communes de lutte contre les marées noires. Celui-ci a été entièrement actualisé début 2005²⁸⁶ ;

- Chypre, Égypte, Israël (aide du *REMPEC*) entre 1993-1995, financé par LIFE-Pays tiers de CE. Dans le cadre de cet accord, un plan d'urgence sous régional (SRCP) a été mis en œuvre pour couvrir les eaux territoriales et les zones d'intérêts de ces pays.

Afin de développer les capacités de lutte contre la pollution en cas de situations critiques dans les zones vulnérables de ces pays, le REMPEC a mis en œuvre (1997-2000) un projet complémentaire financé par LIFE-pays tiers de CE, ce projet vise à développer le système de communication entre ces pays, à organiser des cours de formation sur la lutte contre la pollution en cas de situations critiques et à fournir les trois pays par les équipements adéquats ;

- Algérie, Maroc, Tunisie (aide du *REMPE*). Développé entre la fin 2001 et le début 2005, cet accord a mis en œuvre un plan d'urgence sous régional financé par le programme de coopération technique intégré de l'OMI (ITCP). Ce plan se caractérise par la prise en compte de la situation réelle des Etats parties ;

- Le système sous-régional pour l'Adriatique nord et l'Adriatique sud/ mer Ionienne est établi entre Croatie, Italie, Slovénie (aide du REMPEC) et développé entre mars 2003 et novembre 2005. Les parties doivent désigner les autorités nationales chargées d'assurer la prévention de la pollution provenant des navires et des centres de coordination de la prévention de la pollution (PPCC), l'organisation des rencontres des Centres de coordination de la prévention de la pollution (PPCC) nationaux, les phases des mesures et activités de prévention, les

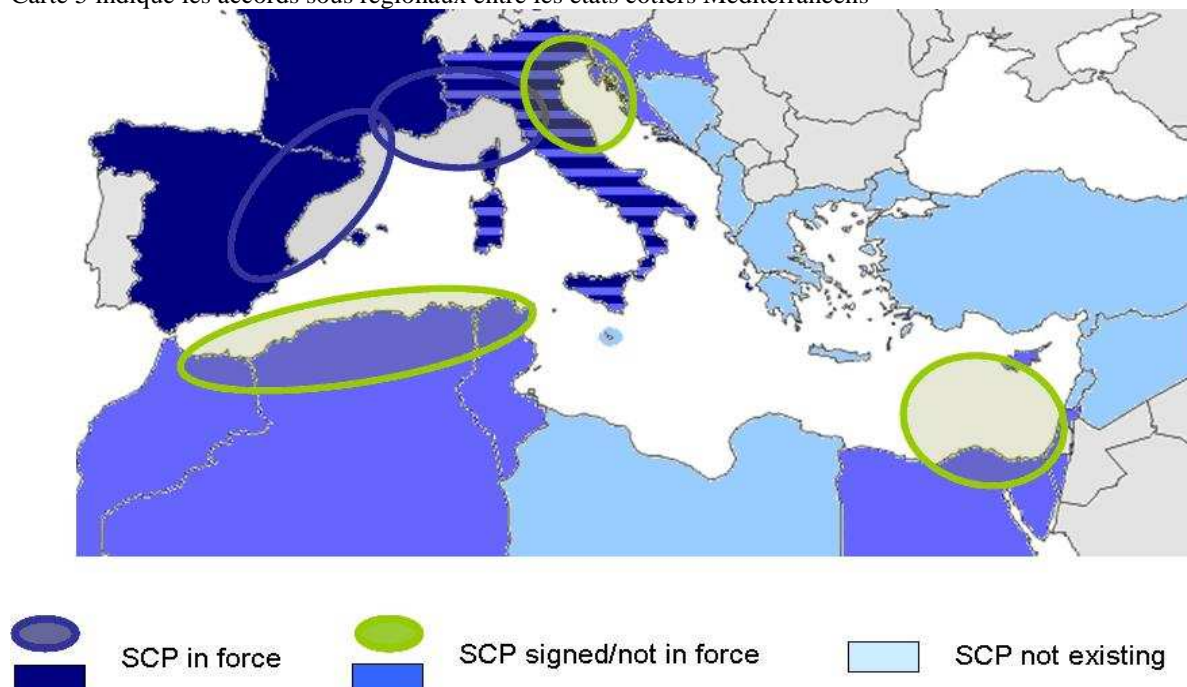
²⁸⁵ *La coopération, la préparation à la lutte et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures en Méditerranée*, Atelier de travail régional gouvernements- industries, Marseille- France entre 11 et 12 mai 2009, ref. UNEP (DEPI)/MED WG 337/Inf.7, p. 13.

²⁸⁶ Il convient toutefois de noter qu'aucun de ces trois pays n'a sollicité l'assistance du REMPEC, que ce soit pour préparer le Plan RAMOGEPOL initial ou pour travailler à sa révision. Ces informations sont recueillies sur le site de REMPEC : http://www.rempec.org/rempec_fr.asp?theIDS=2_86&theName=LUTTE&theID=9&daChk=0&pgType=1#National_Systems, [consulté le 15 Mai 2010].

activités préliminaires, et enfin les activités préventives. Pour en savoir plus voir le site de REMPEC²⁸⁷ ;

- Le Plan sous régional pour le golfe du Lion entre l'Espagne et la France).

Carte 5 indique les accords sous régionaux entre les états côtiers Méditerranéens



Source : cette carte est recueillies sur le site d'Internet du REMPEC : http://www.rempec.org/rempec_fr.asp?theIDS=2_86&theName=LUTTE&theID=9&daChk=0&pgType=1, [consulté le 15 Mai 2010].

Enfin, il faut mentionner que l'assistance technique de REMPEC dans les domaines de prévention et de préparation à la lutte, et la lutte contre la pollution de la mer Méditerranée provenant des navires, se traduit par les points suivants :

- La mise en œuvre de l'Unité Méditerranéenne d'Assistance (UMA) qui se compose d'experts compétents en matière de lutte contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures et les autres substances dangereuses ;
- Au niveau des inventaires et des annuaires, le REMPEC a établi un système d'information régional (SIR) pour fournir les autorités nationales par les données récentes ;
- La création en 1997 du programme du Mediterranean Oil Industry Group (MOIG). Le but principal de ce moyen est le renforcement de la coopération entre les États et les sociétés pétrolières dans le domaine de la préparation à la lutte et de la lutte contre les déversements d'hydrocarbures en conformité avec la convention OPRC de 1990²⁸⁸.

²⁸⁷ Ibid.

²⁸⁸ La protection de la mer Méditerranée contre les accidents maritimes et les rejets illicites des navires, Rapport de REMPEC, *op.cit.*, p.31.

- Organiser des conférences, des ateliers et des cours de formation pour le personnel impliqué dans le domaine de prévention et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et les autres substances dangereuses²⁸⁹ ;
- En plus le REMPEC offre une expertise technique et juridique de développement des programmes nationaux pour améliorer la performance des administrations maritimes. En plus le centre propose des études sur le développement de lignes directrices et d'instruments régionaux visant à l'application cohérente des normes internationales par les États côtiers Méditerranéens.

Après avoir présenté le rôle étatique des acteurs dans le domaine de la sécurité maritime, nous allons mettre la lumière sur le rôle des acteurs privés.

Section II- Les organes privés

En principe, nous constatons que les États sont responsables de contrôler des navires et de délivrer les certificats nécessaires. Toutefois, nous trouvons qu'il existe des acteurs privés qui exercent les compétences d'États.

Actuellement, nous constatons que l'État du pavillon renonce à ses engagements dans le contrôle des navires battant son pavillon au profit des sociétés de classification, soit pour des raisons économiques ou à cause de l'État du pavillon qui ne dispose pas d'inspecteurs spécialisés et qualifiés dans le contrôle des navires ou qu'ils n'ont pas de nombre suffisant d'inspecteurs pour le contrôle des navires.

D'autre part, les compagnies pétrolières effectuent des inspections sur les navires qu'ils désirent affréter afin de contrôler l'état du navire et sa navigabilité.

Dans cette section nous allons étudier l'efficacité des sociétés de classifications (§ I) et des compagnies pétrolières (§II) en matière de contrôle des navires.

§I- Les sociétés de classification

Le premier des acteurs privés qui a un rôle à jouer en matière de sécurité maritime est donc la société de classification du fait du rôle de conseil qu'elle possède vis-à-vis des services des États et des professionnels.

²⁸⁹ Depuis 1980, plus de 2000 stagiaires des États riverains de la Méditerranée ont bénéficié du programme de formation du Centre. *Ibid.* p.29.

En effet, l'État du pavillon doit contrôler le bon état de navigabilité des navires immatriculés sous son pavillon pour délivrer l'important permis de navigation (ou autres certificats internationaux de sécurité en application des diverses conventions et codes afférents applicables aux navires), au cours de visites annuelles d'inspection. Mais, dans nombre de cas, les moyens administratifs mis en oeuvre sont particulièrement limités, aboutissant le plus souvent à une sous-traitance des contrôles auprès des sociétés de classification plus ou moins sérieuses et reconnues, ce qui est d'ailleurs un élément important pris en compte dans le « *scoring* » attribué à chaque navire par les assureurs ou les États côtiers²⁹⁰.

Cette délégation est acceptée à la fois par la convention sur les lignes de charge (article 13) par la convention SOLAS (chapitre I, article 6 a) et la convention MARPOL (annexe I, règle 4.3 a).

Dans ce paragraphe, nous allons présenter une définition des sociétés de classification (A), et mettre la lumière sur la situation actuelle de ces sociétés (B).

A- Présentation des sociétés de classification

À l'origine, les sociétés de classification sont nées du besoin des assureurs d'évaluer la qualité technique des navires au XVIIème siècle. Mesurant le risque qu'encourrait le navire en raison de son état, ils pouvaient ainsi déterminer le montant des primes²⁹¹.

3 raisons justifient la délégation des sociétés de classification :

- Les sociétés de classification jouissent des compétences techniques et possèdent un réseau international d'experts qui va faciliter une application homogène des exigences réglementaires²⁹².
- Les moyens économiques et financiers de l'État du pavillon sont insuffisants pour procéder aux opérations des inspections nécessaires.
- Le pavillon de complaisance justifie la délégation de ces sociétés²⁹³.

²⁹⁰ DELFAUD (p.), *La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises*, Rapport de réseau transnational atlantique des partenaires économiques et sociaux - groupe de travail (accessibilité), Nantes, 2005, p. 16.

²⁹¹ DE CET BERTIN (C.), *Introduction au droit maritime*, Paris, Ed. Ellipses, 2008, p.104.

²⁹² Pour illustration, le Bureau Véritas actuellement emploie plus de 1000 experts marins qui travaillent dans 420 centres d'inspections répartis dans 150 pays. CHEVALIER (P.), *op.cit.*, p.10.

Les États du pavillon de complaisance favorisent l'enregistrement sous son registre en adoptant des législations peu contraignantes,.....etc. en plus ces États délèguent les sociétés de classification moins sérieuses pour appliquer les normes internationales donc ils encouragent l'immatriculation des navires sous son registre.

Actuellement, les sociétés de classification effectuent deux missions, la classification et la certification.

Sur le plan de la classification, les sociétés doivent vérifier que les normes de construction sont respectées et que l'état et le fonctionnement de la coque et les machines sont satisfaisants. Cela est utile aux assureurs, qui peuvent ainsi avoir des informations sur les navires qu'ils vont couvrir et calculer le risque encouru. Si l'inspection du navire n'est pas satisfaisante, la société peut « *déclasser* » celui-ci. Un navire ou une structure ayant perdu sa classe ou n'étant pas certifié ne pourra pas travailler.

Concernant la certification, les sociétés de classification doivent vérifier la conformité aux règles nationales et internationales. Le certificat de navigabilité est accompagné chaque année par la vérification de divers points de contrôles. Si un navire n'obtient pas le certificat ou si un défaut grave est détecté à la suite d'un contrôle, le navire n'a pas le droit de quitter le port où il est accosté sans que les réparations soient effectuées. En plus, il n'a pas le droit d'obtenir un nouveau certificat d'un autre organisme habilité. Mais cela n'est pas le cas si l'armement est vendu²⁹⁴.

Mais pratiquement la crédibilité des sociétés de classification est mise en doute pour de nombreuses raisons.

B- La situation actuelle des sociétés de classification

Actuellement, les principales sociétés de classification sont regroupées au sein de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS). L'IACS est une association professionnelle qui facilite la coopération entre les sociétés et l'uniformisation des règles.

²⁹³ ROBERT (S.), *L'Erika - responsabilités pour un désastre écologique*, Ed. Pedone, 2003, p.154.

²⁹⁴ MA (L.), *L'état de navigabilité du navire*, Mémoire pour le DESS de droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports (CDMD), faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit d'économie, et des sciences d'Aix-Marseille, 2005, p. 27.

IACS possède un représentant permanent au sein de l'OMI depuis 1976 et a également un rôle consultatif.

Théoriquement, les sociétés de classification jouent un rôle extrêmement important dans le processus et doivent accomplir leur tâche avec efficacité et une grande diligence. Ces sociétés devraient veiller à faire respecter leurs propres critères²⁹⁵.

Néanmoins il y a un doute sur la crédibilité de la société de classification car il y a un fossé entre les certificats délivrés par les sociétés de classification et l'état réel des navires.

Même si c'est la responsabilité des États du pavillon de garantir que les normes sont maintenues, en fait, c'est l'inspecteur de classification qui détermine si tel est effectivement le cas sur le terrain ; il existe plusieurs conflits d'intérêts potentiels.

Premièrement, c'est l'armateur qui paie pour l'inspection et il y a concurrence entre les sociétés pour les business (une situation qui pourrait mettre la pression sur un inspecteur).

Deuxièmement, de nombreux propriétaires sont des membres des comités qui régissent les sociétés, ce qui permet une influence à haut niveau sur les politiques de ces sociétés.

Par conséquent, les armateurs ont une influence considérable sur la classe comme (serviteur) des régulateurs.

La plupart des sociétés de classification ont un but lucratif, et ne sont pas comme les organisations qui existent pour le bénéfice de l'industrie qu'ils servent. Les Comités qui représentent l'industrie comprenant des représentants de propriétaires et exploitants de navires, les constructeurs, les assureurs, les affréteurs et les autres parties concernées régissent ces sociétés. Un petit nombre de sociétés, cependant, sont des entreprises limitées avec leurs actionnaires.

Il est utile de souligner que les sociétés ne sont pas des législateurs, elles ne sont pas des organismes renforcés, ils n'ont aucune autorité. Il n'existe pas de mesures punitives

²⁹⁵ *Ibid.* p.24.

contre le propriétaire d'un navire. Si le navire ne satisfait pas aux normes requises comme prévu dans les règles, et le propriétaire ne procède pas aux travaux correctifs, les certificats de classification seront retirés - rien d'autre. En outre, elles ne sont pas responsables de l'entretien des navires, les certificats délivrés, ou dans le cas d'un contrôle périodique approuvé, indiquent au moment du contrôle que le navire soit satisfait à la norme prescrite²⁹⁶.

Ces sociétés ont donc un statut bâtard. D'une part, elles ont un rapport de client avec les armateurs qui les sollicitent. D'autre part, elles donnent la navigabilité au nom d'un État. Mais Ces sociétés sont le "*Maillon faible*" du système. Elles ont en effet **avantage** à gérer et contrôler le maximum de navires. Elles veulent fidéliser le client car toutes ces sociétés de classification se font concurrence. Pour cela, elles pourraient être "*arrangeantes*"²⁹⁷.

Il est nécessaire de savoir que lorsque le navire change de société de classification est souvent que ne satisfait plus aux normes de sécurité maritime en termes d'années ou en termes techniques, le changement d'une classe connue pour son sérieux pour une classe de dire moins scrupuleux permet ensuite le propriétaire de continuer à exploiter son navire dans le repositionnement parfois dans une zone maritime moins soumis à la rigueur de l'Europe et les États-Unis. Ce changement peut également être le résultat de relations entretenues par le propriétaire de longue date avec la société de classification.

L'institut de Soudure et de Qualité (ISQ) de Lisbonne ajoute que c'est le manque de temps (les navires souhaitant toujours quitter rapidement les ports pour des raisons économiques) qui explique le plus souvent l'insuffisance des procédures suivies par les sociétés de classification²⁹⁸.

Le débat sur le rôle des sociétés de classification en matière d'inspection des navires et sur la véracité des certificats émis par elles a rebondi avec l'affaire du naufrage de l'Erika²⁹⁹:

²⁹⁶ ABD ALWARETH (A-A.), *op.cit.*, p.178.

²⁹⁷ *Ibid.*

²⁹⁸ DELFAUD (p.), *La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises*, Rapport de réseau transnational atlantique des partenaires économiques et sociaux : groupe de travail (accessibilité), *op.cit.*, p. 42.

²⁹⁹ Ces informations sont extraites sur le site d'Internet de la Coordination marée noire : <http://coordination-maree-noire.eu/spip.php?article5495>, [consulté le 07 MAI 2008].

En février 1998, alors que l'Erika avait encore ses certificats du Bureau Véritas (suite à la visite quinquennale de juin 93), les propriétaires décidèrent de changer de société de classification. Par commodité -selon leurs dires- ils choisirent le RINA, société italienne, avec la perspective d'y classer toute leur flotte en expansion. En février, la société RINA a donc effectué une visite simple, préparatoire au changement de société.

Après cette visite, l'inspecteur du RINA a fait une description "alarmante" de l'état du navire. Des déficiences graves étaient constatées. Dans l'état où il était, l'Erika a continué, malgré tout, à naviguer. Et à faire escale dans des ports européens : Amsterdam, Londres ... Son certificat quinquennal était valable jusqu'au 15 juin !! La société RINA et l'armateur n'ont pas informé Véritas qui le garantissait toujours. L'Erika avait plus de vingt-trois ans et aurait pu aller à la casse.

Mais, suite à une rencontre "informelle" en avril, les propriétaires et le RINA décident de faire des réparations au Montenegro, en juin, pour qu'il obtienne son renouvellement de "classe" pour cinq ans.

La commission permanente d'enquête sur les événements de mer (cpem) chargée de l'enquête sur les causes du naufrage de l'Erika a relevé les lacunes et les défauts des émissions effectuées par les sociétés de classification, cette commission a démontré :

- L'absence de transparence des sociétés de classification et ;
- La raison principale du naufrage d'Erika est une défaillance de la structure du navire. Or ces faiblesses de structures n'ont pas été décelées par les sociétés de classification.

Le 16 janvier 2008, la 11^{ème} chambre correctionnelle du Tribunal de grande instance de Paris a rendu son jugement sur l'Erika, le tribunal retient la faute de tous ceux qui, par imprudence, ont laissé appareiller un navire dont ils connaissaient l'état de dégradation avancé, soit pour avoir sciemment fait réaliser des travaux a minima à la suite des visites réglementaires, soit pour avoir délivré, même à titre temporaire, des certificats de navigabilité à l'occasion de certaines de ces visites, soit enfin pour avoir sélectionné, en vue de l'affrètement, un navire dont l'état ne pouvait être ignoré. Le jugement a établi la responsabilité des sociétés de classification en condamnant *« toute personne exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle dans la gestion et la marche du navire »*³⁰⁰.

³⁰⁰ Cette jurisprudence citée par, REVILOI (L.), *Erika - le jugement*, *La Revue Maritime* n° 481, janvier 2008, p. 65.

Aussi, la crédibilité des sociétés de classification a été mise en cause après le naufrage de l'Levoli Sun qui a coulé non loin de l'Erika et qui avait lui aussi été accrédité par la société italienne Rina. L'histoire se répète³⁰¹.

Pour protéger le milieu marin, les activités des sociétés de classification ont été encadrées à deux niveaux différents (l'OMI, et l'Union Européenne) :

Au niveau international, les conditions d'exercice des sociétés de classification par délégation des administrations d'État concernées ont été fixées par les résolutions A739 et A789 de l'OMI, respectivement en novembre 1993 et novembre 1995³⁰². Les deux résolutions imposent aux États déléguants plusieurs exigences :

- Les États doivent vérifier que les sociétés de classification possèdent la capacité technique et scientifique pour effectuer l'inspection ;
- Ces sociétés doivent disposer d'une expérience dans le domaine de l'évaluation de la conception, de la construction et de l'équipement des navires ;
- En plus les sociétés de classification doivent être toujours en conformité avec les principes de déontologie. Pour cela l'IACS a mis en place un code d'éthique qui fixe les règles de bonne conduite que doivent respecter ses membres afin de préserver leur réputation d'intégrité et d'indépendance.
- Les États doivent contrôler les missions des sociétés de classification en communiquant toujours avec les organismes déléguants, et en effectuant des visites supplémentaires des navires.

Le deuxième niveau du contrôle plus strict imposé aux sociétés de classification se traduit par les mesures mises en place par l'Union Européenne.

Ces règles standard ont été reprises par une première directive du Conseil de l'Union européenne 94/57/CE en novembre 1994 qui a établi des règles et normes communes concernant les organisations habilitées à effectuer l'inspection et la visite des navires³⁰³, et a fixé les procédures d'agrément des sociétés de classification comme ses demandes, ses suspensions et ses suppressions. Cette directive a été modifiée, en décembre 2001 après le

³⁰¹ HANOTEAU (J.), *op.cit.*, p.49.

³⁰² La résolution A. 739 a établi des directives à l'attention des États désirant «reconnaître des sociétés de classification». La résolution A. 789 traite des fonctions des organismes agissant au nom de l'administration en matière de visites et de délivrance des certificats.

³⁰³ DE CET BERTIN (C.), *Introduction au droit maritime, op.cit.*, p.105.

nauffrage de l'Erika par la directive 2001/105 qui a renforcé les pouvoirs et le contrôle de la Commission sur les sociétés de classification.

Désormais les sociétés de classification doivent répondre à des critères qualitatifs plus stricts pour être agréées par l'Union Européenne, avec une procédure complémentaire de retrait ou de suspension de cet agrément. De plus sont désormais définies des conditions harmonisées de mise en oeuvre de leur responsabilité financière en cas «*d'omission volontaire* » ou «*de grave négligence* »³⁰⁴.

Le CES de Galice note que les récents naufrages ont mis à mal la crédibilité des sociétés de classification et de leur association internationale (IACS) ce qui appelle un effort de standardisation des normes à appliquer. C'est ce à quoi s'applique déjà le groupe dit LAN intégré par les sociétés ABS, LR et DNV pour tenter d'homogénéiser leurs méthodes d'audit des navires. A cet effet, le CESR de Bretagne insiste sur la nécessité de bien distinguer les procédures de classification et de certification. Il faudrait empêcher qu'une même société de classification soit compétente à cumuler le contrôle d'un bateau pour un armateur et opérer une mission de service public (certification) pour ce même bateau³⁰⁵.

Actuellement, les sociétés de classification sont obligé de faire œuvre de plus de transparence, ces sociétés sont obligées de transmettre l'historique du navire en cas de transfert à une nouvelle société de classification, et, en cas d'accident, de faire leurs meilleurs efforts pour communiquer au plus vite le dossier technique du navire. La nouvelle société doit consulter la société d'origine.

Aussi, Les sociétés de classification doivent transmettre à la Commission Européenne et au système SIRENAC et aux États qui leur accorde l'agrément des rapports périodiques sur les informations concernant le classement ou le déclassement.

D'autres mesures ont été adoptées pour encadrer les activités des sociétés de classification. La décision cadre 2005/667/JAI a été adoptée «*visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires*». Les sociétés de classification pourront être poursuivis en cas des infractions. Aussi, afin de renforcer le cadre pénale, le

³⁰⁴ DELFAUD (p.), *La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises*, Rapport de réseau transnational atlantique des partenaires économiques et sociaux : groupe de travail (accessibilité), *op.cit.*, p.19.

³⁰⁵ *Ibid.* p.42.

parlement européen et le Conseil de l'Europe ont annoncé avoir adopté le 5 mai 2009 une nouvelle directive criminalisant les cas sérieux de pollution et imposant aux États membres de mettre en oeuvre des sanctions pénales effectives, proportionnées et dissuasives.

Au niveau de la mer Méditerranée les trois pays qui font le plus appel à des sociétés de classification sont³⁰⁶ :

-**Chypre** (13 sociétés de classification : ABS, BV, CBS, CCS, DNV, GL, HRS, KRS, LR, MRS, Class NK, PRS, RINA, RNR) ;

- **Malte** (13 sociétés de classification : ABS, BV, DNV, GL, HRS, KRS, LR, Class NK, PRS, RINA, CCS, CRS, RS) ;

- **Liban** (6 sociétés de classification : DNV, LR, BV, ABS, RINA, NKK).

À Chypre et Malte, la variété des sociétés de classification a engendré la compétition et la concurrence entre elles, pour cela l'objectif principal de ces sociétés est un but lucratif.

D'autre part, les trois pays sont classés parmi les pavillons de complaisance qui encourage les armateurs à enregistrer leurs navires sous ses pavillons. Cette situation stimule les armateurs de choisir les sociétés de classification les moins sérieuses et peu regardants sur la qualité des services rendus surtout les sociétés qui ne sont pas affiliées à l'IACS (donc l'IACS n'exerce aucun contrôle sur elles).

§II- Les compagnies pétrolières

Dans le cas des pétroliers, un troisième type de contrôle peut s'exercer : il s'agit du « *vetting* ». C'est celui effectué par les compagnies pétrolières elles-mêmes, pour éclairer leur choix dans l'affrètement.

Concernant le transport d'hydrocarbure, de nombreuses compagnies « majors » possédaient leur propre flotte de pétroliers qu'elles utilisaient pour le transport de leur production pétrolière.

Le « *vetting* » a été institué et développé par les majors pétroliers dans les années 1970 lorsque ceux-ci se sont progressivement séparés de leurs propres flottes et ont eu de plus

³⁰⁶ KHODJET EL KHIL Lilia, KHODJET EL KHIL (L.), *op.cit.*, p.236.

en plus largement recours à l'affrètement puis, encore plus, à la suite de la catastrophe de l'AMOCO CADIZ en 1978³⁰⁷.

Depuis la catastrophe de l'Amoco- Cadiz, les majors se sont désengagées du management de navire pour se tourner exclusivement vers l'affrètement : ce système a l'avantage, à priori, de protéger sur le plan médiatique la compagnie pétrolière lors d'une catastrophe maritime. (La volonté d'échapper à une responsabilité canalisée sur les propriétaires de navires en cas de pollution par hydrocarbures a certainement également joué un rôle en faveur du désengagement).

Le désengagement des compagnies pétrolières trouve également sa raison dans la crise pétrolière des années 1970-1980, qui, avec la baisse de la demande et des taux de fret, a laissé des tankers inutilisés, donc non rentables, et a créé la naissance d'un marché au voyage auquel il a fallu s'adapter.

À la suite de l'EXXON VALDEZ, la compagnie EXXON a imposé à tous les frêteurs avec lesquels elle travaillait des standards techniques et de management très élevés avec un questionnaire à tenir à jour et des inspections.

Par la suite les autres compagnies pétrolières ont suivi et le système de « *vetting* » s'est instauré : il permet aux compagnies pétrolières qui veulent affréter un navire soit à temps, soit au voyage de connaître l'état technique du navire et la qualité de son équipage et de son management. L'objet du *vetting* pour l'affréteur est de vérifier l'état du navire, sa navigabilité et le respect des conditions de sécurité et d'exploitation.....etc³⁰⁸.

Le *vetting* institué sur la base du volontariat n'a pas pour objectif de la part de l'affréteur de se substituer aux sociétés de classification ou aux autorités du pavillon. Il s'agit d'une démarche privée et non obligatoire qui ne s'inscrit pas dans le cadre du respect des règlements internationaux et des règles des sociétés de classification³⁰⁹.

Aucune obligation, qu'elle soit internationale, communautaire ou nationale, n'exige des affréteurs qu'ils procèdent à l'examen des navires qu'ils utilisent. Seuls les

³⁰⁷ Erika : Rapport d'expertise judiciaire établi par le tribunal de commerce de Dunkerque, Mars, 2007, p.24. Aussi ce rapport est publié sur le site d'Internet de l'Association Française des Capitaines des Navires (AFCAN) : http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/rapp_trib_com.html, [consulté le 02 Novembre 2008].

³⁰⁸ Le *vetting* se situe dans l'approche de quatre principaux domaines de risques : nautique, incendie/explosion, dommages aux structures, stabilité. *Ibid.*

³⁰⁹ *Ibid.*

armateurs ont une obligation de navigabilité envers leurs co-contractants. Le vetting doit être perçu comme un besoin de sécurité de la part des compagnies pétrolières du fait de leur désengagement, dans les années 1970/1980, du domaine du shipping³¹⁰.

Dans le cadre du vetting, les compagnies disposent de leurs propres inspecteurs qui établissent des rapports après chaque visite sur la base desquels elles acceptent (par l'émission de lettres d'acceptation) ou pas d'affréter le navire. La durée possible de l'affrètement varie selon l'âge du navire :

- entre 0 à 10 ans : 24 mois,
- entre 10 et 20 ans : 18 mois,
- plus de 20 ans (cas de l'Erika) : 12 mois.

Actuellement le système de vetting a été uniformisé par (Oil Company International Forum) l'OCIMF, cette organisation a été créée à Londres le 8 avril 1970. Elle représente ses membres devant l'OMI et les autorités nationales et les informe de tous les avancements au niveau international et national dans le domaine de sécurité maritime.

En 1993 l'OCIMF a établi le programme Ship inspection report (SIRE). La principale motivation pour la mise en place de ce programme est le suivant³¹¹ :

Auparavant, un vetting était nécessaire à chaque affrètement pour le compte de chaque compagnie pétrolière. Plusieurs vettings pouvaient donc être opérés sur un même navire à la même période par plusieurs affréteurs potentiels. La base de données SIRE a donc été créée pour réunir les informations techniques tenant à l'état et l'exploitation des tankers, et permettre ainsi aux affréteurs de consulter les rapports déjà transmis, ce sans avoir besoin d'inspecter un navire à chaque affrètement.

Ce programme a soumis à la révision par l'OCIMF afin d'uniformiser les procédures d'inspection parce que chaque compagnie affréteur suivant son propre régime de l'inspection.

³¹⁰ SEYER (G.), *Le vetting, un instrument de sécurité maritime*, note de synthèse, l'Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes-Saint Nazaire (ISEMAR) n°78, octobre 2005, p.1. Aussi ces informations sont publiées sur le site d'Internet de l'ISEMAR : <http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-78.pdf>, [consulté le 07 Octobre 2008].

³¹¹ NOEL (C.), *Le vetting*, Mémoire de DESS, option droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian et, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2002-2003 p. 24.

Aujourd'hui, la méthode commune mise en place contient deux procédures à suivre, le Vessel Particular Questionnaire (VPQ) et le Vessel Inspection Questionnaire (VIQ)³¹².

Après la détention du pétrolier Athenian-Faith par les autorités australiennes, l'efficacité du système de vetting de l'OCIMF a été mis en cause. La compagnie qui a affrété ce pétrolier ne détecte pas les défaillances de ce pétrolier.

L'affaire de l'Erika est aussi venue attiser le débat sur la responsabilité des compagnies pétrolières dans la gestion de la sécurité : en effet l'Erika avait été contrôlé sept fois par les inspecteurs des plus grandes compagnies pétrolières durant les 12 derniers mois³¹³ (Total, le 21/11/98 ; Shell, le 25/1/99 ; Texaco, le 3/4/99 et le 20/11/99 ; Exxon et BP Amoco le 23/11/99 et Repsol le 3/12/99).

L'efficacité du système de contrôle par les compagnies pétrolières a été mise en cause pour les raisons suivantes :

D'abord, la durée d'escale commerciale (inférieure de 36 heures) pour faire soit un chargement soit un déchargement n'est pas suffisante pour procéder à une inspection des navires. Pendant cette durée l'inspecteur doit procéder à deux tâches « vérifier des certificats, faire une inspection physique».

L'inspecteur doit vérifier les certificats internationaux et nationaux et le certificat de classification, et doit préparer un rapport sur son inspection en contactant avec les représentants de l'armateur. Après ces opérations administratives, l'inspecteur doit remplir un questionnaire (VIQ) qui contient 17 questions sur l'état des structures métalliques. En fait

³¹² Le Vessel Particular Questionnaire et le Vessel Inspection Questionnaire, Avec ses 700 questions, le VPQ rassemble les informations relatives à la structure du navire ou aux autres équipements (en rapport avec la gestion de la sécurité), et qui généralement ne changent pas au cours de la vie du navire. Il est rempli par l'opérateur commercial du navire (l'armateur) et est transmis au service vetting avant chaque inspection et disponible sur le SIRE. Le VIQ, quant à lui, comprend 175 questions clés que l'inspecteur remplit lors de l'inspection du navire. L'original du VIQ est alors envoyé à la compagnie intéressée. Ensuite, il est transmis électroniquement sur la base de données mais inaccessible aux membres de l'OCIMF pendant 14 jours, période pendant laquelle l'opérateur du navire peut faire part de ses commentaires, qui seront incorporés au rapport final. A l'issue de cette période ou dès réception de ces commentaires, le VIQ devient accessible électroniquement sur le SIRE aux autres membres de l'OCIMF. Ces informations techniques sont citées par, SEYER (G.), *Le vetting, un instrument de sécurité maritime*, note de synthèse, l'Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes-Saint Nazaire (ISEMAR), *op.cit.*, p.2.

³¹³ DURUPT (V.) et NEUMEISTER (M.), L'Erika casse de façon surprenante, *Journal de la Marine Marchande*, n° 4174, 17 décembre 1999, pp. 2626-2628.

pour remplir ce questionnaire l'inspecteur est obligé de faire une inspection physique, de visiter et de vérifier les capacités de cargaison et de ballastage.

Pratiquement, il nous semble que l'impossibilité de faire ces opérations pour des navires de la taille de l'Erika pendant une escale commerciale pour les raisons suivantes : (soit parce que les cargaisons ne sont pas vides, soit si elles sont vides parce que leur atmosphère est impropre ou dangereuse, soit qu'elles sont adjacentes à des citernes en cours de remplissage, de pompage ou de lavage, soit tout simplement parce que les possibilités d'accessibilité et d'examen sont très limitées)³¹⁴. Pour ces raisons l'inspecteur procède généralement à un examen visuel à distance, cet examen est insuffisant pour établir un rapport sur l'état réel des structures de la citerne, ou l'inspecteur se réfère pour remplir le questionnaire aux documents des sociétés de classification qui n'ont pas pratiquement un temps suffisant pour contrôler les navires, dans les deux cas ces procédures réduisent la crédibilité du rapport qui doit être délivré par l'inspecteur sur l'état réel du navire en sachant que l'inspecteur a besoin d'une durée supérieur à une semaine pour effectuer une inspection complète et rigoureuse.

Le jugement sur l'Erika a condamné l'entreprise propriétaire de la cargaison qui a sélectionné le navire à travers les opérations de vetting en vue de son affrètement au voyage par une de ses filiales³¹⁵.

À ces raisons nous trouvons que ce système n'était pas efficace et suffisant pour contrôler les pétroliers.

³¹⁴ Erika, Rapport d'expertise judiciaire établi par le tribunal de commerce de Dunkerque, *op.cit.*, p.24.

³¹⁵ Cette dernière appréciation mérite une attention particulière. Elle est en effet novatrice car le tribunal, en faisant de ces procédures de sélection du navire - le vetting - une cible majeure, leur donne une assise juridique forte alors que la défense soutient qu'il s'agit d'une démarche volontaire interne à l'entreprise, une « démarche vertueuse » principalement organisée autour d'une vérification documentaire et qui n'avait pas la capacité de porter sur les structures du navire, ce type de contrôle, à caractère technique, relevant exclusivement des sociétés de classification. Le tribunal considérera cependant que l'entreprise, en recueillant à travers cette démarche un faisceau d'informations suffisant pour apprécier son état, avait exercé de fait un pouvoir de contrôle sur le navire: «*Si la prise de risque inhérente au transport maritime est par nature admissible, elle cesse de l'être et devient une faute d'imprudence lorsqu'aux périls résultant des conditions de navigation d'un pétrolier, fut-il muni de tous les certificats, s'ajoutent d'autres dangers tels que ceux liés à l'âge du navire, à la discontinuité de sa gestion technique et de son entretien, au mode d'affrètement habituellement choisi et à la nature du produit transporté qui sont décrits comme autant de circonstances clairement identifiées dès l'époque de l'acceptation de l'Erika à l'affrètement par le service vetting de la société Total SA, pour avoir chacune de réelles incidences sur la sécurité. Considérées ensemble, elles auraient dû être regardées définitivement comme réductrices pour l'acheminement de cargaisons aussi polluantes que des produits noirs tel que le fuel oil n° 2*». Cette jurisprudence citées par, REVILOI (L.), *op.cit.*, pp.65-66

Néanmoins, suite à cet événement et pour exercer une pression sur l'affréteur pour faire œuvre de plus de transparence dans le choix des navires, les responsables des structures du transport maritime (armateurs, chargeurs, réceptionnaires, affréteurs, sociétés de classification, syndicats de navigants...) se sont réunis et établissent une «*Charte de la sécurité maritime des transports*».

La signature de cette charte n'entraîne aucune obligation juridique mais elle est la traduction de la pression toujours plus forte qui pèse sur les affréteurs : ceux-ci, bien que non responsables au regard des conventions internationales en cas d'accident, jouent un rôle majeur dans la prévention de la sinistralité et des catastrophes écologiques mettant en jeu des hydrocarbures.

Plusieurs contraintes ont été imposées cette charte: plus de navire simple coque après 2008 ce qui avance la date butoir fixée à 2019 par la règle 13 F de l'Annexe de la convention MARPOL et celle fixée à 2015 prévue par L'Oil Pollution Act américain de 1990, arrêt technique obligatoire en cale sèche tous les trente mois, et un rapport d'inspection datant de moins de six mois avant tout affrètement d'un navire de plus de 15 ans. Interdiction complète des bateaux de plus de 25 ans.

Les signataires s'engageaient aussi à ne pas affréter un navire qui aurait changé de société de classification depuis deux ans, au moins pour les navires de plus de 14 ans. Avant toute opération d'affrètement au voyage, ils doivent désormais contrôler que les navires ont eu le même opérateur depuis au moins six mois (sauf à vérifier le sérieux et la qualité du nouvel opérateur)³¹⁶.

Les affréteurs promettent « de privilégier le recours à des navires n'ayant pas changé de nombreuses fois de propriétaires et/ou de sociétés de classification, et ils n'affréterons que des navires battant pavillon français, européen, ou d'États qui ne sont pas des pavillons de complaisance³¹⁷ ».

³¹⁶ JEMAIN (A.) et MOAL (C.), Le transport maritime se remet en cause, in *Usine Nouvelle*, 09 septembre 2001. Aussi cette article est publiée sur le site d'Internet de l'Usine nouvelle : <http://www.usinenouvelle.com/article/le-transport-maritime-se-remet-en-cause.6062>, [consulté le 15 Juillet 2010].

³¹⁷ *Ibid.*

Pour assurer une plus grande transparence sur l'état réel du navire, une carte d'identité des navires est mise en place depuis 23 Mai 2001 créée à l'initiative de la France et la Commission Européenne cette carte qui est aussi disponible sur l'Internet considère comme une base de données equasis et contient des informations sur le navire (armateurs, les affréteurs, les sociétés de classification, les États du pavillon, les contrôles et les réparations effectuées).

Mais les sociétés de classification pour des raisons commerciales refusent de communiquer leurs informations, comme les pétroliers, avec ce refus la carte d'identité des navires n'est pas suffisamment efficace surtout si les certificats pertinents sont délivrés par une société de classification.

Conclusions

La base de données présentées par les organisations internationales et régionales, conduit à constater que la protection efficace de la mer Méditerranée de la pollution par les hydrocarbures provenant des navires n'est pas encore assuré. En fait, il existe des lacunes dans la mise en œuvre des engagements à plusieurs niveaux.

Au niveau de l'État du pavillon, Six États Méditerranéens sont classés dans la liste noire entre (very high risque, high risque et medium to high risque). Donc les navires battant un de ces pavillons sont les plus dangereux sur la sécurité maritime. D'ailleurs, cinq pavillons Méditerranéens figurent sur la liste du pavillon de complaisance : Chypre, Malte, Liban, France, Gibraltar.

Au niveau du contrôle par l'État du port, il existe un écart entre les deux bassins Méditerranéens (la rive nord et la rive sud). Actuellement les États Méditerranéens membres de l'Union Européenne ont réussi à dépasser l'objectif de 25% fixé par le Mémorandum de Paris. En revanche la majorité des États membres du mémorandum Méditerranéen n'ont pas pu arriver à l'objectif de 15% fixé par le ce Mémorandum. Cet écart s'est encore creusé avec le renforcement du contrôle régional au nord de la mer Méditerranée en adoptant des procédures strictes et des paquets d'Erika (I, II, III) dans l'Union Européenne. D'autre part, la situation dans les pays sud de la mer Méditerranée est critiquée en raison de l'absence ou du manque d'installations de réception portuaires malgré que cette question a été adopté depuis les années soixante-dix par la convention de Marpol.

Au niveau de l'État côtier, cet État a un rôle très important en matière de la prévention de la pollution par les hydrocarbures provenant des navires, et en matière de l'intervention en cas de situation critique en établissant des plans d'urgence nationaux et en incluant avec les pays voisins des accords sous-régionaux. Mais réellement, les plans d'urgence nationaux ne sont pas dotés par tous les pays Méditerranéens (trois pays n'ont pas encore établi ses plans, et cinq pays sont en cours de préparation de ses plans). Dans le même sens, la majorité des plans établis souffrent des problèmes suivants³¹⁸ :

³¹⁸ *La coopération, la préparation à la lutte et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures en Méditerranée*, Atelier de travail régional gouvernements- industries, *op.cit.*, p.13.

- Le manque d'implication des parties prenantes (par ex. douanes, immigration, etc.), et le manque de communication entre le ministère en charge des activités de l'industrie et l'autorité nationale compétente ;
- La mise en œuvre opérationnelle des plans souffre de l'absence d'une base légale suffisante ;
- La plupart des pays ont adopté un plan mais son actualisation est problématique ;
- Le besoin de plans plus détaillés.

Sur le plan des accords sous régionaux, ces accords ne couvrent pas toute la région de la mer Méditerranée. En plus parmi les cinq accords régionaux mis en place, deux accords sont entrés en vigueur³¹⁹ dans la mesure où un ou deux des signataires ont ratifié l'accord dans le cadre de leur législation nationale³²⁰.

Au niveau des acteurs privés, les sociétés de classification effectuent leurs activités sans contrôle efficace de la part des États délégués. Aussi l'efficacité du contrôle effectué par les sociétés de classification et par les compagnies pétrolières a été mise en cause après le naufrage d'Erika.

Finalement, nous pouvons dire que les pays Méditerranéens ne se sont pas acquittés de leurs obligations au maximum, en particulier dans les pays du bassin Sud. La réalisation d'une protection efficace et unifiée au niveau de la mer Méditerranée a rencontré des obstacles qui ont entravé la réalisation de cette efficacité.

³¹⁹ Á savoir : le plan sous régional pour le golfe du Lyon entre l'Espagne et la France, • Le Plan sous régional pour le golfe du Lyon entre l'Espagne et la France).

³²⁰ Voir le site d'Internet du REMPEC : http://www.rempec.org/rempec_fr.asp?theIDS=2_86&theName=LUTTE&theID=9&daChk=0&pgType=1#National_Systems, [consulté le 15 Mai 2010].

Chapitre II- Les obstacles rencontrés dans l'application d'une politique efficace pour prévenir et lutter contre la pollution par les hydrocarbures provenant des navires dans la mer Méditerranéens

Nous avons constaté dans le chapitre précédent qu'il existe une hétérogénéité et des différences entre les pays Méditerranéens dans l'application des normes de protection définies dans les conventions internationales et régionales pertinentes. par exemple, concernant le contrôle par l'État du pavillon, nous avons trouvé que les pays Méditerranéens sont classés soit dans la liste noire, grise ou blanche selon le degré d'application des normes de protection et de contrôle efficace.

Quant au contrôle effectué par l'État du port, nous constatons qu'il y a une différence entre les pays Méditerranéens dans la réalisation des proportions fixées par les deux mémorandums de Paris et de la Méditerranée.

De même, il y a des pays qui arrivent à fournir à leurs ports les installations de réception portuaires adéquates pour recevoir les eaux de ballast des navires, alors que d'autres pays ne peuvent pas doter les ports avec ces installations ou ces installations qui sont vétustes et doivent être renouvelées.

À ce propos, nous pouvons relever les conclusions suivantes :

Il y a des obstacles qui ont empêché l'application d'une politique efficace, complète et unifiée au niveau de tous les pays Méditerranéens pour prévenir et lutter contre la pollution par les hydrocarbures provenant des navires.

Dans ce chapitre nous allons répondre à la question suivante :

Quels sont les obstacles qui ont empêché l'application de la protection efficace et unifiée dans la mer Méditerranée contre la pollution des hydrocarbures liée au trafic maritime ?

Ces obstacles et cet écart sont attribués à deux raisons (section I):

La première est liée à la nature des conventions internationales et régionales,

La deuxième elle est liée à la géopolitique de la mer méditerranée d'autre part.

Toutefois, nous avons opté pour l'exemple d'un cas pratique (les obstacles qui ont conduit à empêcher l'application d'une protection et d'un contrôle efficaces en Syrie par rapport au trafic maritime).

Notre étude sur le cas de la Syrie repose sur trois éléments essentiels qui guident notre réflexion:

- **Premièrement**, la mondialisation signifie le développement constant des échanges entre l'ensemble des nations du monde. Ce développement passe prioritairement par la croissance continue du transport maritime puisque celui-ci représente 90% des échanges mondiaux et croît de 8% par an. Pour la Syrie, le transport maritime est un outil majeur de son commerce extérieur, les statistiques indiquent que 70% des échanges commerciaux se réalisent à travers des moyens de transport maritime ;

Le facteur qui a contribué à augmenter le commerce maritime est que la Syrie est également l'un des pays producteurs de pétrole et exportateurs de pétrole extrait localement ou transportées par pipeline, surtout le pétrole venant d'Irak et des pays du Golfe arabe pour l'exportation à travers la Méditerranée vers les pays riches du Nord.

- **Deuxièmement**, la Syrie est largement ouverte à la Mer : 185 Km de côtes qui s'ouvrent sur la Méditerranée. La Syrie est aussi largement exposé aux « fortunes de mer » et notamment le long des côtes de la méditerranée : cette mer constitue l'une des voies maritimes les plus fréquentées du monde : 4633 navires entrant dans les ports syriens.

Troisièmement, la position stratégique particulière de la Syrie : elle consiste en ce que cette dernière est le principal point de rencontre entre (Asie - Europe - Afrique), et qui elle sert de médiateur de principaux centres industriels et commerciaux en Europe et des centres de la production de pétrole dans la région du Golfe.

Malgré l'importance géographique et stratégique de la Syrie, nous constatons que les politiques mises en place pour protéger l'environnement marin contre la pollution, en particulier la pollution par les hydrocarbures provenant des navires, sont actuellement inefficaces et inadéquates. Aussi les mesures mises en place ne sont pas proportionnelles à l'augmentation de transit maritime. Il y a donc des obstacles qui ont entravé l'application d'une politique efficace en Syrie (section II).

Section I- Les obstacles de l'efficacité de la protection de la mer méditerranée de la pollution pétrolière liée au trafic maritime

Atteindre les buts et les objectifs sera toujours confronté à des problèmes et des obstacles. Bien que l'objectif principal des accords internationaux et régionaux (mentionnés dans la première partie) soit la protection du milieu marin dont la mer méditerranée, les procédures prévues dans ces normes ne peuvent pas pleinement atteindre cet objectif en raison d'une série de obstacles rencontrés dans leur mise en œuvre. Ces obstacles sont les suivantes :

La première raison concerne la nature des conventions internationales (générales et spécifiques) ainsi que des conventions régionales. Ces conventions sont insuffisantes et incomplètes. D'autre part, ces accords comportent des ambiguïtés et de nombreuses exceptions qui ont réduit son importance (§1) ;

La deuxième raison porte sur la géopolitique de la Méditerranée : l'inégalité entre la rive Nord riche et la rive Sud pauvre. Cette inégalité se traduit par la disproportion du pouvoir économique entre les États du bassin du Nord de la Méditerranée où l'Union Européenne a le pouvoir économique et financier. En revanche, il existe des pays du bassin sud qui sont pauvres et souffrent de l'incapacité économique. Ces pays concentrent tous leurs efforts pour consolider et renforcer l'économie au détriment de la protection de l'environnement. Ainsi la baisse du niveau de la vie dans ces pays a conduit à la propagation des moyens de corruption parmi les autorités compétentes de surveillance et de protection de l'environnement marin. Cette disproportion met en relief aussi les inégalités technologiques entre les deux rives de la méditerranée. Les pays du Nord ont la technologie développée grâce à laquelle ces pays ont pu se classer dans la liste blanche et atteindre le taux de 25 % fixé par le mémorandum de Paris et ils ont réussi à détecter les violations commises contre le milieu marin (§2).

§I- Les obstacles relatifs à la nature des conventions internationales et régionales

En principe, il est bien connu que les conventions internationales et régionales sont conclues pour traiter un problème particulier et y trouver une solution efficace.

En ce qui concerne les accords que nous avons étudiés dans la première partie, ils étaient conclus afin de résoudre le problème de la pollution par les hydrocarbures provenant

des navires. Mais en fait, ces accords sont incomplets et comportent plusieurs exceptions. Ces conventions ne font que répéter ce qui avait été précédemment convenu.

Dans ce paragraphe, nous allons étudier les défauts et l'insuffisances qui ont entaché les conventions internationales (générales et spécifiques) (A), et nous allons mettre en lumière les lacunes de la Convention de Barcelone comme convention régionale (B).

A- Les conventions internationales

Nous allons commencer par examiner les conventions internationales en analysant les faiblesses les plus importantes qui les ont marqué et ont réduit leur importance, et donc elles ont empêché la réalisation d'une protection efficace du milieu marin dans la Méditerranée. Les lacunes dans des conventions internationales se résument dans les points suivants :

1- Sur le plan de la responsabilité

Les Convention internationales n'ont pas adopté de nouvelles règles dans le domaine de la responsabilité en cas de pollution. Le sujet de la responsabilité est traité brièvement dans la convention de Montégo Bay.

Nous allons montrer cette lacune juridique à ce propos en étudiant et en analysant des règles de responsabilité prévues dans la convention en question.

Les règles de responsabilité occupent une place fort importante dans les systèmes juridiques au niveau national et international. Cette place est due à leur importance dans le développement des lois et règlements; car elles sont considérées comme une garantie essentielle pour l'application de ces lois et règlements sans violation ou transgression tout en stipulant l'indemnisation et la réparation des dommages résultant de la violation des lois et règlements nationaux et internationaux.

La convention générale de la mer, par exemple, étant composée d'une série de dispositions réglementaires, s'intéresse à différents aspects de responsabilité³²¹. Plus tôt les

³²¹ ABD ALWARETH (A-A.), *op.cit.*, p.148.

articles 27 et 28 de la convention de Genève 1958, en ce qui concerne les dispositions et règles gouvernant les responsabilités en haute mer, stipulaient que le droit national des États doit offrir des voies de recours permettant aux préjudiciés d'obtenir une réparation des dommages résultant des activités nuisibles aux lignes et pipes en haute mer par des personnes relevant de leur juridiction. Ainsi, elles réattribuent la compétence à l'État du pavillon pour prendre les mesures nécessaires visant à réparer les dommages résultants des activités des personnes relevant de sa juridiction. Cette attitude est justifiable par l'absence, à cette partie-là des mers, d'une gouvernance reconnue par le droit international autre que celle de l'État du pavillon³²².

Alors que la convention des Nations-Unis pour le droit de la mer de 1982 a réservé une section indépendante pour la réglementation de la responsabilité, à l'addition d'autres articles dans des contextes différents.

La section 9 du douzième chapitre, en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin contre la pollution, inclut l'article 235 stipulant les dispositions de la responsabilité à son premier alinéa le principe adopté par la convention pour la création de la responsabilité internationale est celle États souverains pour leurs activités contraires à leurs obligations stipulées par le droit international.

La convention a considéré toute activité internationale illégale comme étant à l'origine de toute responsabilité internationale, qui fait des obligations aux États pour réparer tout dommage résultant de cette activité-là³²³, en stipulant que : *«Il incombe aux États de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément au droit international»*.

Dans le deuxième alinéa de l'article 235, la convention mets en ordre les dispositions d'obliger les États de former les lois et législations garantissant les droits des personnes préjudiciées par la pollution du milieu marin, en leur permettant le recours à la justice nationale pour obtenir une indemnisation satisfaisante ou règlement pour réparer les

³²² ALDAHAK (I.), *Droit des mers et son application dans les pays arabes*, Caire, Ed. Dar alnahda, 1987, p.719.

³²³ HASHEM (S.), *La responsabilité internationale de la pollution du milieu marin*, Caire, Ed. Dar alnahda, 1986, p.108.

préjudices résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.

L'alinéa dispose que *«Les États veillent à ce que leur droit interne offre des voies de recours permettant d'obtenir une indemnisation rapide et adéquate ou autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction»*

Le troisième alinéa de l'article 235 invite les États à coopérer pour appliquer le droit international en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des préjudices, le développement des règles liées à la responsabilité internationale et le règlement des conflits qui peuvent avoir lieu entre les États concernés, ainsi que pour prendre les procédures permettant à la partie préjudiciée d'obtenir une indemnisation satisfaisante et effective telle que l'assurance obligatoire ou les caisses d'indemnisation³²⁴.

Les États doivent coopérer pour l'application du droit international en vigueur, en ce qui concerne le développement du droit international concerné. L'alinéa dispose que *«... les États coopèrent 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...»*.

De même, la convention stipule, dans l'article 229, septième section, douzième chapitre, qu' *« aucune disposition de la convention ne porte atteinte au droit d'introduire une action en responsabilité civile en cas de pertes ou de dommages résultant de la pollution du milieu marin»*. Ainsi, la convention assure la question de la possibilité d'intenter une action pour la responsabilité civile des dommages résultant de la pollution du milieu marin, même si une action pénale a été provoquée concernant la même pollution³²⁵.

La convention a ajouté, à l'article 232, une nouvelle disposition ayant rapport avec la responsabilité: *«Les États sont responsables des pertes ou dommages qui leur sont imputables à la suite de mesures prises en application de la section 6, lorsque ces mesures*

³²⁴ La série de droit de l'environnement, Programme des Nations Unies pour l'Environnement, centre pour l'Asie occidentale, Al Manama, 1995, p.104.

³²⁵ SALEM JUAJLY (S.), *Le principe de l'abus du droit*, Caire, Ed. Dar alfecker alarabi, 1985, p.715.

sont illicites ou vont au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires, eu égard aux renseignements disponibles. Les États prévoient des voies de recours devant leurs tribunaux pour les actions en réparation de ces pertes ou dommages». Cette addition concerne la responsabilité des dommages figurant en raison des mesures prises par les États en ce qui concerne les actions d'intervention dans des zones au-delà de leur souveraineté nationale.

Ainsi, la séquence des articles disposant la règle de responsabilité met en évidence le fait que la convention traite cette question d'une façon brève qui n'est pas convenable à son importance dans les ordres juridiques.

Aussi, dans l'article 235, la convention essaie de distinguer la responsabilité des États pour ses actes de souveraineté et sa responsabilité pour les actes des personnes physiques et morales, en parlant du sujet de la relevance à la juridiction des États (i.e. la responsabilité des États des activités des ses citoyens), ce qui est indésirable dans les règles internationales³²⁶.

Une autre lacune dans la convention, est l'utilisation des termes non précis. Pour parler des personnes physiques et morales comme « *relevant à la juridiction de l'État* » au sens absolu du terme, beaucoup de questions se posent à cause du sens vague de ce terme. Est-ce que ça veut dire « la subordination »? Si oui, que dire donc des personnes étrangères résidant dans cet Etat-là? Seront-ils responsables de la pollution du milieu marin?! La convention omet de préciser le lien juridique entre les États et les personnes qui y sont subordonnées³²⁷.

Ce qui est critiquable aussi dans la convention c'est de préciser la responsabilité des États seulement, bien qu'il soit possible de mettre en évidence la responsabilité des organisations internationales dans certaines activités illégales³²⁸.

De même, introduire des textes parlant de la « *responsabilité civile* » dans des articles qui ne sont pas destinées à cette question rend les choses plus vagues, comme c'est le cas dans l'article 229. De tels textes doivent, à fortiori, être remis aux articles destinées au

³²⁶ ABD ALWARTH (A-A.), *op.cit.*, p.151.

³²⁷ ALDAHAK (I), *op.cit.*, p.690.

³²⁸ ABD ALWARETH (A-A.), *op.cit.*, p.151.

sujet de la responsabilité civile, au lieu de les introduire dans des articles destinées à la responsabilité répressive³²⁹.

En conclusion, rien de nouveau dans cette convention en ce qui concerne les règles de responsabilité internationale. Au contraire, elle est vague, comme l'on a trouvé, d'une façon injustifiable.

De plus, elle adopte la théorie des actions illégales comme étant à l'origine de toute responsabilité internationale, au moment où beaucoup de voix appellent à adopter la théorie de risque à cause de l'augmentation continue des dommages résultants des activités illégales, spécialement dans le domaine du milieu marin³³⁰.

Concernant les conventions internationales spécifiques, la convention de Londres 1954 ne pose aucun principe décisif pour éliminer rapidement les traces de pollution, surtout dans les zones maritimes qui sont en dehors des pouvoirs nationaux. En considérant que la responsabilité de la réparation des dommages est la vraie garantie pour estimer n'importe quel acte juridique. Ce cas était réalisé quand les Etats se sont embarrassés par l'accident de Torrey Canyon 1967³³¹.

Cette convention ne sert à rien parce qu'elle ne traite pas une action qui devient réellement la cause de pollution dans les zones qui sont hors l'autorité nationale. C'est pourquoi les États se dépêchent de conclure une convention leur permettant d'intervenir dans les hautes mers (Bruxelles 1969).

2- L'utilisation des termes non précis, ambigus et techniques

La convention de Montégo Bay a utilisé des termes non précis dans plusieurs domaines. Par exemple, mais sans s'y limiter, l'utilisation des termes ambigus est aussi dans la détermination des compétences de l'État côtier.

³²⁹ *Ibid.* p.152.

³³⁰ HASHEM (S.), *op.cit.*, p. 253.

³³¹ AHMAD ALFKY (M-A.), *La responsabilité civile de la pollution pétrolière*, Beyrouth, Ed. Alhalabi, 1^{ère} édition, 2002, p.7.

La convention a stipulé que la pollution délibérée et grave de la mer territoriale d'un État côtier par un navire étranger n'est pas considérée comme un passage inoffensif, et dans ce cas l'État côtier peut sanctionner cette infraction³³².

Nous constatons que la qualification de la pollution par les termes «*délibéré et grave*» relève de l'ambiguïté et de l'indétermination, car ce sont des termes relatifs que les pays peuvent interpréter suivants leurs intérêts.

Ainsi, pour que les États soient capable d'exécuter les règles relatives à la pollution intentionnée, faite par les navires, la convention a habilité ces pays à mettre les lois nationales pour lutter contre la pollution de façon à ne pas contredire les règles internationales; autrement dit que son pouvoir lui autorise seulement l'exécution et la réalisation des règles internationales sans rien y ajouter.

On remarque que cette convention est ambiguë et souffre de manque de clarté, puisqu'elle a considéré les mesures et les pratiques internationales comme acceptés concernant l'empêchement de la pollution des navires et le déversement de l'huile, qui sont reconnus à ce sujet; bien qu'elles ont échoué à réaliser la protection efficace de la pollution du milieu marin³³³.

De même, ce qu'on peut reprocher à cette convention, c'est qu'elle a adopté la vision des grands pays pour limiter les mesures adoptées par l'État côtier, puisque celles-ci ne représentent qu'une exécution des accords et des mesures internationales et ne peut dans cette affaires avoir de plus ample pouvoir³³⁴.

D'autre part, nous remarquons que l'article (123) de la convention de Montego Bay relative à la protection des mers fermées et semi-fermées dont la mer méditerranée, a contenu des règles facultatives elle ne contient pas des règles obligatoires, pour cela nous ne touchons pas une volonté sérieuse dans ce texte pour protéger des telles mers.

³³² Partie II. Article 220.

³³³ KAED ALYOUSSIFI (A-M.), *Le système juridique des étroits arabes*, Beyrouth, Ed. Dar Alhadatha, 1^{ère} édition, 1988, p.98.

³³⁴ ALSSAIDI HISHAME ALSSAIDI (H-A.), *op.cit.*, pp.53-54.

Concernant les termes techniques, la convention de Marpol a inclus beaucoup de dispositions techniques qui surchargent les États en voie de développement et les font incapables de les fournir à leurs navires, et incapables de surveiller les autres pétroliers et navires qui fréquentent leurs ports, par conséquent, il s'écarte de rejoindre cette convention.

3- L'utilisation des exceptions

Les conventions internationales ont inclus plusieurs exceptions qui réduisent de leur efficacité.

La convention de Londres 1954 était très faible d'efficacité parce qu'elle n'a pas englobé tous les navires, les pétroliers et les zones marines, et qu'elle a mentionné beaucoup des exceptions dans l'article 2³³⁵. Aussi l'article 4 permet à rejeter les huiles afin de garder la sécurité des navires et des pétroliers, afin de sauver la vie dans la mer et à la force majeure, donc l'article 3 de la convention n'a aucune efficacité quand les cas et les conditions de l'article 4 sont remplis, ça augmente les occasions de la pollution du milieu marin par le pétrole à cause de ces justifications³³⁶.

En outre, elle a confié à l'État du pavillon le soin d'exécuter les dispositions dans de nombreux cas, ceci affaiblit la convention parce que l'État du pavillon devient un rival et un arbitre en même temps, de cet effet, les navires battant les pavillons de complaisance peuvent polluer le milieu marin sans aucune surveillance, faute de la faiblesse de la relation entre le navire battant le pavillon et l'état de ce pavillon.

En plus cette convention dans son article (19) permet aux pays rivaux et neutres d'en suspendre l'effectuation dans quelque ou toutes les parties, ce qui cause la suspension de cette convention pendant la guerre qui cause des traces destructives sur le milieu marin, ce qui contredit les lois de la justice humaine³³⁷.

³³⁵ Elle décide que ces dispositions sont effectués sur toutes les navires enregistrés dans la zone des gouvernements membres et les navires arborant les nationalités et les pavillons de ces gouvernements, à l'exception des pétroliers qui ont du fret de moins de 150 tonnes, les autres navires qui ont du fret de moins de 500 tonnes, les vaisseaux, et les navires militaires.

³³⁶ ABD ALWARETH (A-A.), *op.cit.*, p.47.

³³⁷ HASHEM (S.), *op.cit.*, p.205.

Dans le même sens, la convention de Marpol a les mêmes défauts de celles de 1954, elle donne les mêmes exceptions qui ont des effets négatifs sur son efficacité :

- La convention ne prend aucun effet sur les navires de guerre, sur les navires marins de l'aide ou sur les autres navires possédés par les états membres et qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales, ce qui représente une menace de pollution du milieu marin³³⁸.
- L'article 4 permet à rejeter les huiles afin de garder la sécurité des navires et des pétroliers, afin de sauver la vie dans la mer et à la force majeure etc.

En fin, la convention de Bruxelles (1969) sur l'intervention en hautes mers en cas causant ou qui pourrait causer la pollution par le pétrole a inclus des exceptions qui ont négativement des impacts sur l'efficacité de la convention :

- L'interdiction aux États d'exercer le droit d'intervention sur les vaisseaux et des navires possédés par l'État ou affrétés par sa connaissance, et qui ne sont pas destinés aux affaires commerciales ;
- Il est aussi interdit, selon l'article 2 alinéa 3 d'exercer ce droit, si cet accident est dû au fonctionnement des établissements et les missions spéciales pour exploiter et découvrir le fond de la mer.

Nous en dégageons ici un grand défaut qui touche cette convention à cause de cette exception qui n'est pas injustifiable, surtout dans la conjoncture de l'augmentation du danger de la pollution pétrolière causée par ces opérations effectuées en hautes mers qui sont relativement proches des côtes³³⁹.

Les rédacteurs de cette convention ont essayé d'éviter relativement ce défaut, quand ils ont rattaché un protocole à cette convention en 1973³⁴⁰ qui donne à l'État côtier le droit d'intervenir en haute mer en cas d'accidents maritime causant une pollution par des matières non pétrolière, et entraînant un danger imminent, et menaçant ses côtes. Mais ce protocole ne traite pas directement le problème de la pollution causée par l'exploitation et l'exploration.

Après avoir analysé les points négatifs les plus importants dans les conventions internationales (générales et spécifiques), Nous allons essayer de montrer que la convention

³³⁸ Article 3. Alinéa 2.

³³⁹ HASHEM (S.), op.cit., p.44.

³⁴⁰ Entré en vigueur en 30/3/1983.

de Barcelone (comme accord régional) n'a pas traité certaines questions importantes et ne propose pas des solutions efficaces à certains sujets qui sont ignorés par les conventions internationales comme la question de la responsabilité internationale pour les dommages de pollution, ainsi que l'existence de nombreuses exceptions.

B- Au niveau de la convention de Barcelone

La convention de Barcelone est comme les autres conventions, entachée par de graves lacunes liées à des exceptions et l'utilisation de formules générales, en plus du report du sujet de la protection décidée de l'environnement maritime de la pollution aux conventions internationales.]

D'abord, nous rappelons que la mer de Marmara qui sépare la mer Méditerranée et la mer Noire a été exclue du cadre de la convention à la demande de la Turquie³⁴¹. Il est évident que cette exclusion aura un effet négatif sur la protection de la mer Méditerranée, d'après cette convention, car elle sera sujette à la pollution. En l'absence des lois à cause de l'exclusion. Elle se transforme en une décharge des polluants maritimes. Ceux-ci seront transportés, à cause des phénomènes des courants, des vents et de la communication libre entre les parties de l'environnement, au milieu de la mer Méditerranée, ce qui rend cette convention infructueuse et incapable d'atteindre les objectifs pour lesquels elle a été conclue³⁴².

D'ailleurs, la convention de 1976 dans son article 1 alinéa 2 concernant le champ d'application géographique de l'environnement de la mer Méditerranée, a exclu la partie considérée comme eaux territoriales, suivant le code maritime international.

Cette exclusion a un grand effet négatif, surtout que la chose importante pour laquelle la convention a été conclue était la lutte contre la différentes sources de la pollution, alors que les eaux territoriales des pays côtiers s'exposent plus que les autres parties à la pollution continue, à cause de la multiplicité des activités qui ont lieu dans les côtes et des

³⁴¹ YOUNESSE (M-M.), *La protection du milieu marin dans le droit international public*, Caire, Ed. Dar Alnahda, 1^{ère} édition, 1998, p.87.

³⁴² ABD ALWARETH (A-A.), *op.cit.*, p. 158.

sources terrestres des polluants, ainsi que le grand nombre des visites effectuées par les navires et leur ancrage pour le chargement et le transport des matières polluantes le milieu marin dans les ports et les havres qui constituent une partie intégrante des eaux territoriales.

Or, cette exception dans la convention constitue une contrainte pour atteindre ses objectifs relatifs à la protection du milieu marin de la pollution, car les eaux territoriales, sous cette exception, restera loin de la protection qui y est stipulée, sans oublier qu'elle sera une source dangereuse de la pollution de l'environnement maritime dans la mer Méditerranée dans les autres parties – à savoir les parties non-exclues – qui réserveront les polluants venant des eaux territoriales, à cause de la communication entre les parties des mers et les effets des vents et des courants d'air³⁴³.

Les auteurs du protocole de 1977, relatif à la pollution résultant des sources terrestres ont bien fait lorsqu'ils ont prévu, dans les articles 2 et 4 la possibilité d'étendre l'application de la convention à certaines eaux territoriales. Toutefois, cette évolution resta incomplète, car on remarque qu'il est conditionné par l'existence des cours afin que ses dispositions soient appliquées aux eaux territoriales. Il aura pu être capable de combler le manque et couvrir le défaut que les dispositions de la convention ont subi quant aux exceptions déjà mentionnées, surtout que la convention, dans son article 1 alinéa 2 a terminé cette exception par la condition que le protocole ne stipule pas le contraire.

Malgré la modification de la convention en 1995, mais le nouvel accord n'a pas comporté de règles juridiques obligatoires pour inclure les eaux territoriales, mais l'accord a inclus des expressions facultatives³⁴⁴.

En effet, la convention, dans son article 3 alinéa 1, a essayé de présenter d'autres alternatives pour réaliser une protection complète de la mer Méditerranée lorsqu'elle a signalé le droit et la possibilité de l'adhésion des pays à d'autres conventions régionales ou similaires pourvu qu'elles ne s'opposent pas à ses dispositions ou celles du code maritime international.

³⁴³ *Ibid.* p. 159.

³⁴⁴ L'article 1 alinéa 2 stipule que «*L'application de la Convention peut être étendue au littoral tel qu'il est défini par chaque Partie contractante pour ce qui la concerne*».

Toutefois, dans une autre figure, tout particulièrement dans l'alinéa 2 de l'article 3, on lui reproche le report du sujet de la protection décidée de l'environnement maritime de la pollution aux conventions internationales, lorsqu'elle a déclaré qu'elle ne s'oppose au droit maritime internationale et les revendication actuelles et futures des parties contractantes, comme si elle s'en remet aux conventions internationales lesquelles sont insuffisantes pour protéger le milieu marin de la pollution, comme nous avons déjà vu.

À notre avis, il aurait été préférable que la convention traite les contradictions que les conventions internationales – générales et spécifiques - ont subi, que de répéter les défauts et l'ambiguïté.

D'autre part, quant aux dispositions qui y sont stipulées, celles de la lutte contre les sources de la pollution de l'environnement maritime, cette convention a été conclue pour couvrir toutes les sources de la pollution. Cela est confirmé par le texte de l'article 4 alinéa 1 qui indique que «*Les parties contractantes prennent individuellement ou conjointement toutes mesures appropriées conformes aux dispositions de la présente convention et des protocoles en vigueur auxquels elles sont parties pour prévenir, réduire, combattre et dans toute la mesure du possible éliminer la pollution dans la zone de la mer Méditerranée et pour protéger et améliorer le milieu marin dans cette zone en vue de contribuer à son développement durable*».

D'après ce texte, nous pouvons la qualifier d'une **convention régionale générale**, car elle ne lutte pas contre une forme définie des sources de la pollution, mais elle en traite les différentes formes.

Lorsque cette convention cite des dispositions luttant contre la pollution maritime due à diverses sources, ce n'est qu'un début pour une action judiciaire à grande échelle qui s'accomplisse par étapes. puis cette convention aura un caractère général. Les détails sont ainsi laissés aux protocoles annexés, qui auront du retard à être mis en vigueur en raison du retard de la ratification – parfois – ceci réduit l'importance de cette convention³⁴⁵.

Par dessus tout cela, nous soulignons l'article 11 alinéa 2 du protocole relatif à la protection du milieu marin de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'immersion effectuée par les navires et les aéronefs, avec les mêmes inconvénients que les

³⁴⁵ ABD ALWARETH (A-A.), *op.cit.*, p. 178.

conventions internationales, en accordant l'immunité des navires de guerre et autres navires possédés ou loués par un des pays, dont l'utilisation est limitée aux services gouvernementaux non commerciaux; malgré les doutes sur la signification du terme «*non commerciaux*», il s'applique aux bateaux et avions de guerre ainsi que les navires d'escorte et autres bateaux que les pays utilisent à des fins gouvernementales et non commerciales³⁴⁶.

La convention a confié aux États concernés de prendre les mesures convenables pour empêcher les navires exemptés de la pollution, et que ces navires soient armés de façon convenable avec la protection de l'environnement marin contre la pollution.

En effet, le fait de se reporter aux pays membre pour les obliger au contrôle de ces outils, fera réduire l'importance de cette obligation comme action régionale. Donc Il est préférable que ces navires et aéronefs ne soient pas exclus afin que les parties contractantes n'en fassent pas un moyen pour polluer le milieu marin³⁴⁷.

De plus, la convention aurait dû établir des mesures et procédures qui protègent l'environnement maritime contre la pollution des navires et aéronefs qui dépendent d'autres pays non- signataires, puisqu'ils circulent dans la mer Méditerranée, d'une manière compatible avec les règles du droit maritime internationale³⁴⁸.

Aussi, Nous remarquons dans le texte de la convention qu'il y a un certain relâchement dans l'action et l'obligation; c'est une mode facultatif comme (à adopter, ou les parties contractantes prennent individuellement ou conjointement toutes mesures appropriées conformes aux dispositions de la présente convention et des protocoles en vigueur...), ce qui indique un certain embarras des législateurs qui ont établi cette convention, pour retrouver l'équilibre entre les questions relatives à la souveraineté de l'État et la protection du milieu marin dans la zone concernée; résultat de ce relâchement de l'expression.

Ce confirme ce point de vue, c'est que la compétence appartienne aux États membres pour prendre les mesures convenables dans les zones soumises à leur souveraineté conformément aux dispositions des conventions internationales (article 6). Dans cette affaire,

³⁴⁶ Cette expression peut inclure des navires et des aéronefs affectés pour transporter le président et les ministres ou consacrés à faire les taches de la poste. ABO ALWFAA (A.), La protection du milieu marin, in *Le Revue Études diplomatiques*, n 7, 1990, p.65-66.

³⁴⁷ ALDAHAK (I.), *op.cit.*, p.668.

³⁴⁸ *Ibid.* p.684.

vu qu'elles n'ont pas abouti à des règles fixes concernant ce sujet, elles recourent souvent à la mode qui consiste à se reporter aux lois nationales, et l'opération tourne aussi dans un cercle vicieux³⁴⁹.

En effet, la révision de la convention de Barcelone contient des textes obligatoires, mais cette convention ne prévoit pas des règles obligatoires dans de nombreuses questions liées à la souveraineté des États membres.

De même, la convention de Barcelone, dans son article (13), a ouvert devant les parties contractantes l'occasion de la coopération dans les domaines des recherches scientifiques et technologiques pour découvrir toutes sources de pollution dans la mer Méditerranée et échanger les données et les moyens auxquels ils sont parvenus dans les domaines technologiques en vue de lutter contre la pollution. Cet article prévoit que «*Les parties contractantes s'engagent à coopérer pour fournir une assistance technique et d'autres formes possibles d'assistance dans les domaines en rapport avec la pollution du milieu marin, en accordant la priorité aux besoins spéciaux des pays en voie de développement de la région Méditerranéenne*»³⁵⁰. Tout cela facilite en permanence les opérations d'évaluation de la situation du milieu marin et permet de fournir les outils juridiques adéquats au traitement et à la lutte contre la pollution.

Cette coopération aura un impact positif inévitable, mais son rôle sera limité afin de garantir le succès de la réciprocité et l'évolution dans les relations sociales entre les États. Mais ces textes ne jouent aucun rôle en l'absence de tels principes qui organisent les relations internationales car leur application dépend de la bonne foi, donc ces textes sont bloqués dans le cas de mauvaises relations entre les États parties parce qu'ils seront comme des déclarations ou des conseils ne comprenant pas en général de règles obligatoires³⁵¹.

L'exemple le plus frappant, c'est au moment où l'environnement Méditerranéen a été exposé à une pollution pétrolière en raison de la guerre israélo-libanaise en 2006³⁵². Ces

³⁴⁹ ALWARTH (A), *op .cit*, p.160.

³⁵⁰ Article 13. Alinéa 3.

³⁵¹ ABD ALWARETH (A-A.), p.185.

³⁵² La marée noire (le déversement d'environ 15 000 tonnes de fioul dans la mer Méditerranée) causée par le bombardement de la centrale électrique de Jiyeh les 13 et 15 juillet 2006 a considérablement pollué a pollué 150 kilomètres de côtes au Liban et, en partie, en république arabe syrienne et a eu un grave impact sur le fond marin dans cette zone, la santé humaine, la biodiversité, les ressources halieutiques et le tourisme. *Marée noire sur les côtes libanaises*, Rapport du secrétaire général des Nations Unies, ref. A/62/343, 2007, p. 3.

principes avaient été totalement perturbés vu les attitudes conflictuelles entre les États. Par conséquent une telle coopération entre les États ainsi que toutes les règles juridiques ont été perturbées en cas de guerre.

Cela se relève aussi dans l'article 5 qui donne aux États membres des larges pouvoirs estimatifs. On rappelle que l'article 5 concerne la pollution par les navires, et stipule que «*Les parties contractantes prennent toutes mesures conformes au droit international pour prévenir, réduire, combattre et dans toute la mesure du possible éliminer la pollution dans la zone de la mer Méditerranée causée par les rejets des navires et pour assurer la mise en œuvre effective, dans cette zone, des règles qui sont généralement admises sur le plan international relatives à la lutte contre ce type de pollution*». Á ce propos, nous voyons que cette obligation est peu importante, car les parties contractantes auront de larges pouvoirs estimatifs pour définir la mesure possible que l'on peut qualifier de maximum pour diminuer cette source de pollution. Ainsi, nous mentionnons l'importance d'établir des critères et des mesures régionales auxquels s'engagent tous les pays contractants afin qu'ils permettent à l'organisme exécutif d'imposer un contrôle effectif sur ces pays afin lors de l'exécution leurs obligations.

Dans un autre coin, en ce qui concerne les instruments de contrôle et d'application de la convention, nous constatons que la convention a été entachée par de nombreux défauts et lacunes qui ont miné son efficacité.

Il est connu que Les dispositions juridiques restent sans intérêt si elles ne sont pas mises en œuvre³⁵³. Ainsi, les missions de la réalisation de la convention ont été confiées au (PNUE), sans oublier le rôle régional joué par le (REMPEC) dans les missions de la réalisation.

Par ailleurs, l'article (27) de la convention stipule que «*Les réunions des parties contractantes, sur la base des rapports périodiques visés à l'article 26 et de tout autre rapport soumis par les parties contractantes, évaluent le respect, par celles-ci, de la convention et des protocoles ainsi que des mesures et recommandations. Elles recommandent, le cas échéant, les mesures nécessaires afin que la convention et les Protocoles soient*

³⁵³ YOUNESSE (M-M.), *op .cit.*, p.91.

pleinement respectés et favorisent la mise en œuvre des décisions et recommandations». C'est-à-dire elle a chargé ces parties du pouvoir de la réalisation des ses dispositions.

Nous remarquons ici la défaillance de la convention, car le succès des conventions est toujours mesuré par leur capacité à trouver une personne morale dans laquelle se fonde la souveraineté des pays contractants. Cette personnalité devient le représentant de tous les contractants pour mettre en œuvre sans retard ce qui été convenu³⁵⁴.

Dans ce contexte, nous constatons que la convention, en confiant aux parties contractantes la tâche de mettre en œuvre les mesures exécutives, ouvre la porte à une grande divergence pour la réalisation des dispositions. Ces occasions ne se termineront ni ne se dissiperont que lorsque la convention réussit à trouver une personne morale indépendante des états membres.

Selon l'article 17 *«Il incombe aux parties contractantes de désigner le programme le (PNUE) pour assumer la responsabilité des fonctions de Secrétariat, dont l'invitation des parties aux réunions et conférences, préparer les communications et rapports et toute autre information, réviser les demandes d'explication et informations venant des parties, consulter ces dernières concernant les questions reliées à la convention et protocoles supplémentaires, assurer la coordination nécessaire avec les autres organisations internationales que les parties considèrent comme compétents et prendre les mesures administratives pour le commencement effectif les fonctions de secrétariat*». Ces tâches sont reliées au programme du PNUE dans le cadre d'attribuer la tâche de superviser le respect des dispositions de la convention.

Mais si l'on médite sur les fonctions stipulées par l'article 17 susvisée, on constate qu'il s'agit de fonctions exécutives en ce qui concerne la coordination par les parties pour avoir une liaison entre elles, tandis que, comme indiqué ci-dessus, c'est aux États parties de décider statuer sur les aspects objectifs. Ce qui fait la convention moins importante³⁵⁵.

La désignation du PNUE pour assumer la responsabilité des fonctions de secrétariat n'allait pas de soi car il y a des mers couvertes par une convention, dont le

³⁵⁴ ABD ALWARETH (A-A.), *op .cit.*, p.165.

³⁵⁵ *Ibid.* p.167.

secrétariat n'est pas assuré par le PNUE. C'est le cas, par exemple, de la convention sur la Baltique, dont le secrétariat est autonome, ou de la mer du Nord. Ainsi c'est une manifestation de confiance qui a été faite au PNU³⁵⁶.

D'autre part les États sont tenus d'adresser au secrétariat des rapports nationaux sur l'état du milieu marin et les procédures mises en œuvre au niveau national pour appliquer la convention. Mais le bilan dans ce domaine, la fréquence et la qualité des rapports, ont abouti à un jugement mitigé, car une partie seulement des pays les a établis. Ce sont en général des pays que le secrétariat a aidés techniquement et financièrement à mettre en place un réseau de surveillance³⁵⁷. En plus le secrétariat ne peut pas intervenir lui-même pour procéder à faire des inventaires de sources de pollution dans les états parties.

En ce qui concerne la dénonciation de la convention, l'article 34 alinéa 1 de la convention stipule que «*À tout moment après l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur, toute partie contractante pourra dénoncer la Convention en donnant par écrit une notification à cet effet*». Selon l'alinéa 3 la dénonciation prendra effet 90 jours après la date à laquelle elle aura été reçue par le dépositaire.

Nous trouvons que cette procédure nuit à l'importance de la convention, parce que les États violant ses dispositions pourront présenter une demande de dénonciation de la convention, et, par résultat, échapper à l'application des dispositions de la responsabilité internationale.

Il est nécessaire de restreindre ce droit de dénonciation de façon que ces États ne puissent se dénoncer qu'après la vérification de l'absence de toute intention d'échapper, à présent ou dans le futur, à ses responsabilités résultant de la violation des dispositions de cette convention, ce qui assure une protection et une prévention meilleure et plus réussie du milieu marin contre la pollution.

³⁵⁶ CHABASON (L.), Le système conventionnel relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, *op.cit.*, p.79.

³⁵⁷ *Ibid.* pp.80-81.

Par cela, il est clair que l'aspect exécutoire est le plus faible des efforts internationaux des dispositions du contrôle de la pollution marine³⁵⁸, car son efficacité est reliée à l'intention et sincérité des États contractants responsables d'appliquer la convention, et qui seront chargés de transposer les dispositions de la convention dans leurs législations nationales, cette initiative est importante s'il existe une autorité capable de veiller à assurer le respect des États parties des ces dispositions, et bien, puisque c'est à ces États d'établir, appliquer et veiller pour respecter la règle, ces États vont le faire, sans aucun doute, d'une manière convenable à leurs intérêts, même si c'était au détriment de la protection et préservation du milieu marin contre la pollution.

En particulier, l'article 16 de la convention, a mis en évidence la manque d'arriver à un système légal indépendant en ce qui concerne les règles de responsabilité comme garantie pour respecter les dispositions de cette convention reliée aux sanctions civiles et pénales pour toute violation pouvant être commise de ces dispositions, l'article (16) stipule que «*Les parties contractantes s'engagent à coopérer pour élaborer et adopter des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée*».

Ce texte met en évidence le manque d'accord entre les parties sur l'établissement de règles bien définies de responsabilité et de l'indemnisation des dommages résultants de la violation des dispositions de la convention et ses protocoles. Ce qui affaiblit la protection que cette convention doit assurer, car une règle légale se distingue des règles éthiques par l'élément de l'obligation. L'élément qui ne peut pas être assuré sans un système légal et juridique de la responsabilité³⁵⁹.

D'après le texte de la convention, il appert que les règles qui précisent la responsabilité ne sont pas posées; la convention se contente d'indiquer les règles qu'il faut observer et les mesures en vigueur, relatives à ces questions. Mais si la pollution arrive et l'endommagement survient, alors de nombreuses question seront évoquées à propos de la base de responsabilité (responsabilité basé sur la faute ou la faute supposée, ou responsabilité objective avec des cas d'exemption, ou responsabilité absolue). Ensuite, comment déterminer le dommage (dommage direct et fait accompli) ce qui ne répond pas aux dommages

³⁵⁸ YOUNESSE (M-M.), *op.cit.*, p.47.

³⁵⁹ ABD ALWARETH (A-A.), *op.cit.*, p. 168.

écologiques en raison du retard de l'apparition du dommage de pollution. Qui en sera responsable? L'État tout seul? Ou L'État et les individus? Comment déterminer le dommage et son volume de façon convenable avec la faute? Il en est de même pour la dépendance du dommage avec d'autres actions qu'on ne saurait déterminer en raison de la difficulté de préciser qui est derrière la pollution du milieu marin. Á toutes ces interrogations nous ne trouvons pas de réponse dans le texte de la convention; ce qui l'affaiblit et montre par-là son inutilité (dans le domaine de la responsabilité). Or, elle restera hors du théâtre de l'opération; ce n'est alors qu'une invitation à la coopération entre les pays pour prendre les mesures préventives et formuler les règles particulières pour déterminer la responsabilité.

Donc, les règles du droit international sur la responsabilité continueront à s'appliquer dans la région Méditerranéenne jusqu'à ce que les États membres de la convention adoptent de nouvelles règles relatives à la responsabilité pour la violation des dispositions de la Convention (cela ne s'est pas produit jusqu'à présent).

Nous pensons que la convention relative à la protection et prévention du milieu marin Méditerranéen a des dispositions différentes – comme l'on a déjà expliqué – pour la protection du milieu marin contre la pollution. La convention assure une protection *relative* à cause des exceptions nombreuses, tout en concernant les formules généralisées; se référant, en certains sujets, aux règles internationales, négligeant l'établissement de règles légales pour la question de la responsabilité internationale.

Les protocoles y sont annexés ont d'autres désavantages; malgré l'espoir attaché à ces annexes pour une meilleure protection et prévention du milieu marin tout en discutant les sujets d'une façon plus détaillée. Au contraire, tant d'ambiguïtés et imprécisions y existent.

Avec des obstacles liés à la nature des conventions internationales, il existe d'autres obstacles liés au géopolitique de la méditerranée qui font un obstacle à l'application d'une protection unifiée et efficace au niveau des pays Méditerranéens (le rive Nord et le rive Sud).

§II- Les obstacles concernant la géopolitique de la mer méditerranée

Les différences entre les deux façades de la Méditerranée sont généralement considérées comme étant la manifestation du grand contraste planétaire Nord/Sud ou, plus concrètement, du genre de celles qui font la différence entre les pays développés et les pays sous-développés (les pays développés européens qui sont aujourd'hui dans l'Union Européenne, et les pays septentrionaux qui font partie de ce que l'on appelait le tiers monde à économie concurrentielles et non complémentaires).

Sur le globe, les lignes séparent le Nord/Sud n'ont en fait de véritable signification que dans la région Méditerranée. C'est donc seulement en Méditerranée, soit sur environ 5000 kilomètres, que cette ligne Nord/ Sud a une véritable signification³⁶⁰. Tout cela conduit à penser que dans l'ensemble Méditerranéen, les situations géopolitiques sont bien plus diverses et compliquées que le laisserait penser le fameux modèle Nord/Sud.

Certains décrivent la mer Méditerranée comme un laboratoire parce que elle contient des éléments contradictoires et différents. Monsieur TÖPFER Klaus a dit *«nous y trouvons des pays riches et moins riches, des traditions anciennes et des technologies modernes, des cultures différentes et des perceptions diverses, des tensions politiques et une évolution inégale en matière de croissance économique et de développement social, sans mentionner les défis relatifs à l'environnement. Dans cette mer semi-fermée, il existe également des pressions démographiques, une croissance disproportionnée de la population, un trafic maritime très chargé et une gestion inappropriée ou insuffisante de cette vaste zone côtière qui a souvent été témoin d'un développement rapide et chaotique»*³⁶¹.

La différence dans la géopolitique de la Méditerranée a causé l'hétérogénéité entre les pays de la mer Méditerranée dans l'adoption et l'application des mesures efficaces pour protéger la mer Méditerranée, tel que prévu dans les conventions internationales et régionales.

³⁶⁰ En Amérique, la ligne séparant le Nord développé et le Sud sous-développé (c'est-à-dire en principe toute l'Amérique latine) passe entre les États-Unis et le Mexique et à travers le golfe du Mexique entre la Floride et Cuba, soit une frontière théorique de 2 500 kilomètres.

Dans l'Ancien Monde, cette frontière théorique entre le Nord et le Sud est sensé aller de l'Atlantique au Pacifique, de Gibraltar au Japon. En fait son tracé au travers d'étendues presque vides entre la Sibérie, l'Asie centrale, la Mongolie n'a guère de signification et, plus à l'est, le nord déshérité de l'ex-Mandchourie commence à connaître les effets de la formidable croissance économique de la Chine. Ces informations citées par, LACOSTE (Y.), *Géopolitique de la méditerranée*, Paris, Ed. Armand colin, 2006, pp. 54-55.

³⁶¹ TÖPFER (K.), Une région-laboratoire appelée Méditerranée, *La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, dossier n° 45, 2002, p.5.

Par exemple, nous observons que le taux d'inspection des navires étrangers visitant chaque État du port européen, qui est de 25 % par an, a été atteint par tous les pays de Nord. En revanche, le taux de 15% qui a été fixé par le mémorandum méditerranée (où les pays du sud) n'est atteint que dans certains pays.

Au niveau de l'État du pavillon, nous trouvons actuellement l'hétérogénéité entre les États Méditerranéens (États classés dans la liste noire, grise et blanche). La plupart des pays du sud sont classés dans la liste noire et grise (sauf la Turquie qui est actuellement classé dans la liste blanche), tandis que les pays du nord (riches) sont classés dans la liste blanche³⁶².

En conséquence, cette disproportion n'est pas été créée à partir de rien, mais il y a des raisons qui ont provoqué cet écart entre le Nord et le Sud, et qui ont donc des effets négatifs par rapport à l'efficacité de la protection de la Méditerranée et à la capacité d'adopter des mesures communes et applicables à tous les pays Méditerranéens. Cette différence s'organise autour des points suivants :

- **La disparité démographique** entre les deux grandes façades de la Méditerranée : les différences démographiques sont considérables. Au nord, du Portugal à la Turquie, vivent 280 millions d'hommes et femmes (70 millions pour la Turquie), tandis qu'au sud de la Méditerranée, 150 millions d'hommes et de femme dont 70 millions pour l'Egypte et 70 millions pour les trois États du Maghreb³⁶³.

Au cours du dernier demi-siècle, le Monde arabe a enregistré une spectaculaire croissance démographique (l'explosion démographique alors que la population européenne ne connaissait qu'une très faible progression. En Europe, la transition démographique s'est stabilisée. Le croissance démographique est très faible : 0,6 % en 2007, et dans de grands États, il est même négatif (Italie, Allemagne).

³⁶² Le cas de la Turquie, mais il est assez rarement invoqué, devrait récuser les discours développant l'idée du contraste complet entre les deux façades de la Méditerranée. Car, sur la façade Nord, la Turquie est une société musulmane, à forte croissance démographique et son économie a encore des caractéristiques de pays sous-développés et ce, donnée essentielle, bien qu'elle n'ait jamais été colonisée. Au contraire, la Turquie a été en Méditerranée une grande puissance jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Dans cette zone Méditerranéenne où l'opposition Nord/Sud est habituellement considérée comme évidente et fondamentale, le cas de la Turquie infirme ou, du moins, met en débat le rapport de causalité proclamé entre colonisation et sous-développement. LACOSTE (Y.), *op.cit.*, p.56.

³⁶³ *Ibid.* p.4.

À l'horizon de 2025, on prévoit une population en stagnation pour l'ensemble de l'Union. Au contraire, les pays arabes sont encore au cœur de la transition démographique. Ils enregistrent, en 2007, une croissance de 2,2 % l'an³⁶⁴. Cela représente une pression démographique dans les pays du sud³⁶⁵ et montre les différents modes de vie entre le nord et le sud et donc l'immigration de la façade sud vers les riches du nord.

- L'espace Méditerranéen est une source d'enrichissement historique car la Méditerranée a vu l'émergence des civilisations anciennes (la Grèce et les Phéniciens et les Pharaons etc.). Mais le contraste est très grand pour ce qui est des phénomènes humains³⁶⁶.

Dans l'espace Méditerranéen, les trois religions monothéistes le judaïsme, le christianisme et l'islam ont émergé, ainsi que les différentes langues (la langue arabe est absolument prépondérante dans la façade sud, et plus de douzaine langues qui sont officiellement reconnues dans la façade nord). Mais la rencontre des cultures est aussi parfois une source d'incompréhension de part et d'autre de la Méditerranée³⁶⁷.

Les pays du Sud considèrent que la colonisation européenne (pays du nord riche) a empêché leur développement économique et social. Quant aux pays du Nord de la Méditerranée, l'Union Européenne s'obstine à ne voir dans la Méditerranée qu'un problème sécuritaire dont l'importance est exclusivement fonction des flux migratoires qui pourraient menacer son identité³⁶⁸.

-La mer Méditerranéenne est un espace de conflits depuis longtemps entre les civilisations et les États afin de contrôler les centres commerciaux les plus importants : Grecs, Romains et Carthaginois V^e - I^{er} siècle av. J.C. ; Turcs ottomans et occident chrétien (XV^e-XVII^e siècle). Au début du XX^e siècle, le conflit a paru entre les États pour dominer les régions pétrolières du moyen orient. Ce conflit était entre l'Angleterre et la France.

L'importance stratégique et économique des mers a joué un rôle important sur le plan politique, et cela a conduit à la création des conflits entre les États pour contrôler les ressources énergétiques et les chemins commerciaux.

³⁶⁴ MUTIN (G.), *op.cit.*, pp.16-17.

³⁶⁵ Cf. *Supra*.p.31.

³⁶⁶ LACOSTE (Y.), *op.cit.*, p.45.

³⁶⁷ KHODJET ET KHIL (L.), *op.cit.*, p.62.

³⁶⁸ CORM (G.), *La méditerranée- espace de confli- espace de rêve*, Paris, Ed. L'harmattan, 2002, p. 9.

Pendant la guerre froide les États-Unis et l'ex-URSS «*ce ne sont pas des états riverains, ni européens*»³⁶⁹, la mer Méditerranée est devenu le domaine de la course vers les armements, et les plus grands arsenaux militaires associés au principe de l'attaque et la défense.

Récemment le conflit apparaît entre les États-Unis et l'Europe, sans oublier les conflits entre les États Méditerranéens eux même (le conflit entre l'Israël et les pays arabes du proche orient, le conflit entre la Turquie et la Grèce sur mer Egée), mais l'occupation d'Irak par les états unis est l'événement le plus dangereux sur la paix mondiale en général et sur la paix au niveau Méditerranéen en particulier. En plus, l'instabilité qui menace la région Méditerranéenne comme la guerre civile qui a eu lieu en Algérie, et les mouvements indépendantistes surtout dans les Balkanes, et les foyers intégristes surtout en Egypte et en Algérie.

- **L'inégalité économique et technologique** est l'une des raisons importantes qui ont entravé l'adoption des procédures normalisées et elle est à l'origine de l'incapacité du Sud à adopter des mesures efficaces pour s'acquitter de ses obligations stipulées dans les conventions internationales et régionales.

Monsieur CHABASON Lucien a mentionné cette inégalité : «*On trouve également une autre situation spécifique dans la convention de Barcelone, à savoir les inégalités de développement ; on prétend rassembler et mobiliser à la même tâche des pays se trouvant dans des situations très inégales de développement. On n'imagine pas ce que peut représenter un Ministère de l'Environnement dans un pays modeste quand on est un grand pays comme la France ou l'Italie : par exemple un Ministère de l'Environnement comme celui de la Syrie ou de l'Albanie a un budget extrêmement modeste pour mettre en place sa politique*»³⁷⁰.

Dans ce paragraphe, nous allons étudier les effets de l'inégalité technologique et scientifique (A), et ceux de l'inégalité économique (B) sur l'approfondissement de l'hétérogénéité entre le nord et le sud et d'où des variations dans la mise en application des mesures de la protection agissante et complète de la mer Méditerranée.

³⁶⁹ CLAUDE (G.), *op.cit.*, p.100.

³⁷⁰ CHABASON (L.), *Le système conventionnel relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, op.cit.*, p.85.

A- L'inégalité scientifique et technologique

Les inégalités scientifiques entre le Nord et le Sud jouent un rôle particulièrement important dans l'écopolitique internationale dans la mesure où la capacité de négociation de certains pays dépend fortement de leurs accès à des données et à des arguments scientifiques.

Le manque d'expertise signifie aussi que les communautés épistémiques internationales qui, dans certains cas, peuvent jouer un rôle important dans la définition des problèmes et l'émergence d'un consensus, incluent peu de représentants des pays du Sud.

En raison de l'incapacité scientifique et technologique, les pays en développement (PED) ne peuvent pleinement participer aux négociations internationales sur l'environnement. Ils demandent toujours l'assistance scientifique des pays développés. Cela a créé la dépendance des pays en développement sur des pays développés.

De nombreux pays ne sont représentés aux réunions internationales que par deux ou trois délégués, quand ils peuvent y participer tandis que les pays industrialisés et en émergence pourront compter sur deux dizaines de négociateurs.

Il est donc souvent difficile pour les petits pays d'être pleinement informés des délibérations en cours. Ceci a deux conséquences qui ont, chacune, un impact négatif sur la capacité de ces pays de définir leurs intérêts, donc de s'approprier et de mettre en œuvre les accords signés :

- L'incapacité de suivre tous les développements en cours, donc, de participer aux discussions internationales forts de leur expérience nationale et d'accepter ou de rejeter les mesures envisagées en fonction des objectifs nationaux qu'ils se sont donnés ;
- La tendance de la part de ces pays à s'aligner sur une position de groupe³⁷¹.

En ce qui concerne l'inégalité entre le Nord et le Sud au niveau des experts, les pays riches du Nord Méditerranée ont un grand nombre d'inspecteurs, des spécialistes hautement qualifiés et capables d'exercer leurs fonctions dans l'inspection des navires étrangers et les navires battants le pavillon national (par exemple en France, le nombre d'inspecteurs des affaires maritimes a doublé entre 2001 et 2006. Ils sont aujourd'hui au nombre de 129)³⁷².

³⁷¹ LE PRESTRE (P.), *Protection de l'environnement et relations internationales - les défis de l'écopolitique mondiale*, Paris, Ed. Armand colin, 2005. p. 225.

³⁷² BESSELAT (J-Y.), *La politique maritime de la France*, Rapport pour avis du budget de la mer à l'Assemblée nationale, septembre, 2006, p. 7. Aussi ce rapport est publié sur le site d'Internet de l'Association

Les États du nord de la Méditerranée sont membres de l'Union européenne (puissance économique et technologique) et sont soumis à une surveillance permanent et rigoureuse par les institutions compétentes de l'union européenne qui se caractérise par l'évolution législative comme l'Erika I, Erika II et Erika III et les directives européennes successives qui ont toujours insisté sur la formation continue des inspecteurs pour accroître leurs compétences et suivre le rythme des développements dans le domaine de la sécurité maritime.

Tandis que dans les pays du sud (il n'existe aucune zone économique intégrée au sud et à l'est du bassin Méditerranéen), le nombre des inspecteurs reste toujours insuffisant pour effectuer les inspections nécessaires. Les pays pauvres du Sud souffrent d'un manque des inspecteurs qualifiés. Le manque d'expertise est l'une des raisons qui ont empêché l'application de leurs obligations, en particulier dans les pays classés parmi la liste noire. En plus ces inspecteurs, ne sont pas assez qualifiés et n'ont pas les compétences requises.

Sur le plan de l'inégalité technologique entre le Nord et le Sud, les pays riches du Nord disposent d'une technologie très évoluée qui les aide à mettre en œuvre leurs engagements. En plus, ces pays ont des systèmes de surveillance très développés comme le suivi par satellite qui paraît particulièrement intéressant et prometteur pour une mer comme la Méditerranée qui, en raison de ses dimensions réduites, permet une relocalisation et une intervention éventuelle dans des délais raisonnables³⁷³. D'autre part ces pays sont reliés par un réseau de communications et de systèmes d'information très modernes.

Alors que les pays pauvres du Sud ne possèdent pas cette puissance technologique et souffrent même d'un manque d'ordinateurs en plus du manque au niveau des systèmes d'information et des communications avancés. La majorité des pays du Sud continuent d'utiliser des moyens simples comme les prélèvements des échantillons³⁷⁴.

D'autre part, ces pays ne se sont pas reliés par un système d'information moderne ou efficace (comme le cas du manque des rapports présentés par le mémorandum de méditerranée).

des Capitaines au Long Cours et des Capitaines de 1ère Classe de la Navigation Maritime (ACLCC1) : <http://capitaineslongcours.online.fr/JYB.pdf>

³⁷³ Diverses expériences avec satellites ont eu lieu en Méditerranée occidentale en 2002 et en 2006. A l'initiative du conseil général des Alpes maritimes, l'expérience a été conduite entre le 1^{er} juillet et le 15 septembre 2006 avec les satellites canadien RADARSAT et Européen ENVISAT qui ont permis de localiser 21 nappes d'hydrocarbures au large de la côte ligure. Ces informations citées par, GACHOT (G.), *La pollution marine en méditerranée*, op.cit., p.70.

³⁷⁴ Cette méthode a été critiquée Pour plusieurs raisons. Cf. *Supra*.p.52.

Cette information, quand elles existent, elles sont toujours dispersées au niveau national, et elles ne sont pas conservées ni collectées ni publiées au niveau Méditerranéen. En même sens, nous constatons toujours une hétérogénéité de la qualité des estimations (surtout les estimations de flux). Monsieur EL KHAYAT Mustafa (président de l'association marocaine pour la logistique (AMLOG) a constaté aussi que «*les technologies de l'information et de la communication (TIC) peuvent être un facteur de facilitation et de contrôle du transport international en méditerranée*»³⁷⁵.

Donc l'absence des rapports récents et périodiques, et l'hétérogénéité des informations sont un obstacle contre la mise en place d'une politique unifiée dans le domaine de la gestion des risques environnementaux ou du contrôle des flux de transport. Actuellement, la collecte des données est possible par les instruments suivants³⁷⁶ :

- Les navires en transit comme ceux touchant les ports sont suivis par (AIS) mais cette information ponctuelle en temps réel n'est pour l'instant pas enregistrée ni conservée. Elle ne sert qu'à la traçabilité des navires et notamment des marchandises dangereuses ; l'information reste éphémère, mais pourrait être conservée ;
- Les systèmes VTMIS (vessel Traffic Maritime Information System) renseignent également sur les flux maritimes le long des côtes de chaque pays ;
- Les ports indiquent les entrées, sorties de navires et les cargaisons chargées-déchargées, mais les origines et destinations sont mal ou pas renseignées.

Dans ce contexte, nous allons mentionner la controverse qu'il y a entre le Nord et le Sud relativement au transfert de technologie.

La question des transferts de technologie provoque depuis longtemps un débat entre Nord-Sud. Comme le soulignait le ministre de l'environnement indien en 1990 : «*L'argent n'a pas d'importance si nous n'avons pas accès au savoir, la survie concerne la diffusion des connaissances, pas celle de l'argent*»³⁷⁷. En même sens, les pays pauvres ne peuvent pas mettre en œuvre leurs engagements internationaux s'ils n'acquièrent pas de capacité scientifique et technologique.

³⁷⁵ EL KHAYAT (M.), Enjeux des chaînes - logistiques maritimes de la rive sud de la méditerranée dans la construction d'une zone économique euro Méditerranéenne, *La Revue Maritime*, n° 483, Novembre, 2008, p. 45.

³⁷⁶ FRANCOU (B.), La création d'un observatoire Méditerranéen des flux de transport maritime - une utopie ou une nécessité ? , *La Revue Maritime*, n° 483, Novembre, 2008, pp. 56-57.

³⁷⁷ Cette information citée par LE PRESTRE (P.), *op.cit.*, p.240.

Les pays en développement (PED) demandent toujours de renforcer la diffusion des technologies pour améliorer la capacité des entreprises locales. En revanche, les pays riches ont cherché à renforcer le régime international de droits de propriété intellectuelle pour protéger leurs entreprises, et ils s'opposent à la diffusion des technologies et en s'opposant aux transferts forcés qui pourraient profiter à des firmes concurrentes.

Mais l'inégalité a un autre aspect : c'est l'inégalité économique entre le Nord et le Sud, laquelle se reflète négativement sur la protection de l'environnement.

B- L'inégalité économique

La Méditerranée est traversée par une ligne de fracture qui sépare l'Europe développée (l'union européenne) du Monde arabe, son Sud le plus proche (donc des relations asymétriques)³⁷⁸.

Les dissymétries sont encore importantes entre le Nord et le Sud : l'Espagne, la France et l'Italie concentrent encore environ 85 % de l'industrie manufacturière du bassin si on prend la totalité des pays, 70 % si on prend les seules régions Méditerranéennes³⁷⁹.

L'examen du produit intérieur brut (PIB) donne une mesure de l'inégalité des richesses. En 2007, le PIB de l'Union européenne (celle des 15, qui compte, en 2007, 387 millions habitants) est, avec quelque 15 154 milliards de dollars, 11 fois supérieur à celui du Monde arabe qui ne s'élève qu'à 1 447 milliards de \$! L'Union européenne avec un PIB moyen de 40 484 \$/hab. en 2007 se classe dans les tout premiers rangs de la planète. Au Sud, le PIB/habitant du Monde arabe atteint tout juste, à la même date, 4 345 dollars soit près de 10 fois moins ! Plus grave, au cours des trente dernières années, l'écart n'a fait que s'amplifier : en 1977 le différentiel des deux PIB/habitant était contenu dans un rapport de 1 à 4 (5 532 \$ et 1 309 \$). Au cours des trois décennies écoulées, le PIB/hab. a été multiplié par 7,5 pour les pays européens et seulement par 3,3 dans la sphère arabe. Évidemment ces valeurs moyennes cachent de très fortes inégalités : elles peuvent, certes, être constatées en Europe ; elles sont d'une tout autre ampleur dans les pays arabes³⁸⁰.

³⁷⁸ DUGOT (P.), HENRIET (Jean-M.), LOISON (G.) et Mutin (G.), *Géopolitique de l'Afrique et du Moyen-Orient*, Paris, Ed. Nathan, 2^{ème} édition, 2009, p.273.

³⁷⁹ KHODJET EL KHIL (L.), *op.cit.*, p.61.

³⁸⁰ Ces données citées par, MUTIN (G.), *op.cit.*, p.14.

Le classement des pays selon l'Indice de Développement Humain (IIDH) proposé par le PNUD pour 2005 place l'ensemble du monde arabe dans une position médiocre (115^e rang sur 177) alors que les pays de l'Union européenne figurent tous dans les premiers rangs³⁸¹.

Sur la base de ces données, nous pouvons dire que les différences de pouvoir économique sont l'une des raisons les plus importantes de la disparité entre le Nord et le Sud dans l'application des mesures normalisées pour protéger la mer Méditerranée.

La pauvreté demeure l'obstacle fondamental à la prise en charge de leur environnement par les pays du Sud. Nous pouvons clairement constater l'impact de la pauvreté, l'impuissance économique sur les États du bassin du sud (qui sont membre dans le Mémorandum d'entente Méditerranée). Par exemple la plupart de ces États ne ont pas pu mettre en place les installations de réception portuaires en raison d'un manque de capacité financière et économique.

Dans le même sens, nous pouvons aussi démontrer l'impact du faible pouvoir d'achat et des bas salaires payés aux travailleurs dans ces pays sur l'efficacité de l'application de la protection efficace. À la fois ces deux facteurs ont conduit le personnel qui travaille dans le domaine de la protection de l'environnement marin à suivre les méthodes de corruption pour améliorer leur niveau de vie au détriment de la protection du milieu marin ainsi ces facteurs ont conduit la plupart des inspecteurs et des spécialistes qualifiés à émigrer vers les pays riches pour améliorer leur niveau de vie.

D'autre part, l'inégalité économique impose nécessairement l'inégalité politique (cette inégalité est une source de pouvoir), et elle permet aux pays du Nord de jouer la carte de la conditionnalité, c'est ce que nous avons trouvé dans la convention générale de la mer, à savoir la façon dont les pays du Nord cherchent à imposer leurs conditions aux pays du Sud³⁸².

La disparité dans le pouvoir économique a créé un contraste des objectifs entre le nord et du sud et cette différence se reflète négativement sur l'efficacité de la protection de l'environnement.

³⁸¹

Ibid.

³⁸²

Cf. *Supra.* p.200.

Ce contraste apparaît pendant les négociations internationales sur l'environnement. Les pays du Nord insistent sur la responsabilité des pays du Sud dans l'émergence du problème et la mise en œuvre des solutions, tandis que ces derniers en redirigent la responsabilité vers les bailleurs- telle la responsabilité des pays riches ou de leurs entreprises dans l'émergence des problèmes à l'échelle mondiale parce qu'ils ont souvent contribué d'une façon disproportionnée à l'émergence de ces problèmes, et aussi parce qu'ils ont à leur disposition des ressources financières et techniques bien supérieures. En général, les États du Sud ont tenté à la fois de limiter leurs engagements et de préserver leur autonomie, et cherchent à maximiser les droits et minimiser les responsabilités «*le principe maxi-mini*»³⁸³.

Enfin, nous pouvons ajouter que dans le système de l'inégalité économique, les priorités des pays du Sud sont le renforcement du système économique au détriment de la protection de l'environnement marin, et ils ne prennent pas en compte les exigences du développement durable. Ces pays considèrent le secteur du transport maritime comme une source de perte et négligent le fait que cela pourrait en faire une source d'investissement et donc un but lucratif.

Dans le même sens, Monsieur CHABSON Lucien a mentionné la question de l'environnement, notamment le milieu marin sur la liste des préoccupations prioritaires par rapport à l'ensemble des politiques publiques «*Cette place dans la hiérarchie n'est pas extrêmement élevée. Les pays qui commencent à construire leur politique d'environnement, pris par les problèmes de pollution domestique, ne placent pas en tête spontanément leurs préoccupations du milieu marin*»³⁸⁴.

La question de la priorité se relève même si dans le domaine de la protection de l'environnement, la plupart des pays accordent moins d'importance à la protection du milieu marin qu'à la question des eaux douces, des déchets, de la pollution atmosphérique et du bruit.

En revanche, le secteur maritime occupe actuellement une place importante dans la hiérarchie des priorités, par exemple, en France, l'amélioration du secteur maritime est parmi les priorités de la politique française. Le président de la république Nicolas SARKOZY, lors de sa présentation à Elysée, le lundi 14 a particulier cité que «*l'élaboration de nouvelle*

³⁸³ LE PRESTRE (p.), *op.cit.*, p.236.

³⁸⁴ CHABASON Lucien, Le système conventionnel relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, *op.cit.*, p.82.

technologies plus économes de propulsion maritime est une perspective essentielle pour l'industrie navale française. Sur les 135 milliards prévus au total, 6,5 milliards sont affectés aux filières industrielle et aux PME, dont un enveloppe d'un milliard à l'ensemble automobile, transports terrestres et maritimes»³⁸⁵.

Finalement, malgré les initiatives de convergence prises au niveau internationales afin d'harmoniser les procédures entre le Mémorandum de Paris et le Mémorandum Méditerranée (comme l'initiative de l'OMI pour coopérer entre les différents mémorandums et l'échange inter-régional d'informations)³⁸⁶, ces initiatives ne sont pas arrivés à leurs objectifs en présence de l'écart entre les pays Méditerranéens à différents niveaux. Ces programmes ambitieux de coopération inter-mémorandum en matière de contrôle ne sont pas sans danger pour les raisons suivantes³⁸⁷ :

- Une incompatibilité entre les différents régimes de contrôle aurait des conséquences néfastes à la fois pour l'échange régional d'informations, le commerce et les transports, car les navires risqueraient de faire l'objet de plusieurs contrôles différents ;
- La différence au niveau du développement entre les pays de chaque accord régional qui amènera à l'adoption de différents modèles de contrôle, les procédures d'inspection et les buts fixés, la formation et l'expérience variables des officiers chargés du contrôle, etc., sont des facteurs qui pourraient provoquer des problèmes de compatibilité,
- Le caractère de participation plutôt volontaire -et non obligatoire- aux systèmes de Memoranda, les particularités propres à chaque région.

Mais les initiatives de convergence entre les pays de la mer Méditerranéens ne se sont pas arrêtées. En effet, plusieurs initiatives sont mises en œuvre pour réaliser cette convergence :

En 1995 les ministres des affaires étrangères des États membres de l'Union Européenne et des pays sud Méditerranéens (Algérie, Chypre, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Territoires Palestiniens, Syrie, Tunisie et Turquie) se sont réunis à Barcelone et ont adopté les bases principales d'une nouvelle phase de partenariat basée sur une coopération

³⁸⁵ Ces informations citées par, THOMAS (A.), Le secteur maritime n'est finalement pas oublié, *Le Marin*, n° 3258, vendredi 18 décembre 2009, p.6.

³⁸⁶ L'OMI a adopté le 23 novembre 1995 une résolution (A.787 (19)) pour l'harmonisation et l'uniformisation du contrôle.

³⁸⁷ CHRISTAKIS (T.), *op.cit.*, p.162.

bilatérale, multilatérale ou régionale, dénommée le «*Processus de Barcelone*» ou, plus généralement, le Partenariat Euro-Méditerranéen.

L'objet principal de ce partenariat est la création d'une zone de libre échange Euro-Méditerranéenne entre l'Union Européenne et ses partenaires Méditerranéens et entre ces partenaires Méditerranéens eux-mêmes. Dans ce partenariat, l'Union Européenne présente son assistance aux pays Méditerranéens en vue d'une réforme économique et sociale, d'établir un système de transport multimodal durable, efficace et vital.

Par contre, l'Union Européenne va apporter un soutien aux réformes et à la modernisation du management douanier pour permettre une intégration totale de l'e-douane et réduire le dédouanement papier à zéro papier en encourageant le dédouanement intégral par les systèmes d'information électronique.

La déclaration de Barcelone en 1995 a pris en considération la nécessité de création d'un tel système «*l'importance de développer et d'améliorer les infrastructures grâce à la mise en place d'un système de transport efficace ...*» et qui stipule que «*des moyens efficaces de transport intermodal entre l'Union Européenne et ses partenaires Méditerranéens et entre ces pays eux-mêmes, de même que le libre accès au marché des services de transport maritime international, sont essentiels au développement de structures d'échanges commerciaux et au bon fonctionnement du partenariat Euro-Méditerranéen*»³⁸⁸.

Dans le cadre du programme MEDA, la Commission Européenne a approuvé en novembre 2001 le projet de transport Régional Euro-Méditerranéen (Euro Med transport) afin de permettre la mise en place de réseaux de transport multimodal durables et intégrés à l'échelle régionale et afin de promouvoir la coopération avec les pays sud Méditerranéens.

Le projet vise au développement de la Zone Euro-Méditerranéenne de libre échange et à la promotion de l'intégration économique entre partenaires Méditerranéens à travers l'octroi d'une aide à ces pays, comme suit, pour³⁸⁹:

³⁸⁸ Étude de diagnostic, Partie I enjeux régionaux - Module 5 Transport maritime et ports – un secteur clé pour encourager les relations de commerce intra régional, Euro-Med, décembre 2004, p.9.

³⁸⁹ Étude de diagnostic - Partie I enjeux régionaux – Module 1 présentation générale de l'étude de diagnostique – contexte – méthodologie et principales conclusions, Euro-Med, décembre 2004, p. 5.

- L'amélioration du fonctionnement et de l'efficacité du système de transport Méditerranéen à travers le support des réformes des institutions et du marché, la promotion de l'harmonisation des normes et des réglementations opérationnelles afin d'encourager la coordination des politiques de transport ;
- Le développement et la modernisation du réseau d'infrastructure du transport régional tout en garantissant son interconnexion avec les Réseaux trans-européens et ce à travers la mobilisation des ressources d'investissement pour les projets d'infrastructure approuvés communément comme étant prioritaires.

Dans le cadre du projet Euro-Méditerranéen, les ministres des États membres se sont réunis à Marrakech et ont mis en œuvre un Plan d'Action régional de Transport (PART) pour la période 2007-2013. Ce plan vise à encourager et à intensifier la coopération dans la région Méditerranéenne en matière de transport.

Le PART comprend une série d'actions dans différents secteurs du transport (maritime, routier, ferroviaire et aviation civile) et vise principalement la réforme de la réglementation (institutionnelle) ainsi que la planification et la mise en œuvre du réseau d'infrastructure, les actions proposées dans le PART doivent être mises en œuvre à court terme, i.e. d'ici 2009, ou à moyen terme, i.e. d'ici 2013³⁹⁰. L'action n° 7 vise à moyen terme (2013) à retirer les pays Méditerranéens de la liste noire et à atteindre le taux d'inspections du Mémorandum de Paris.

En effet, ce partenariat s'est conforté par plusieurs limites qui entravent son efficacité, ces obstacles se traduisent par les points suivants³⁹¹ :

- la situation instable au Moyen-Orient comme le conflit israélo-palestinien, guerre civile en Algérie, situation au Liban, division de Chypre tensions, Sahara occidental, violation des droits de l'homme en Tunisie, Égypte, Syrie, Algérie. Le système de Barcelone n'a pas traité ces sujets malgré l'importance de trouver des solutions à ces problèmes ;
- Le programme financier MEDA présente une aide capitale et bien accueillie par des économies en crise structurelle. Néanmoins comme l'illustre le cas tunisien, jusqu'à ce jour,

³⁹⁰ *Plan d'action régional de transport pour la région Méditerranéenne 2007-2013*, Euro-Med, octobre 2007, p.5.

³⁹¹ DUPUY (E.) et SADER (K.), *La politique européenne en méditerranée - plus que le libre-échange et moins que l'adhésion - Qu'en est il aujourd'hui ? - Un rappel des enjeux et des limites de la coopération*, Centre d'études et de recherche de l'école militaire (CEREMS), 14 juin 2007, pp.4-5.

les réformes économiques n'ont entraîné ni la mise en oeuvre de réformes politiques ni la démocratisation, bien au contraire.

Sur le plan du développement durable en Méditerranée, en 1996, les parties contractantes ont créé la Commission Méditerranéenne du Développement Durable (CMDD) qui est le seul organe régional des Nations Unies (mise à part la Commission du développement durable à New York). Le CMDD regroupe les représentants des partis contractants et la commission européenne et tous les partenaires nationaux et régionaux ainsi que des acteurs de la société civile.

La question du développement durable a été discutée au cours du "Segment ministériel" de la XIIIème réunion des parties contractantes à la convention de Barcelone, à Catane (Italie) entre 11-14 novembre 2003. Les parties et observateurs ont insisté sur le besoin d'avoir une stratégie Méditerranéenne du développement durable (SMDD) objective et opérationnelle.

En juin 2005, la CMDD a mis au point la stratégie Méditerranéenne pour le développement durable, un document cadre non contraignant qui servira de base à ses futures activités. Elle a aussi adopté la «*Charte d'Athènes*» comme préambule à ce document³⁹². Cette stratégie a été préparée avec la participation des organisations régionales, des ONG, des autorités locales et du secteur privé ainsi que des représentants des ministères concernés par les questions-clé et priorités de la stratégie.

Le transport maritime et la protection des zones maritime et côtières sont parmi les priorités de cette stratégie en prenant en compte la nécessité d'établir une action coordonnée et collective³⁹³.

Dans le domaine de la sécurité maritime, le projet SAFEMED a été mis en place en 2006 par le REMPEC pour répondre au trafic maritime croissant en méditerranée. Ce projet est aussi comme un partenariat entre l'Union Européen et dix pays Méditerranéens, à savoir Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie.

³⁹² SOUFLIAS (G.), *op.cit.*, p. 3.

³⁹³ ARAB (H.), Ver une stratégie Méditerranéenne du développement durable, La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES), dossier n° 51, 2004, p.14.

Les objectifs généraux du projet sont³⁹⁴ :

- Contribuer à l'amélioration durable de la protection de la méditerranée contre les risques d'accidents et de pollution en mer;

- Continuer à réduire l'écart existant entre les réglementations communautaires et internationales afin d'assurer, dans l'Union et le bassin Méditerranéen, une implémentation effective et uniforme des conventions internationales et des règles en matière de sûreté et sécurité maritime ainsi que dans le domaine de la prévention de la pollution.

Aussi les actions de ce projet sont axées sur³⁹⁵ :

- Le respect des obligations de l'Etat du pavillon et contrôle des sociétés de classification ;
- La sécurité de la navigation par le développement de systèmes de surveillance du trafic ;
- La protection de l'environnement marin ;
- L'élément humain;
- La sûreté des navires et des ports en Méditerranée.

En ce qui concerne la normalisation et l'harmonisation de l'information au niveau de la Méditerranée, il existe deux initiatives pour assurer un système d'information efficace :

- L'institut Méditerranéen des transports maritimes (IMTM) a proposé la création d'un observatoire Méditerranéen des flux de transports maritimes. Il aurait pour premier objectif de collecter progressivement les données relatives aux mouvements tant des navires que des passagers et des marchandises. Ces flux seraient ensuite présentés et analysés dans le cadre d'une méthodologie à définir par l'ensemble des partenaires du projet. Ces données et analyses constitueraient un tableau de bord mis à la disposition des décideurs. Il aurait pour mission subséquente d'effectuer des analyses et études prévisionnelles voire stratégiques pour les pays Méditerranéens³⁹⁶.

³⁹⁴ *Rapport d'état du projet SAFEMED*, 3^e réunion du sous-groupe sur la sécurité maritime Groupe de travail Euro-Med sur le transport maritime - Réunion du comité consultatif SAFEMED, Bruxelles, 18 décembre 2006, p.1.

³⁹⁵ Sur ce point voir, le site d'Internet d'ERO-MED : <http://www.euromedtransport.org/345.0.html?&L=1>, [consulté le 15 Janvier 2010].

³⁹⁶ FRANCOU (B.), *op.cit.*, p. 56.

- Le projet européen MedStat a précisément pour objet de pallier cet inconvénient en diffusant une méthodologie standard de collecte ainsi qu'une harmonisation des tableaux statistiques à publier en vue de leur agrégation à l'échelle Méditerranéenne et européenne³⁹⁷.

Afin de créer une politique unifiée au niveau de la mer Méditerranée, l'Union pour la Méditerranée a été fondée en 2007 (UpM)³⁹⁸. Cet instrument, qui est considérée comme une union de projets avec une ambition d'assainir la mer méditerranée en 2020, a repris en compte les processus de Barcelone dont elle renforce les réalisations et les éléments fructueux (dialogue politique, coopération économique et libre-échange, dialogue humain, social et culturel).

Mais UpM se distingue des processus de Barcelone en ce qu'elle comprend les pays Méditerranéens qui n'étaient pas membres dans les processus de Barcelone : Monaco, la Croatie, la Bosnie-Herzégovine et le Monténégro.

L'UpM constitue sans doute une opportunité de rechercher l'harmonisation des politiques existantes et leur financement avec la création de programmes prévoyant des contrôles et des menaces de sanction en cas de non-respect des règles par les pays riverains³⁹⁹.

L'UpM s'articule aujourd'hui autour des thèmes suivants⁴⁰⁰ :

- Dépollution de la Méditerranée ;
- Autoroutes de la mer et autoroutes terrestres ;
- Protection civile ;
- Plan solaire Méditerranéen ;
- Enseignement supérieur et recherche, université Euro-Méditerranéenne ;
- Initiative Méditerranéenne de développement des entreprises ;
- Lutte contre le trafic de stupéfiants ;
- Réseau contre la répression des pollutions volontaires en Méditerranée ;
- Plan d'assistance et de secours mutuel en mer ;
- Mise en place de centres Euro-Méditerranéen de l'environnement et des risques (CEMER) ;

³⁹⁷ *Ibid.* p. 57.

³⁹⁸ Union pour la méditerranée est fondée le 13 juillet 2007 à paris par 44 États.

³⁹⁹ GACHOT (G.), La pollution marine en méditerranée, *op.cit.*, p. 72.

⁴⁰⁰ GACHOT (G.), *Coopérer pour une gestion des risques en méditerranée*, *La Revue Maritime*, n° 488, Avril, 2010, pp.119-120.

- Amélioration de la surveillance des ports et de la coopération entre autorités portuaires ;
- Préservation de la biodiversité ;
- Institut Euro-Méditerranéen en science du risque.

Anticipant un des objectifs majeurs de l'Union pour la Méditerranée, la Commission européenne et la Banque européenne d'investissements (avec le concours du PB) ont choisi 44 projets de dépollution avec pour ambition d'assainir la Méditerranée en 2020. Le volume total des investissements est de 2,1 milliards d'euros. Les projets concernent l'Egypte (7), Israël (9), la Jordanie (5), la Syrie (8), la Tunisie (8) et les Territoires Palestiniens (1). 57 % des projets concernent les eaux usées urbaines, 18 % les déchets solides citadins et 14 % les émissions industrielles, les 11 % restant s'appliquent à d'autres secteurs⁴⁰¹.

Après avoir examiné les obstacles les plus importantes qui ont entravé l'application de protection effective et uniforme au niveau des pays Méditerranéens, nous allons essayer de mettre en lumière la deuxième section sur la Syrie comme un cas pratique afin de savoir la situation du contrôle des navires, et quelles sont les obstacles qui font un obstacle face à la mise en place d'une protection et des mesures efficaces pour protéger la mer méditerranée de la pollution pétrolière liée au trafic maritime?

Section II- L'étude d'un cas (la Syrie)

La Syrie est un pays situé au sud-ouest de l'Asie sur la côte orientale de la mer Méditerranée, elle est délimitée au nord par la Turquie, à l'est par l'Irak et à l'ouest par le Liban et la mer Méditerranée, au sud par la Jordanie, Israël et la Palestine.

Le littoral syrien s'étend à environ 185 km entre la Turquie dans le nord et le Liban dans le sud, la côte syrienne est très variable. Elle se constitue de côtes sablonneuses, de côte rocheuse, de plates pentes rocheuses. Cette région côtière comprend un certain nombre de ressources naturelles.

⁴⁰¹ GACHOT (G.), La pollution marine en méditerranée, *op.cit.*, p.73.

La Syrie est située entre les latitudes 32 à 37 dans le Nord et les longitudes 35-42 à l'Est et est caractérisée par son emplacement géographique très important à travers l'histoire et à tous égards⁴⁰².

Grâce à cette position stratégique et géographique, les anciennes civilisations qui habitaient en Syrie ont pu établir des relations commerciales avec les civilisations du monde existant à cette époque et la mer Méditerranée était la seule voie maritime de la Syrie vers le monde.

La civilisation d'Ougarit a réussi d'établir des relations commerciales importantes avec les nations et les civilisations existantes à cette époque et ils ont réussi à franchir la mer Méditerranéenne à partir de la côte syrienne en utilisant leurs bonnes flottes navales. Aussi les ports syriens ont été la principale destination pour les navires en provenance d'autres pays afin de faire des échanges commerciaux⁴⁰³.

Actuellement, la Syrie est considérée comme un pays qui importe et exporte du pétrole. Sa production de pétrole est d'environ 30 millions de tonnes par an et il est transféré par des pipelines à la ville de Homs pour le raffinage de 5,5 millions de tonnes et le reste est exporté à partir des ports de Baniyas et Tartous. En outre, il y a dans Baniyas une raffinerie de pétrole d'une capacité de 6 millions de tonnes par an et il y a un port pour transporter le pétrole irakien, gérée par la compagnie du transport de pétrole syrien⁴⁰⁴.

En 2007 le nombre des navires entrant et sortant dans les ports syriens a été atteint environ 8337 navires (4225 navires entrant et 4112 navires sortant). Les pétroliers et les gaz tankers représentent d'environ 9,7 %, soit environ 815 pétroliers (109 pétroliers et gaz tankers entrant et sortant dans le port de Tartous Bien que 706 pétroliers et gaz tankers entrant et sortant dans le port de Baniyas)⁴⁰⁵.

⁴⁰² Cf. *Supra*. p.193.

⁴⁰³ ALMUSTAFA (H.), *Les anciennes civilisations de l'orient*, Mémoire de Master en histoire, faculté des lettres, université de Damas, 2008-2009, pp.12-13.

⁴⁰⁴ *Plan national d'urgence*, Ministère de l'environnement Syrien, 2005, Damas, 2005. p.1.

⁴⁰⁵ Ces statistiques prestés par, *Le transport - communication et stockage en Syrie - Rapport de l'Agence de Presse Arabe Syrienne (SANA)*, septième chapitre (la Syrie en chiffres), 2007, pp.17-18.

Le trafic maritime dans les ports syriens est un des sources de la pollution par les hydrocarbures, cette pollution peut survenir en raison les accidents maritimes, les activités de chargement et de déchargement, de transit et de départ, et les rejets illégaux, etc⁴⁰⁶.

Concernant les législations nationales pour la protection du milieu marin, ces législations sont très vétustes et elles ne sont pas ajustées par rapport aux augmentations importantes des navires entrant dans les ports syriens.

En raison de la lacune législative et de l'incapacité économique et technologique en Syrie, nous pouvons dire que la situation actuelle de la protection de l'environnement marin en Syrie est très critiquée.

Dans cette section, nous allons essayer d'élaborer une étude détaillée sur l'inefficacité du système de contrôle des navires (battant le pavillon Syrien et les navires étrangers entrant les ports syriens) (§1), ainsi que les principales raisons qui ont conduit à cette situation tragique (§2).

§ I- Le contrôle des navires par les autorités compétentes en Syrie

Malgré les avertissements successifs émis par les organisations internationales pour améliorer la sécurité maritime face à la détérioration de la situation du milieu marin, actuellement, la pollution par les hydrocarbures, qui menace la côte syrienne, est devenue une scène quotidienne aux riverains.

Ainsi, les navires battant le pavillon syrien sont classés parmi la catégorie qui ne respecte pas les normes de la sécurité maritime et ne mettent pas en place des installations nécessaires pour prévenir et lutter contre les accidents maritimes.

Aussi, les navires entrant dans les ports syriens trouvent un bon abri pour rejeter les eaux de ballast en raison du manque d'outils de contrôle efficaces et de peine répressive.

Nous allons étudier la situation en Syrie en montrant le contrôle effectué sur les navires battant le pavillon Syrien (A), et sur les navires étrangers entrant dans les ports Syriens (B).

⁴⁰⁶ SAAD (A.), *La planification et le contrôle de la pollution du milieu marin dans le monde arabe*, Rapport de l'organisation arabe de développement agricole, Caire, 2008, p.5.

A- Le contrôle des navires battant le pavillon Syrien

Les statistiques indiquent que 70% des échanges commerciaux se réalisent à travers des moyens de transport maritime. La Côte syrienne a été le témoin depuis des milliers d'années de la circulation et de la navigation avancée. À l'époque phénicienne Le nombre des navires qui sont entrés dans les anciens ports syriens atteignaient / 3500 / navires⁴⁰⁷.

En Royaume d'Ougarit, le nombre d'habitants ne dépasse pas / 500 / personnes. Tandis qu'ils avaient / 200 / navires marchands qui naviguaient dans les parties du monde⁴⁰⁸.

Une simple comparaison entre le nombre de navires à l'époque et aujourd'hui par rapport au nombre d'habitants conduit à constater que le secteur du transport maritime a été considérablement diminué et ce secteur a besoin de nombreux efforts pour le promouvoir.

Il existe actuellement / 275 / navire de commerce battant le pavillon syrien, et il y a aussi une réticence sur l'immatriculation des navires dans la flotte nationale. Ici, il faut noter qu'en 2006 aucun navire a été enregistré sous le pavillon Syrien malgré les marins syriens possèdent un double de ce nombre de navires, mais leurs navires sont inscrits sous les pavillons d'autres pays⁴⁰⁹. Cela a entraîné une double perte, d'une part, c'est une perte de la flotte nationale, et d'autre part une perte pour l'économie nationale. Cette réticence est attribuée à deux raisons :

- **Premièrement**, c'est une raison financière, l'immatriculation du navire est comme un bien commercial et l'imposition de taxes sur les navires tels que les frais de douane syrienne et les impôts de transfert de propriétés...etc. Mais Il faut considérer le navire comme un projet d'investissement exonéré de tous taxes et des impôts. Ce point de vue est adopté par la France qui a mis en place à partir de 2002 une série des procédures pour développer le pavillon français, tel que la taxe au tonnage. Cette mesure donne une meilleure lisibilité de l'impôt puisqu'il est désormais fonction du tonnage et non des bénéfices imposables de l'entreprise. En

⁴⁰⁷ LALA (H.), Secteur du transport maritime en Syrie - mauvais investissements et un manque de rentabilité, *La Revu Syrienne d'Alwahda*, n° 6530, 12 avril 2007, p.22.

⁴⁰⁸ **Ougarit** est une ancienne cité du Levant, l'actuelle Ras Shamra initialement nommée Ras ech-Chamra, près de Lattaquié dans l'actuelle Syrie. Cette capitale de l'ancien royaume homonyme est située au croisement et au débouché d'une route qui joint la Méditerranée au bassin mésopotamien, à la jonction de l'Empire hittite au nord et de la sphère d'influence égyptienne au sud. ALMUSTAFA (H.), *op.cit.*, pp.12-16.

⁴⁰⁹ LALA (H.), *op.cit.*

période de forte rentabilité du transport maritime (ce qui est le cas depuis 2003) le gain pour l'armateur est important⁴¹⁰.

- **Deuxièmement**, L'image extérieure de la flotte n'est pas bonne, pour cela les propriétaires n'immatriculent pas leurs navires sous le pavillon syrien afin d'éviter le ciblage des navires syriens dans les ports de l'Union Européenne parce que la plupart de ces navires sont vieux et n'ont pas subi aux opérations de l'entretien nécessaires.

En 2008 environ 15% des navires syriens ont été arrêtés dans les ports des États membres du Mémorandum d'entente de Paris, ce qui place les navires battant le pavillon syrien dans les listes noires (haut risque)⁴¹¹ et par conséquent il les rend dans une catégorie ciblée (ou même dans une catégorie interdite dans les ports de l'Union Européenne).

Alors que l'infrastructure physique de la direction générale des ports semble être dans la voie des améliorations, il est reconnu que le niveau actuel des ressources humaines à sa disposition est insuffisant pour exécuter ses fonctions de façon efficace. Environ 16 inspecteurs/experts de l'État du pavillon⁴¹². Un certain nombre de postes approuvés sont vacants au sein de la direction avec le résultat que certains bureaux principaux sont débordés.

Actuellement, il n'existe pas de capacité pour répondre aux obligations des conventions internationales et régionales.

Tableau 12 la situation des navires battant le pavillon syrien inspectés dans les ports européens dans le cadre du MOU de Paris en 2008

Le nombre des navires inspectés dans les ports européens dans le cadre du MOU de Paris	Le nombre des navires détenus dans les ports européens dans le cadre du MOU de Paris	Inspection avec déficiences %	Détention %
103	16	87,38 %	15,53 %

Source: Ce tableau est recueilli par, *Port stat control, making headway, Annual report of Paris Memorandum of Understanding on Port state control, 2008*, p. 37.

Selon ce tableau, nous constatons que la performance de l'administration maritime en tant qu'État du pavillon, n'est pas encore bonne, et en témoignent les détentions de navires battant le pavillon syrien visitant les ports européens dans le cadre du MOU de Paris.

⁴¹⁰ Cette taxe permet aux armateurs de payer l'impôt en fonction du tonnage investi, au lieu de l'impôt classique sur les sociétés. BESSELAT (J-Y.), *La politique maritime de la France*, Rapport pour avis du budget de la mer à l'Assemblée nationale, *op.cit.*, p.10.

⁴¹¹ *Port stat control - making headway, Annual report of Paris Memorandum of Understanding on Port state control, 2008, op.cit.*, p. 37.

⁴¹² Cf. *Infra*.p.238.

Les navires battant le pavillon syrien sont détenus en raison de leur âge et de l'absence de l'entretien périodique, et parce que la plupart de ces navires ne prennent pas en compte les normes de la sécurité maritime.

Tableau 13 indique les navires syriens impliqués dans des accidents maritimes dans la mer méditerranée (période du 01/01/1990 au 06/03/2008)

Date	Lieu de l'accident	Produit déversé	Année de construction du navire
01/06/1992	Liban	Pétrole	1966
30/01/1996	Italie	Produits chimiques	1969
14/06/1996	Italie	Pétrole	1964
12/11/97	Grèce	Pétrole	1969
21/11/1997	Grèce	Pétrole	1968
31/12/1999	Chypre	Pétrole	1969
21/02/2000	Grèce	Produits chimiques	1966
21/02/2000	Grèce	Pétrole	1966
06/05/2000	Egypte	Produits chimiques	1956
07/05/2001	Grèce	Inconnu	1965

Source : ce tableau est recueilli par, *Statistiques sur les accidents maritimes dans la mer Méditerranéenne*, le site Internet du (REMPEC): <http://accidents.rempec.org/RempecAccidentsDatabase/Default.aspx>, [consulté le 20 juin 2009].

Selon ce tableau nous trouvons que le nombre des accidents causés par les navires battant le pavillon syrien est de 10 accidents, et les accidents qui causent le déversement des produits pétroliers dans la mer Méditerranéen représentent (60%).

En plus nous constatons qu'en l'absence des opérations de l'entretien, le rapport entre les accidents maritimes et l'âge du navire est très clair, lorsque nous remarquons que l'âge des navires qui sont impliqués dans des accidents maritimes dans la mer méditerranée dépasse 40 ans, cela montre la gravité de ces navires pour la sécurité maritime et la direction d'inspection des navires semble être sous-dimensionné et assez obsolète.

En l'absence de la capacité nécessaire pour s'acquitter de ses obligations, la direction générale des ports a délégué à des sociétés de classification le soin d'inspecter et de contrôler les navires syriens. Ces sociétés effectuent un travail au nom de l'administration, mais la responsabilité globale incombe à l'État du pavillon, les sociétés de classification sont autorisés à procéder à des enquêtes et délivrer des certificats au nom de la Syrie.

Théoriquement, l'administration est consciente qu'elle doit déléguer des fonctions aux seules sociétés de classification qui se conforme aux résolutions de l'assemblée de l'OMI

relatives à des organismes reconnus tels que stipulés dans le chapitre I, article 6/a de la Convention SOLAS. Mais en fait, nous allons trouver que c'est complètement différent.

Après avoir traité le contrôle effectué sur les navires battant le pavillon syrien, nous allons étudier la situation des ports syriens, puis le contrôle des navires entrant les ports syriens.

B- Le contrôle des navires étrangers entrants les ports Syriens

Il y a également 5 ports en Syrie (Lattaquié, Tartous, Arwad, Jableh et Banias). Alors que la Syrie est partie à plusieurs conventions internationales de l'OMI, il y a encore beaucoup d'autres en attente de ratification⁴¹³.

Plusieurs des lois nationales relatives à la mise en œuvre et l'exécution des instruments internationaux de l'OMI sont assez anciennes et elles ont besoin d'être actualisés sur la base de modifications ultérieures.

Une amélioration de la promulgation et la circulation est nécessaire, mais la ratification et la promulgation ne suffisent pas, une circulation efficace pour les organes d'exécution et les mesures subséquentes est également essentielle⁴¹⁴.

Concernant l'administration compétente, la direction générale des ports, exerce ses activités par le biais de⁴¹⁵:

- Le Directeur général et son Secrétariat;
- Sept directions traitant des mandats spécialisés comme suit:
 - Direction des Affaires Militaires;
 - Direction de la planification et des statistiques;
 - Direction de la Pêche et de licences;
 - Direction des affaires techniques;

⁴¹³ Par exemple, au niveau de la convention de Barcelone et ses deux protocoles relatifs à l'immersion, à la prévention & situations critiques : la Syrie n'accepte pas encore le protocole d'immersion et ne ratifie pas encore le protocole de prévention & situations critiques. Au niveau de la convention de Marpol : la Syrie ne ratifie que les annexe I et II. Cf. Supra. p.157-158.

⁴¹⁴ *Study MED MoU on Port State Control Actions towards Effectiveness and Alignment with PARIS MoU Standards*, Euro Med, June 2005, p.67.

⁴¹⁵ *Ibid.* pp.67-78.

- Direction de l'inspection maritime;
- Direction des affaires portuaires;
- Direction de l'administration, des affaires juridiques et financières.

Parmi les directions ci-dessus les quatre derniers sont vraiment les plus liés à la mise en œuvre du contrôle effectué par l'État du pavillon et l'État du port, en particulier la direction de l'inspection du marin, qui est composé de quatre divisions comme suit :

- Registre de l'inspection des grands navires (deux départements: l'un sur l'immatriculation et l'autre pour l'inspections) ;
- Registre de l'inspection des petits bateaux (deux départements; un pour l'enregistrement et l'autre pour l'inspections) ;
- Travail des affaires maritimes profession (Deux départements, l'un pour la profession et l'autre pour le Travail et de livres marins)
- Formation (trois départements, l'un pour les évaluations et Formation des équipages, l'un des ingénieurs de formation et un tiers des agents de formation)

Afin d'améliorer le respect des obligations internationales contenues dans les conventions ratifiées par la Syrie, l'Administration cherche à:

- la nécessité de couvrir un certain nombre de secteurs vitaux tels que le contrôle et la surveillance de organisations reconnues (sociétés de classification);
- le fonctionnement efficace d'un régime de PSC⁴¹⁶ (port stat control) dans les ports syriens, et ;
- l'amélioration de l'état de la flotte par une surveillance effective et le respect de code ISM.

Pour le contrôle des navires entrant dans les ports syriens, il y a une petite capacité en place pour exercer un contrôle sur les navires étrangers. Les navires étrangers ne sont pas bien contrôlés en vertu du contrôle de l'État du port dans les ports syriens, où les contrôles sont limités à l'examen de certificat avec un nombre limité de détentions. En plus la Syrie n'est pas un membre du Mémoire Méditerranéen, cet instrument est un moyen de l'unification et de l'harmonisation des procédures de contrôle entre les États membres.

Les principaux besoins sont ceux qui sont liés aux nouvelles exigences de sécurité comme le manquement des inspecteurs, à la gestion correcte des ports et leurs approches, et à la mise en place d'un régime juridique strict.

⁴¹⁶ Ci-après PSC.

Il est clair qu'il y a des facteurs qui ont conduit à cette situation critiquée, dans le prochain paragraphe, nous allons essayer d'étudier les causes de sous-performance en Syrie.

§II- Les principaux facteurs de la sous-performance en Syrie

Après avoir mis en lumière sur la situation de la protection de l'environnement marin contre la pollution par les hydrocarbures provenant des navires en Syrie, nous avons constaté que la situation est très tragique, que la flotte syrienne est classée dans la liste noire et que les navires étrangers entrent dans les ports syriens et en sortent sans aucun contrôle efficace.

Dans ce paragraphe, nous allons étudier et analyser les raisons qui ont conduit à cette situation. En effet, deux facteurs contribuent à expliquer cette insuffisance:

- Premièrement, facteurs concernant la faiblesse du système administratif et technique qui gère les ports, et le manque d'équipements et de technologies qui aident à détecter et à prévenir la pollution (A) ;
- D'autre part, il existe des lacunes juridiques et législatives dans le domaine de la protection de l'environnement marin (B).

A- La faiblesse du système administratif et technique, et le manque d'équipements et de technologies

Ce phénomène se traduit par deux facteurs :

1- La faiblesse du système administratif et technique qui gère les ports

Sur le plan administratif, il existe en Syrie environ 15 000 personnels travaillant dans les ports syriens tandis que les ports ont besoin d'un cadre de plus de 50 000 employés pour exécuter les diverses tâches (les inspecteurs, techniciens et employés administratifs, et des travailleurs temporaires pour effectuer les affaires des chargements et déchargements)⁴¹⁷.

Aussi, l'absence d'agents compétents, d'expérience, et la faiblesse de personnel administratif et technique dans la direction générale des ports qui contrôle les navires est un très gros problème⁴¹⁸.

⁴¹⁷ LALA (H.), *op. cit.*, p.22.

⁴¹⁸ SAAD (A.), *La planification et le contrôle de la pollution du milieu marin dans le monde arabe*, Rapport de l'organisation arabe de développement agricole, *op.cit.*, p.12.

Le nombre d'inspecteurs qui sont engagés dans l'inspection des navires est autour de 16 inspecteurs effectuant des inspections des navires battant pavillon syrien (10 inspecteurs) et des navires étrangers qui entrent les ports syriens (officiers PSC).

Ces inspecteurs, même s'ils sont trop peu nombreux, ne sont pas assez qualifiés, et n'ont pas l'expérience nécessaire pour effectuer bien la tâche d'inspection. L'administration délègue l'inspection des navires battant le pavillon syrien aux sociétés de classification mais ces organismes privés procèdent aux opérations de l'inspection sans contrôle ou surveillance efficace par autorités publiques⁴¹⁹.

Ici, nous pouvons faire une comparaison avec l'activité des sociétés de classification en France. Pour les navires français, la France ne reconnaît que quatre sociétés de classification - Bureau Veritas, Lloyds, Germanischer Lloyd et Det Norske Veritas - auxquelles elle n'accorde qu'un minimum de délégation.

En même sens, les marins travaillant au bord des navires syriens souffrent de :

- Un niveau d'enseignement et de formation faible pour les marins,
- Une disponibilité insuffisante des marins.

La Syrie et les pays les pays MEDA ont ratifié la convention STCW de 1978, mais pas ses modifications lorsqu'elle a été révisée en 1995. En revanche, la convention STCW a été incorporée dans la législation de l'Union Européenne via la directive du conseil 94/58/CE et révisée en 1998 pour inclure la révision de 1995 de la convention STCW; ceci a conduit au développement de la directive du conseil 2001/25/CE⁴²⁰.

En outre, l'administration maritime en Syrie souffre de la centralisation, les ports Syriens sont gérés par des administrations locales (départements portuaires de Lattaquié et Tartous, Jableh, Banias, et Arwad) dépendant de la direction générale des ports (ministère des transports) elles n'ont pas l'indépendance financière ou administrative ni n'ont pas une grande

⁴¹⁹ SAINLOS (J-C.), *Le Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC)*, Rapport de REMPEC, *op.cit.*, p.29.

⁴²⁰ Conformément à la législation de l'Union Européenne, les officiers à bord des navires battant pavillon de l'Union Européenne doivent avoir subi une formation spécifique et doivent détenir un certificat reconnu par la convention STCW. En plus, les provisions pour les inspections de l'État du port sont incluses. *Étude de diagnostic, Partie I enjeux régionaux - Module 5 Transport maritime et ports – un secteur clé pour encourager les relations de commerce intra régional*, Euro-Med, *op.cit.*, p.115.

marge de liberté, et doivent obtenir des autorisations préalables par le Ministère du Transport s'il veut prendre des décisions importantes.

En effet, le système de la décentralisation n'est pas encore réalisé en Syrie. Mais la Syrie réalisera ce système dans un proche avenir avec le soutien de l'Union Européenne dans le cadre du MEDA⁴²¹. Le système de la décentralisation est un outil administratif qui permet d'améliorer l'efficacité des ports. Ce système comprend en premier lieu la séparation des fonctions de gestion de celles de régulation.

La séparation entre les tâches de régulation et de gestion portuaires présente des avantages à deux niveaux⁴²²:

- primo, les autorités autonomes de gestion portuaire sont plus conscientes des besoins de la clientèle et des exigences nécessaires pour faire du port une affaire rentable; c'est aussi l'avantage clé offert par la décentralisation ;
- Secundo, les autorités chargées de la régulation portuaire ont tendance à prendre leurs fonctions de supervision plus au sérieux puisqu'elles n'ont aucun intérêt dans la gestion du port.

Ainsi que les administrations des ports syriens gérés par les militaires qui n'ont pas l'expérience et les compétences administratives et ces administrations souffrent de la faiblesse de la coordination et de l'organisation entre leurs différents départements en raison de l'absence des expériences administratives et le manque des moyens de la coordination. En plus, il existe la difficulté de la coordination entre les différents ministères compétents dans le domaine de la protection de l'environnement marin (le ministère de l'environnement, de l'Industrie, de la défense et du transport....etc.).

⁴²¹ La structure institutionnelle des ports, elle varie considérablement dans la zone MEDA:

- Dans certains pays (Le Maroc, La Tunisie, Chypre et Malte), la structure de la gestion est centralisée. En outre, une autorité unique est chargée au niveau national de gérer tous les grands ports qui sont des propriétés publiques dans le pays. Il est à noter que pour Chypre et Malte, ce fait ne pose pas de problème vu la proximité entre les ports dans chaque pays.

- Dans d'autres pays (l'Égypte, Israël, la Syrie, le Liban et la Jordanie), la décentralisation a été réalisée dans une grande mesure, ou sera réalisée dans un proche avenir, de façon à ce que presque chaque port soit géré par une autorité indépendante avec un grand degré de liberté et d'autonomie.

- Pour d'autres pays, la décentralisation a été partiellement réalisée. Par exemple, en Turquie, la gestion des grands ports publics est divisée entre deux autorités, et en Algérie, la gestion du système portuaire est réalisée par trois autorités portuaires régionales. Ces informations citées par, *Étude de diagnostic - Partie I enjeux régionaux – Module 1 présentation générale de l'étude de diagnostic – contexte – méthodologie et principales conclusions*, Euro-Med, op.cit., p.40.

⁴²² *Plan d'action régional de transport pour la région Méditerranéenne 2007-2013*, Euro-Med, op.cit., 2007, p.19.

Monsieur CHABASON Lucien a mentionné ce problème «*De plus, dans tous les pays, les problèmes touchant à la mer sont clés affaires interministérielles extrêmement complexes: aucun Ministère ne peut se dire seul responsable du domaine marin. Le milieu marin en particulier, entre les Ministères de l'environnement, des Transports et de la Pêche, est plutôt une zone conflictuelle*»⁴²³.

Dans ce domaine, le manque de la coordination entre les autorités compétentes touchait aussi les pays riches comme la France, par exemple, l'insuffisance de coordination entre les autorités compétentes est un des critiques faites aux plans POLMAR- Terre après le naufrage d'Erika⁴²⁴.

Il y a aussi des problèmes relatifs à la présence de routine sévère, la négligence de l'aspect humain du travail, le non respect des conditions sociales des travailleurs et ne pas aider à résoudre leurs problèmes, non-sélection du personnel dans les emplois correspondant à leurs compétences, leurs qualifications et leurs expérience, et le non respect de la hiérarchie dans le travail, le manque de suivi sérieux et du contrôle efficace des activités exécutées⁴²⁵. Sans oublier la propagation du phénomène de la corruption en raison des bas salaires (comme l'agrément de certains sociétés de classification qui n'ont pas une bonne réputation au niveau mondial et ne sont pas des membres dans l'IACS).

En fin il reste à mentionner les efforts du gouvernement syrien pour améliorer la situation institutionnelle et administrative dans ses ports, ces efforts se traduisent par :

- Dans le cadre de (PART) la Syrie a adopté un programme à moyen terme (2013) visant à inclure des accords de jumelage et d'échanges afin d'améliorer les capacités institutionnelles, de faire une réforme organisationnelle des administrations de transport, de renforcer des connaissances. En plus la Syrie a inclus 15 accords sur le transport maritime commercial⁴²⁶ ;

⁴²³ CHABASON (L.), Le système conventionnel relatif à la protection de la mer méditerranée contre la pollution, *op.cit.*, p.82.

⁴²⁴ Ils ont été jugés inadaptés, mal préparés, menant à des actions improvisées, la coordination entre les plans mer et terre a aussi été qualifiée d'insatisfaisante. Dans cette opération, les plans POLMAR-terre ont été mis en œuvre dans cinq départements sans réelle coordination entre eux ; de plus, trois de ces plans n'étaient pas à jour, et les exercices d'entraînement n'avaient été que rarement effectués. ROCHE (C.), *op.cit.*, pp. 297-298.

⁴²⁵ ALALI (I.) et ALI HASAN (M.), Les problèmes du transport maritime en Syrie et les méthodes de traitement, *La Revue scientifique de l'université de Teshreen (Lattaquié)*, n° 27, septembre, 2005, p.81.

⁴²⁶ Ces accord sont signé avec le Liban, l'Égypte, Chypre, l'Iran, le Maroc, le Soudan, la Tunisie, la Jordanie, l'Algérie, l'Irak, la Grèce, le Pakistan, le Yémen, Oman, Bahreïn, le Kuwait, la Chine, les Pays-Bas, la France, l'Allemagne, la Russie, l'Ukraine et l'Arabie Saoudite. De même, 3 accords de jumelage du port de Lattaquié avec les ports de Marseille, d'Izmir et d'Alexandrie. Signataire de la convention des Nations sur les conférences portant sur le code de conduite relatif aux lignes maritimes. Sur ce point voir, *Étude de diagnostic*,

- La Syrie prépare actuellement un projet visant à réformer les méthodes administratives dans les ports syriens en créant des autorités portuaires indépendantes en tant que sociétés commerciales.

2- Le manque d'équipements

La Syrie est l'un des pays qui souffrent de l'incapacité économique et du manque de technologies et d'équipements nécessaire pour contrôler les navires et surveiller les ports. En générale, le manque d'équipements et de matériels est axé dans les points suivants :

2.1- Le manque de technologies

La Syrie ne possède que des anciens moyens de détection et de contrôle des navires entrant dans ses ports, comme le prélèvement d'échantillons.

À ce jour, la plupart des pays du sud/est de la mer Méditerranée ne disposent pas à bord des navires et des avions des équipements dédiés spécialisés dans la détection de la pollution (quelques-uns ont des caméras et appareils photo, peu ont des radars, des systèmes infrarouges...) ⁴²⁷.

Nous allons citer les technologies les plus importantes dans le domaine de la protection du milieu marin et de la détection de la pollution :

- Un STM (service d'aide au trafic maritime) ou un SIOTM (Système d'information et d'organisation du trafic maritime) sont, à n'en pas douter, importants pour les raisons suivantes ⁴²⁸:

- * Faciliter le trafic des navires ;
- * Éviter les accidents en mer ;
- * Améliorer les services de recherches et de sauvetage offerts ;

Partie I enjeux régionaux - Module 5 Transport maritime et ports – un secteur clé pour encourager les relations de commerce intra régional, Euro-Med, op.cit., p. 82.

⁴²⁷ SAINLOS (J-C.), *Le Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC)*, Rapport de REMPEC, *op.cit.*, p. 32.

⁴²⁸ Pour une mer fermée comme la Méditerranée, avec un trafic dense, et un trafic très élevé de pétrole par mer, des niveaux croissants d'immigration illégale et de contrebande utilisant des navires désuets, la mise en application du monitoring du trafic des navires est plus que nécessaire. *Étude de diagnostic, Partie I enjeux régionaux - Module 5 Transport maritime et ports – un secteur clé pour encourager les relations de commerce intra régional, Euro-Med, op.cit., p. 115.*

* Protéger contre la pollution de l'environnement marin et la pollution des plages ;

En Syrie les deux systèmes ne sont pas encore mis en place.

- GNSS (Système global de navigation par satellite) et, plus précisément, EGNOS (Système européen de navigation par recouvrement géostationnaire) et Galileo (Système européen de navigation par satellite ou European Global Satellite Navigation System).

Pour l'instant Syrie est en train de développer l'infrastructure pour la facilitation du Système Galileo.

- Les systèmes de localisation des navires comme VTS et VTMIS. Ce sont des systèmes indispensables pour localiser le trafic des navires, faciliter le mouvement des bateaux et éviter les collisions et les accidents, améliorer les services de recherche et de secours et protéger l'environnement. Ces systèmes n'existent que dans les grands ports de la Méditerranée.

Leur utilisation devrait être étendue à tous les ports pour permettre un contrôle complet de la côte Méditerranéenne⁴²⁹.

En Syrie ces systèmes ne sont pas encore mis en œuvre, mais la Syrie a mis en place sous les auspices du (PART) une action à moyen terme (2013) pour mettre en œuvre des systèmes VTS / VTMIS dans les principaux ports Méditerranéens, ainsi que pour assurer la coordination des solutions technologiques entre ports voisins et zones côtières.

- la satellite et la détection spatiale.

D'autre part, autre caractéristique commune importante dans les pays de la rive sud et est de la mer méditerranée, le personnel qui se charge (ou devrait se charger) de la surveillance, de la détection et de la collecte des preuves n'a pas été formé pour ce travail et ne considère pas ces obligations comme prioritaires sur ses autres attributions⁴³⁰.

2.2- L'absence des transporteurs étrangers privés

L'âge moyen des navires battant le pavillon syrien est entre 25-35 ans et ces navires souffrent de l'absence des opérations de l'entretien nécessaires. En plus, l'absence des transporteurs étrangers privés a empêché le renouvellement de la flotte syrienne. Dans la majorité des pays sud/est de la méditerranée, les compagnies de transport maritime nationales sont considérées comme une activité stratégique malgré la qualité modeste et le vieillissement

⁴²⁹ Plan d'action régional de transport pour la région Méditerranéenne 2007-2013, Euro-Med, *op.cit.*, p. 22.

⁴³⁰ SAINLOS (J-C.), *Le Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC)*, Rapport de REMPEC, *op.cit.*, p. 32.

de leur flotte et cela fait un obstacle face à un marché de concurrence. À part ZIM (privatisé), en Israël, aucune compagnie de la côte Sud/Est de la Méditerranée ne se trouve parmi les plus grandes compagnies de transport maritime au monde⁴³¹.

En effet, plusieurs raisons ont contribué à faire des obstacles face à une forte concurrence de la part des transporteurs étrangers⁴³² :

- Les barrières de concurrence qui empêchent les investisseurs d'installer et d'opérer des compagnies locales de transport maritime (un pourcentage minimum de parts locales requis, les pratiques de taxation etc.) ;
- La concurrence inéquitable des compagnies publiques de transport maritime, les aides d'État sous forme d'investissements, des tarifs subventionnés, un traitement préférentiel, etc. ;
- La concurrence des marchés de cabotage ;
- Les conférences et les accords relatifs aux lignes maritimes.

En Syrie la situation est la suivante⁴³³ :

- Une flotte appartenant à l'État et une intervention d'État significative. Un engagement massif de l'État en l'absence de libéralisation et de cadre réglementaire. Investissements privés assez limités et un manque de stimulants. Des ports publics inefficaces (tous publics). Toutes les cargaisons relatives aux entreprises nationales sont prises en charge par SYRIAMAR (sous l'égide du Ministère Syrien des transports). Pas de subventions d'État. Cependant, les dettes peuvent être payées avec la monnaie du pays.

- Une flotte appartenant à l'État menant à une intervention gouvernementale significative. Un transport maritime privé est limité. Les compagnies d'État sont Syrian Navigation Co. Possède actuellement deux navires de 3 300 dwt chacun.

La flotte syrienne comprend entre 375 navires sous pavillon Syrien d'une capacité totale de près d'1 million de tonnes. La plupart des navires sont des navires de cargaisons générales vieux de 20 à 25 ans. Des services complémentaires de transport maritime (transitaires, agents, assureurs, etc.) sont non développés par le secteur privé. La majorité des actions locales est obligatoire pour une nouvelle compagnie maritime privée.

⁴³¹ Les routes de l'Est de la Méditerranée forment un marché assez ouvert, à part quelques exceptions. Pour le moment, 30 compagnies de transport maritime servent Alexandrie, 3 compagnies d'entre elles représentant plus de 30% du trafic total. Au contraire, la Méditerranée Ouest est moins ouverte à la concurrence avec moins d'opérateurs sur les routes qui servent la région. *Étude de diagnostic, Partie I enjeux régionaux - Module 5 Transport maritime et ports – un secteur clé pour encourager les relations de commerce intra régional*, Euro-Med, *op.cit.*, p. 67.

⁴³² *Ibid.* p.70.

⁴³³ *Ibid.* p.78.

2.3- Un manque d'équipements nécessaires pour organiser l'entrée et la sortie des navires

En général, les ports dans la rive Sud et Est de la mer méditerranée souffrent du manque des services portuaires, et des problèmes de l'organisation des navires. Dans ce domaine, les ports dans cette région souffrent des problèmes suivants :

la concentration du trafic sur un nombre réduit de ports, lourdeurs administratives, longues attentes en rade et à quai, le temps d'immobilisation dans les terminaux des conteneurs est long, ruptures de charge entre le bord et les quais-magasins, tirants d'eau insuffisants, intervention de plusieurs agents source de conflits et perte de temps, grues et engins insuffisants et/ou mal entretenus ou ne correspondant pas aux normes internationales, exigüité des terminaux à conteneurs, institutions et réglementations inadaptées aux évolutions des activités portuaires ouvertes sur la mondialisation, inadaptation des horaires de travail des intervenants aux spécificités maritimes, systèmes d'information peu intégrés, problème, etc.⁴³⁴.

Cette situation est bien appliquée en Syrie, par exemple les ports de Tartous et Baniyas (les deux ports Syriens qui sont actuellement attribués uniquement pour charger et décharger le pétrole), ne sont pas bien équipés par les moyens nécessaires pour tirer les pétroliers et les navires entrant dans les ports afin de faciliter l'ancrage des navires sur les trottoirs. En outre, les ports souffrent de l'étroitesse des espaces consacrés à l'ancrage des navires et aux activités des chargements et des déchargements.

Dans ce domaine, nous mentionnons ici que le problème de la congestion est connu aussi dans les pays européens riches mais il n'est pas arrivé à la situation connue dans les pays sud. Les ports dans les pays européens ne peuvent pas suivre la croissance économique de ces pays et donc la capacité réduite des ports pour accueillir des navires. A cet égard, cette situation a des effets négatifs sur les activités des entreprises qui se voient obligés de brider leurs efforts de production et de distribution⁴³⁵.

Dans la même sens, la réforme des ports (surtout à Havre et Marseille) ne peut pas suivre l'incroyable croissance des ports dans d'autres zones du monde par exemple la Chine a pu bâtir en moins de 5 ans un nouveau et gigantesque port de Shanghai, en revanche

⁴³⁴ EL KHAYAT (M.), *op.cit.*, p.45.

⁴³⁵ SAAD (A.), *La planification et le contrôle de la pollution du milieu marin dans le monde arabe*, Rapport de l'organisation arabe de développement agricole, *op.cit.*, p12.

l'extension des ports du Havre et du Marseille s'est réalisé en plus de 10 ans⁴³⁶. Aussi l'incapacité européenne de rivaliser se reflète également dans le domaine de l'industrie navale, surtout les pétroliers (E3) les plus respectueux de l'environnement⁴³⁷.

D'autre part, la participation du secteur privé à la mise en œuvre des services et des infrastructures de transport maritime dans la majorité des pays sud/est de mer méditerranée est limitée et varie entre trois catégories⁴³⁸ :

- Ces activités semblent actuellement plutôt protégées dans plusieurs pays (la Syrie, la Jordanie, Israël et l'Algérie) et sont réservées dans une grande mesure au secteur public ;
- Dans d'autres pays (la Tunisie, le Maroc et la Turquie), l'ouverture de ces services est modérée vu que le secteur public est largement mêlé aux opérations et aux services portuaires, mais notons également une participation remarquable du secteur privé dans ce domaine ;
- D'autres pays (l'Égypte, Chypre, le Liban et Malte) sont plus avancés dans ce domaine vu que la majorité des services portuaires, sinon tous les services sont entrepris par le secteur privé sur autorisation et suite à une licence émises par l'autorité portuaire.

En Syrie, l'économie est dominée par l'État avec une culture limitée du marché ouvert conduisant à l'inexistence, actuellement, de participation du secteur privé dans les ports, et les ports gérés par des compagnies appartenant à l'État.

La majorité de ces pays, dont la Syrie, ne mettent pas en œuvre un cadre juridique pour renforcer la participation du secteur privé et afin d'assurer le respect des contrats et accords.

⁴³⁶ Les autres obstacles à la croissance des ports européens sont les suivants :

- Le niveau de développement économique, social, humain, environnemental, démocratique de ces pays, par exemple le conflit avec les corporatismes en France a empêché d'avancer et a tardé l'extension du port du Marseille ;

- La complexité d'une approche globale et harmonisée de la gestion des flux de biens.

Monsieur Vallat Francis a souligné des effets de ces défis «*Face à cette situation, l'échec récent de la directive européenne sur l'accès aux services portuaires fait certes « tache » à biens des points de vue (maladresses, pour dire le moins, des eurocrates ; corporatismes et féodalités d'un autre âge de certains de nos travailleurs portuaires, traits qui étaient d'ailleurs déjà apparus dans le conflit dit des portiqueurs*». Vallat (F.), Les ports - réponses à quels défis ?, *La Revue Maritime* n° 478, avril 2007, p. 29.

⁴³⁷ Économiquement aucun des chantiers européennes ne peut rivaliser avec les Coréens qui sont dotés d'un outil industriel parfaitement adapté à ce type de navire et qui, ne suivant pas les mêmes règles d'équilibre financier que les entreprises occidentales ou japonaises, pratiquent des prix qui, pour un chantier européen, couvriraient à peine l'achat des matières et des équipements. BOISSIER (P.), *op.cit.*, p.18.

⁴³⁸ *Étude de diagnostic - Partie I enjeux régionaux - Module 1 présentation générale de l'étude de diagnostic -contexte - méthodologie et principales conclusions*, Euro-Med, *op.cit.*, p. 40.

En plus, ces pays ne possèdent pas les instruments nécessaires pour réguler la participation du secteur privé. Ces instruments se concentrent sur trois points :

- La création des agences indépendantes avec un personnel hautement qualifié et expérimenté, ou la privatisation de la gestion portuaire dans une phase avancée en introduisant la gestion privée dans les ports avec le transfert de la responsabilité financière du secteur public au secteur privé ;
- La commercialisation des ports en permettant/renforçant la participation du secteur privé aux services et opérations portuaires.
- La mise en œuvre le système de la décentralisation.

Au niveau international, le secteur privé participe à la mise à disposition des services et des infrastructures de transport sous différentes formes⁴³⁹:

- Propriété et exploitation totalement privées de l'infrastructure du transport ;
- Des installations de l'État exploitées par le secteur privé sous forme de concessions ;
- Différentes formes de partenariats public-privé (PPP) dans lesquels le secteur public et le secteur privé travaillent ensemble pour construire et exploiter l'infrastructure de transport.

Dans ce domaine, il faut distinguer entre deux cas :

- La participation du secteur privé dans l'exploitation des services de transport maritime, dans ce cas la participation du secteur privé est plus efficace que les services assurés par l'État. Les principaux atouts d'une telle participation comprennent l'amélioration de la qualité de service, la réduction des prix, l'amélioration des relations de travail et le financement des investissements dans l'avenir⁴⁴⁰ ;
- par contre, la participation du secteur privé dans l'exploitation de l'infrastructure va rencontrer plusieurs obstacles parce que l'autorité publique considère que la participation du secteur privé dans l'exploitation de l'infrastructure comme une perte de pouvoir.

Actuellement, le gouvernement syrien a reconnu le besoin d'une réforme des ports pour⁴⁴¹ :

- Une modernisation importante et une extension de l'infrastructure existante et des équipements de manutention en vue de relever le niveau et d'augmenter l'efficacité et ;

⁴³⁹ *Plan d'action régional de transport pour la région Méditerranéenne 2007-2013*, Euro-Med, op.cit., p. 34.

⁴⁴⁰ *Étude de diagnostic - Partie I enjeux régionaux - Module 1 présentation générale de l'étude de diagnostic - contexte - méthodologie et principales conclusions*, Euro-Med, op.cit., p.41.

⁴⁴¹ *Étude de diagnostic, Partie I enjeux régionaux - Module 5 Transport maritime et ports – un secteur clé pour encourager les relations de commerce intra régional*, Euro-Med, op.cit., p.94.

- Pour renforcer le tourisme.

La Syrie a pu passer une étape importante en autorisant à une compagnie privée (ICTSI) en 2006 pour contribuer à élargir le port de Tartous, la capacité du port augmentera de 30000 conteneurs à 477000 conteneurs dans les dix prochaines années. Sachant que le coût de cette opération est 250 million euros et la compagnie privée investira 39 millions euros⁴⁴².

2.4- L'absence des installations de réception portuaires adéquates dans les ports syriens

La situation actuelle des installations portuaires dans les ports syriens est la suivante⁴⁴³ :

- Baniyas : un port et terminal de chargement du pétrole brut et terminal de chargement et de déchargement de produits pétroliers. (Il n'est pas doté des installations portuaires adéquates, et est équipé par des anciens moyens mobiles inefficaces de collecte comme un camion-citerne recueil et transport des huiles usées et d'autres eaux) ;
- Tartous : un port de commerce et un terminal de chargement du pétrole brut, (la même situation que le port de Baniyas).
- Lattaquié : port de commerce, (des installations de réception portuaires adéquates du point de vue des capacités et ont besoin d'une amélioration) ;
- Jableh : port de commerce, (il est équipé par des anciens moyens mobiles) ;
- Arwad : port pour recevoir les navires de pêche et navires de loisir, (il n'est pas doté par des installations de réception portuaires adéquates).

Selon ces données nous constatons que les ports syriens souffrent d'absence et de manque des installations de réceptions portuaires adéquates. En fait, plusieurs facteurs ont contribué au manque d'installations adéquates tels que, par exemple, mais sans s'y limiter :

- Le problème du financement de la construction de nouvelles installations de réception, et de la modernisation des installations existantes, ainsi que celui de la prise en charge des coûts de fonctionnement des installations de réception ;
- L'absence de volonté politique sérieuse pour protéger l'environnement en général et en particulier le milieu marin en raison de mettre l'accent sur le renforcement de l'économie

⁴⁴² En 2006 le gouvernement syrien a signé un contrat pour réaliser l'extension du port du Tartous, La durée du contrat est de dix ans et peut être portée à cinq ans supplémentaires. ces informations sont publiées sur le site d'Internet du port du Tartous : <http://ictsi-sy.com/company.php?view=overview>, [consulté le 20 Mars 2010].

⁴⁴³ *Les installations de réception portuaires*, Rapport du REMPEC, *op.cit.*, p.35.

nationale et l'application des politiques économiques qui n'ont pas pris en compte le développement durable ;

- L'absence de compétences spécialisées qui sont capables de gérer et d'exploiter correctement et efficacement les installations de réception portuaires ;

- L'absence de la participation du secteur privé dans l'exploitation des installations de réception portuaires (Comme expliqué précédemment).

Mais avec les problèmes administratifs, le manque de personnel et d'équipements il existe aussi une insuffisance législative qui est un facteur important de la sous-performance en Syrie.

B- L'insuffisance et l'inertie juridique et législative

En général, dans la majorité des pays Méditerranéens, la mise en œuvre des législations nationales transposant les conventions signées au niveau international et régional était en retard. Il y a 20 ans dans toute une partie de ces pays, le droit national de l'environnement n'existait pas. La convention de Barcelone a été élaborée à une époque où les institutions et le droit environnementaux étaient dans les limbes, sauf en France; en 1975, il n'y avait pas grande chose⁴⁴⁴.

Par conséquent la transposition a été extrêmement longue dans un certain nombre de pays. Ainsi un pays comme l'Egypte construit depuis quelques années seulement son droit de l'environnement (sa loi cadre date de 1994)⁴⁴⁵. Nous rappelons aussi que la commission européenne a averti en 2002, dix pays européens parce qu'il n'avait pas transposé les directives européennes⁴⁴⁶.

En plus, dans la plupart des pays Sud/Est de la Méditerranée, les législations nationales sur l'environnement surtout sur la pollution marine provenant des navires ont des portées générales, et elles n'établissent pas de régime pénal suffisant pour réprimer les infractions commises, et ne connaissent pas bien les conventions internationales et régionales sur la protection du milieu marin (telle la convention de Marpol) donc ce phénomène engendre des incohérences et l'utilisation de termes inappropriés.

⁴⁴⁴ ¶ CHABASON (L.), Le système conventionnel relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, *op.cit.*, p.82.

⁴⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁴⁶ Cf. *Supra.* p.148.

L'adoption des lois et des décrets au niveau national, et la publication de ces législations dans les journaux officiels ne sont pas suffisantes pour dire que cet État a adopté une législation efficace.

Chaque État doit établir des législations nationales appropriées à sa véritable capacité (institutionnelle et financière etc.) nécessaire pour traduire ces législations dans la vie quotidienne.

Monsieur BEKHECHI Mohammed a mentionné la nécessité de cet appropriation *«Si cette appropriation n'est pas assurée, si l'État adoptant une législation d'application d'une convention environnementale, ne s'approprie pas le contenu réel de la norme et n'a pas les moyens de la traduire dans la vie quotidienne et dans des comportements culturellement bien assimilés, une étape historique importante sera manquée car nous aurons continué de déforester, de polluer, et nos maux de tête provoqués par la détérioration environnementale seront alors beaucoup plus graves que ceux que nous soignons aujourd'hui avec de l'aspirine. Il est vital, pour traiter la question de leur application, de penser ces problèmes au moment même de la préparation des conventions internationales»*⁴⁴⁷.

En effet, les instruments et les acteurs nécessaires pour mettre en œuvre les lois adoptées (les ministères et les administrations de l'environnement) ne sont pas créés dans la majorité des pays Méditerranéens que récemment.

Monsieur CHABASON Lucien a souligné ce problème en 1999 : *«L'Italie n'a créé son Ministère de l'Environnement qu'en 1986. La Tunisie a créé son Agence du Littoral en 1995 et le Maroc a créé son Ministère de l'Environnement en 1995»*⁴⁴⁸.

En Syrie, les législations environnementales sont anciennes et ne se caractérisent pas par la modernité et la flexibilité pour être adaptées aux évolutions actuelles, et ont des portées générales.

⁴⁴⁷ BEKHECHI (M.), Difficulté dans la mise en œuvre des conventions internationales relatives à l'environnement, *in Vers l'application renforcée du droit international de l'environnement*, Paris, Ed. Frison – Roche, 1999, p.106.

⁴⁴⁸ CHABASON (L.), Le système conventionnel relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, *op.cit.*, p.82.

Depuis l'Empire ottoman, et en 1827 la loi n° 2639 a été émise, ce qui a interdit le rejet (de rejeter) des eaux de ballast dans les ports ; cette législation a été appliquée jusqu'à le 23/2/2006 lorsque la loi n° 9 sur la protection de l'environnement marin est adoptée, et l'article 49 a annulé la législation n° 2639. Aussi, il y a la loi n° 10 de 1972 sur la protection des eaux territoriales et de l'haut mer contre la pollution pétrolière, et la résolution n° 53 / h de 1972 qui a établi des procédures exécutives, mais cette loi n'a pas été effectivement appliquée, ce qui a aggravé les dommages causés par la pollution pétrolière, la loi n°9 de 2006 a annulé cette loi, il existe aussi la loi n° 50 le sur la protection de l'environnement en général qui a inclus un volet sur la protection du milieu marin de la pollution⁴⁴⁹. Egalement les catastrophes maritimes ont été prises en compte par la loi 36 de 2003.

À cet égard, nous allons étudier les principales lacunes dans le régime juridique syrien.

- **D'abord**, conformément au droit international en vigueur, la Syrie a établi une mer territoriale de 12 milles, une zone contiguë de 24 milles (à compter des lignes de base), un plateau continental et une zone économique exclusive de 200 milles à compter de la mer territoriale. Dans le cadre de la protection de l'environnement, la compétence en matière de police et de justice, de la Syrie s'exerce jusqu'à la limite ZEE / haute mer. La Syrie est ensuite compétent en haute mer uniquement pour les infractions commises par des navires battant le pavillon syrien.

- selon l'article 10 de loi 28/2003 sur les eaux syrienne territoriales et intérieures tout navire quel que soit son pavillon doit respecter les législations nationales et internationales, en particulier les législation relatives aux transport et à la navigation maritime (l'interdiction de jeter des polluants dans la mer territoriale, la zone contiguë, le plateau continental et la zone économique exclusive).

- selon l'article 33 la loi Syrienne est appliquée aux navires battants le pavillon syrien dans l'haute mer, et ses navires doivent respecter les législations nationales et internationales.

Dans ce point, nous pouvons dire que la loi est insuffisante pour assurer une protection efficace de la mer Méditerranée parce qu'elle ne prend pas en compte des caractères écologique spéciales de la mer Méditerranée, ne crée pas de zone de protection écologique

⁴⁴⁹ ZARZOOR (T.), Les législations Syrienne organisant la protection de l'environnement marin, *La Revue d'Alnour*, n° 309, 12 septembre 2007, p.13.

(ZPE)⁴⁵⁰ au large des côtes de la mer Méditerranée, donc les réglementations nationales ne s'imposent pas aux navires sous-normes qui se trouvent dans cette zone.

La création d'une telle zone permet aux autorités compétentes de poursuivre des infractions relatives aux rejets polluants des navires sur une zone étendue en Méditerranée surtout après avoir constaté la carence de l'État du pavillon à s'acquitter de leurs obligations.

Conformément à la convention de Marpol, certains pays Méditerranéens ont créé une /ZPE/ comme la France. La France a créé une telle zone au large des côtes françaises surtout pour la mer Méditerranée, cette zone est devenue une réalité le 10 janvier 2004 avec la parution au journal officiel du décret fixant ses délimitations. Grâce à cette évolution juridique, la France peut imposer ses législations au au-delà des 12 milles, et jusqu'à 60 milles.

En plus, afin de protéger ses côtes, la France s'est associée à cinq États membres de l'Union Européenne (Royaume-Uni, Irlande, Belgique, Espagne et Portugal) pour demander à l'OMI de désigner les eaux de la Manche et une partie des eaux de l'Atlantique (au large des îles britanniques, des côtes de France, d'Espagne et du Portugal) comme zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV).

Le but de cet accord est l'application des mesures plus strictes surtout sur les pétroliers de plus de quinze ans, à simple coque, transportant du fioul lourd ou du goudron. Cette ZMPV a été officiellement institutionnalisée en décembre 2003 par l'Assemblée générale de l'OMI, qui a entériné la première mesure à y mettre en oeuvre, consistant en une obligation de signalement 48 heures à l'avance des navires transportant du fuel lourd⁴⁵¹. Pour la mer Méditerranée, la France et ses voisins souhaitent d'abord obtenir une zone en Manche et sur l'océan Atlantique accompagnée de mesures efficaces. A moyen terme, lorsque ceci sera réalisé, il sera envisageable de reproduire ce schéma pour la Méditerranée⁴⁵².

- **L'absence d'expertise technique et juridique qualifiée capable** d'étudier efficacement le problème et ses causes et de proposer les solutions appropriées en conformité avec la réalité et les possibilités et les ressources limitées. En même sens, les administrations

⁴⁵⁰ Ci-après ZPE.

⁴⁵¹ *Dossier Erika - Sécurité maritime - Bilan des avancées et perspectives*, Rapport préparé par le Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, février 2007, p.23.

⁴⁵² Ces informations sont disponibles sur le site de Sénat : <http://www.senat.fr/questions/base/2004/qSEQ040210926.html>, [consulté le 08 décembre 2009].

maritimes en Syrie n'ont pas suffisamment de personnel à qui déléguer leurs responsabilités nationales et internationales et surtout leurs fonctions réglementaires (préparation de lois ayant capacité légale, publication de règles techniques et de réglementations et mise à jour aussi souvent que nécessaire). Ceci explique beaucoup des faiblesses des appareils juridiques précités⁴⁵³.

Aussi, les ministère de la justice et les magistrats ne sont pas impliqués suffisamment dans les sanctions des déversements illégaux et ne sont suffisamment pas formé sur le droit international de l'environnement surtout la convention de Marpol⁴⁵⁴.

En même sens, l'absence de la spécialisation des juridictions compétentes a entravé la répression des infractions commises. La création des Tribunaux du Littoral Maritime spécialisés présente des avantages suivants⁴⁵⁵ :

- En effet les Tribunaux du Littoral Maritime se trouvent plus touchés car ils sont les plus près des faits. Outre la proximité de ces juridictions aux faits de pollutions maritimes, une autre proximité existe ;
- Les Tribunaux du Littoraux Maritimes sont attenants aux services du Préfet Maritime en charge de la police de la mer. Ainsi leur collaboration permet une action plus efficace et rapide. Cette promptitude dans l'exécution est positive car elle facilite les poursuites, les enquêtes, les visites à bord des navires et la prise d'échantillons. La célérité favorise aussi la rapidité dans le traitement du dossier amenant peu de temps après les faits à une audience ;
- Ces juridictions ne se composent que de magistrats du Parquet et du Siège particulièrement formés en matière de pollution maritime. Cette qualification des magistrats dans ces juridictions était une nécessité en raison de la technicité des affaires qui peut souvent faire perdre pieds aux néophytes. ;
- Elle favorise le recours à la procédure du déroutement du navire ;
- elles permettent aux victimes locales de se constituer parties civiles.

⁴⁵³ SAINLOS (J.-C.), *Le Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en oeuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC)*, Rapport de REMPEC, op.cit., p.23.

⁴⁵⁴ Les poursuites en justice manquent d'efficacité en raison du manque de solidité des régimes juridiques et du défaut de clarté de l'attribution des responsabilités. L'implication insuffisante du Ministère de la Justice et le défaut de connaissance des exigences MARPOL des plaignants et des magistrats ne permettent pas aux systèmes de justice d'infliger les sanctions et d'assumer le rôle dissuasif que l'on est en droit d'attendre d'eux. *Ibid.* p.32.

⁴⁵⁵ MAUNIER (G.), *op.cit.*, pp.71-72.

En Syrie la poursuite et la sanction des infractions sont devant la commission de première instance et la haute commission sur la pollution⁴⁵⁶. Ces commissions sont des instruments administratifs et n'ont pas de caractères pénaux⁴⁵⁷. Mais si le régime juridique ne crée pas d'tribunaux compétents ou d'instruments ouvrant la possibilité d'ester en justice, il ne se passe rien. Alors que dans la rive nord Méditerranéenne certains pays comme la France ont adopté le régime de la spécialisation des juridictions compétentes en créant des Tribunaux du Littoral Maritime spécialisés.

En France la loi 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires, prévoyait que les infractions commises dans la limite des eaux territoriales seraient jugées par un tribunal de grande instance du littoral maritime spécialisé, Le décret du 11 février 2002 dresse les Tribunaux du Littoral Maritime à Brest, Le Havre, Marseille, Fort de France et Saint-Denis de la Réunion.

Selon la loi du 15/04/03 sur (ZPE), toutes les infractions commises dans la /ZPE/ ou dans les /ZEE/ sont aussi jugées par un tribunal de grande instance du littoral maritime spécialisé. En revanche, le tribunal de grande instance de Paris reste compétent pour sanctionner les infractions commises par les navires battant le pavillon français hors des espaces maritimes françaises.

- En ce qui concerne la responsabilité pour la pollution par les hydrocarbures provenant des navires, conformément à la loi n°10 de 1972 c'est le capitaine et les propriétaires qui sont visés par les sanctions en cas des infractions⁴⁵⁸. L'armateur ou les autres responsables sont restés loin de la responsabilité plus de 34 ans. à partir de 2006 (la loi 9 de 2006) la responsabilité a été élargi pour inclure l'armateur, dirigeants ou représentants des

⁴⁵⁶ SAINLOS (J-C.), *Le Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC)*, Rapport de REMPEC, op.cit., p. 19.

⁴⁵⁷ L'article 10 de la loi 9 prévoit que la commission de première instance formé par le ministre sur proposition du directeur général des ports, et la haut commission sur la pollution Ces commission se constitue de :

- Un juge et ;
- Le directeur général des ports et;
- Un représentant du Ministère du Pétrole et des Ressources minérales et ;
- Un représentant du ministère de l'Agriculture et ;
- Un représentant du ministère de l'industrie et ;
- Le directeur du port pertinent.

⁴⁵⁸ La loi 9 / 2006 a adopté ce qui a été approuvée par la loi 10/1972 relatif à l'exonération d'auteur d'un accident dans le cas suivant : si le rejet d'huile est effectué afin de garder la sécurité des navires et des pétroliers, de sauver la vie dans la mer et à la force majeure (articles 26 et 27).

personnes morales, ainsi que toute personne exerçant en droit ou en fait une fonction de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche de l'engin.

Ces personnes encourent les mêmes peines que le capitaine lorsqu'elles sont à l'origine d'un rejet prohibé ou n'ont pas pris les mesures pour l'éviter. La loi 10 1972 ne prend en compte que les donneurs d'ordre, ce qui rendait la preuve quasiment impossible. La formule doit prendre en compte le fait d'être «à l'origine» d'un tel acte pour permettre de poursuivre plus facilement les propriétaires et armateurs⁴⁵⁹.

Mais la difficulté pour le juge sera le problème de la détermination des différents responsables pénaux (comme le cas d'Erika et Prestige)⁴⁶⁰.

Si les nouvelles dispositions de la loi 2006 visent à élargir le domaine de la responsabilité, mais elles ne constituent pas de régime pénal suffisant pour réprimer les infractions.

La sanction est limitée à l'amende qui est une sanction administrative imposée par une commission administrative, et elle ne comprend pas de sanctions pénales comme la prison, et les jugements ne sont pas publiés dans les journaux (une telle publication représente une sanction psychologique). Pour les déversements des hydrocarbures le montant maximum des amendes est fixé à 26 000 euros⁴⁶¹.

D'autre part, il faut ajouter aussi que il n'existe pas de régime juridique applicable sur les petits bateaux, de pêche et les navires de plaisance qui sont une source de pollution importante.

⁴⁵⁹ ROCHE (C.), *op.cit.*, p.294.

⁴⁶⁰ Dans l'affaire de l'Erika le bureau d'enquête des accidents de mer a dénombré plus d'une quinzaine d'intervenants potentiels dans la gestion de l'Erika, indépendamment des tiers comme la société de classification ou les chantiers navals. Dans le cas du Prestige, la coexistence d'un pavillon des Bahamas, d'un armateur grec et d'une cargaison russe ont multiplié les écueils et alourdi la procédure. MAUNIER (G.), *op.cit.*, p.105.

⁴⁶¹ SAINLOS (J-C.), *Le Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en œuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC)*, Rapport de REMPEC, *op.cit.*, p. 15.

Tableau 14 récapitulant les condamnations des infractions en Syrie

Date et lieu de l'infraction	Le délinquant	dommages pour les organes aquatiques calculés en livres syriennes	coûts de nettoyage calculés en livres syriennes	Les sanctions calculées en livres syriennes
18/8/2003 Tartous	Pétrolière Balique komor	5000	10000	25000
28/8/2003 Tartous	Navire Tiniky	10000	20000	42500
31/10/2003 Tartous	Navire Bilo Arbila	5000	10000	25000
16/11/2003 Tartous	Navire Jana star	10000	20000	42500
18/12/2003 Tartous	Navire Amalia	5000	10000	25000
9/12/2003 Tartous	Navire Razan	5000	10000	25000
27/1/2004 Lattaquié	Navire Marocain A.S.G	30000	45000	92500
29/8/2004 Baniyas	Pétrolière Astro Satran	60000	120000	205000
22/2/2004 Lattaquié	Bateau de pêche	5000	10000	20000
13/5/2004 Tartous	Navire Yasmine K	5000	10000	25000
13/5/2004 Tartous	Navire Ogarite	10000	20000	42500
29/5/2004 Tartous	Navire Rajabe Merkane	5000	10000	25000
24/5/2004 Tartous	Bateau de pêche Haydar	5000	10000	24000
4/7/2005 Lattaquié	Navire Jerjes I	10000	20000	42500
17/7/2005 Baniyas	pétrolière Ferfoiger	70000	160000	290000
17/7/2005 Lattaquié	Bateau de pêche Kareeme	5000	10000	25000
12/9/2005 Tartous	Navire Ibrahime Jandour	5000	10000	25000
5/1/2006 Baniyas	Pétrolière Amour	50000	80000	152500
19/2/2006 Baniyas	Pétrolière Kim Kosmous	30000	45000	92500
16/3/2006 Tartous	Navire Mohamad Brens	34000	10000	284000
16/4/2006 Tartous	Navire Lidy Nora	25000	65000	240000
19/5/2006 Lattaquié	Navire Youni corn Brif	618750	672000	2662000
22/4/2006 Tartous	Navire Ismail	100000	285000	725000
24/5/2006 Tartous	Navire Lydie Rana	25000	65000	430000
9/5/2006 Tartous	Pétrolière nada	5000	20000	65000

16/6/2006 Tartous	Navire Khaldon I	25000	52700	417700
17/9/2006 Tartous	Pétrolière Gita Nodi Soio	300000	330000	2630000
11/10/2006 Tartous	Navire Adriatique queen	25000	65000	770000
30/12/2006 Tartous	Pétrolière Falster Spirit	1500000	1296000	4796000
18/4/2007 Lattaquié	Navire géorgien Mohamad H	25000	65000	770000
19/4/2007 Baniyas	Pétrolière Maltais Gorgios M	50000	97500	2147500
8/7/2007 Tartous	Navire yémenite Hiba	25000	65000	770000
11/7/2007 Tartous	Navire Toronto	25000	65000	430000
3/8/2007 Tartous	Navire Mohamad Brince	100000	137000	600000
5/10/2007 Tartous	Navire géorgien Lattaf Allah	25000	65000	600000
12/11/2007 Baniyas	Pétrolière Minirva Axtani	50000	97500	2147500

Source : ce tableau est recueilli par, SAAD (A.), *La planification et le contrôle de la pollution du milieu marin dans le monde arabe*, Rapport de l'organisation arabe de développement agricole, *op.cit.*, pp.5-7.

Selon ce tableau, Nous trouvons que les sanctions imposées aux infractions sont des amendes administratives et n'incluent pas des sanctions pénales.

D'autre part, nous remarquons les amendes imposées aux infractions commises ont augmenté depuis 2005, le 17/07/2005 l'amende s'élevait à 290000 livres syriens, et le 30/12/2006 atteignaient 4796000 livres. Cela indique que la Syrie a commencé à prendre des mesures sérieuses pour protéger le milieu marin.

Mais il faut adopter des sanction sévères a fin de constituer un régime pénal répressif. En France les sanctions encourues pour la violation des dispositions de la convention Marpol⁷¹ concernant le rejet d'hydrocarbures déjà aggravées en 2001, l'ont été encore plus en 2004. Elles passent de 4 ans d'emprisonnement et 600 000 euros d'amende à 10 ans d'emprisonnement et 1 000 000 euros d'amende pour les navires de gros tonnage. De plus la peine pourra être portée au-delà de ce montant, à une somme équivalente à la valeur du navire ou à 4 fois la valeur de la cargaison transportée⁴⁶². Le centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) relève

⁴⁶² ROCHE (C.), *op.cit.*, p. 294.

qu'après le naufrage de l'Erika et la loi de 2001 il y a eu un accroissement du montant des amendes infligées par les tribunaux. Après le naufrage du Prestige et la loi de 2004, les juridictions n'ont pas hésité à infliger des amendes proches du plafond autorisé⁴⁶³.

Nous allons citer quelques jurisprudences françaises dans le domaine de la répression des infractions :

– **Affaires du navire porte conteneur le CIMIL**⁴⁶⁴

Le 29 janvier 2004, à 16H30, hors des eaux territoriales mais en zone de Protection Ecologique et zone spéciale MARPOL 73/78, à la position de 42°et 52'N et 04 40'E soit dans le 206 du Cap Couronne pour 33 nautiques, le commandant de bord d'aéronef, de la base aéronautique navale Nîmes-Garons, en instruction, aperçoit une nappe qu'il décrit comme continue, argentée, avec trace de coloration (irisation) dans le sillage du navire porte-conteneurs le CIMIL. Un contact radio est établi avec le navire à 16 h 30 heure locale selon le rapport du capitaine. Le second capitaine qui était à son poste à la passerelle, avisa le capitaine qu'un avion avait appelé sur la fréquence VHF 16. Le commandant a lui-même rappelé.

Le pilote d'avion lui indique la présence de traces d'hydrocarbures dans le sillage du navire et lui demande s'ils déversent quelque chose. Après vérifications, prises de contact avec le chef mécanicien à la salle des machines et examen visuel autour du navire, le capitaine a confirmé que son navire n'était nullement responsable de cette pollution et qu'il ne déversait rien à la mer. En effet, selon le chef mécanicien, le moteur n'avait subi aucune avarie et aucune opération de pompage n'avait eu lieu ou n'était en cours.

À la suite de cette conversation, la communication a pris fin, après que le commandant a remercié l'aéronef de ses soins et diligences.

Un procès-verbal de constatation de pollution maritime a été dressé pour établir l'infraction. Le pilote relève que le CIMIL était le seul bâtiment de la zone dans un rayon de 10 nautiques. Aucune photographie n'est pourtant prise. Aucun prélèvement « in situ » n'a été effectué, en raison des conditions météorologiques (vent de force 7, mer de force 4).

⁴⁶³ *Ibid.* p. 295.

⁴⁶⁴ Ce jugement cité par MAUNIER (G.), *op.cit.*, pp.92-93.

Le navire a été inspecté à son arrivée à MARSEILLE. Le rapport d'inspection initial précise qu'il n'existe aucune déficience sur le navire, autrement dit que le séparateur d'huile et les instruments de contrôle, exigés par MARPOL, étaient en service et en bon état de marche.

Une enquête a été diligentée pour entendre les témoins qui se trouvaient dans l'avion ayant survolé la zone. Une décision d'immobilisation du navire était prise par Monsieur le Procureur de la république de Marseille en date du 30 Janvier 2004, ordonnant le dépôt d'une somme de 300.000 € à titre de garantie.

Par jugement en date du 6 septembre 2004, le Tribunal de Grande Instance de Marseille a condamné le capitaine du navire « CIMIL » à une peine de 300 000 euros d'amende supportée à concurrence de 290 000 euros par la Société CIMIL DENIZCILIK AS, pour rejet d'hydrocarbures, en application de l'article L 218-24 du code de l'environnement. Le Tribunal Correctionnel a ordonné également la publication du jugement aux frais du condamné dans les journaux suivants : Le Lloyd's List, Le Monde, La Provence, Le Journal Officiel de la République.

Enfin les Associations, parties civiles, ont été reçues en leur constitution et obtenues chacune la somme de 4 600 euros à titre de dommages et intérêts.

– **Affaire du Khaled Ibn Al Waleed**⁴⁶⁵

Il résulte du procès verbal établi que le 11 février 2004, dans les eaux territoriales françaises et en zone spéciale MARPOL 73/78, à la latitude 42°54' et à la longitude 5°46' E, au large de Porquerolles, les agents des douanes de la Brigade de aéro maritime basée à Hyères, en mission de surveillance à bord d'un aéronef, ont constaté à la surface de l'eau la présence d'une nappe arc-en-ciel laissant présager qu'il s'agissait d'hydrocarbures.

Cette nappe, d'une largeur de 50 m, s'étendait sur une longueur de 18,5 k, de manière continue, et se trouvait dans le sillage d'une porte conteneur identifié comme le Khaled Ibn Al Waleed, battant pavillon des Emirats arabes unis, ayant pour port d'immatriculation Abou Dhabi. Aucun contact radio n'a été établi ni de prélèvement in situ.

⁴⁶⁵ *Ibid.* pp.93-94.

Une sommation à 8H02 a été faite par l'opérateur radariste donnant l'ordre de stopper immédiatement le rejet. Quelques minutes plus tard, le rejet cessait sans aucune réponse du capitaine du navire en cause.

Le navire a été inspecté à la suite des réquisitions des autorités judiciaires, le mercredi 11 février à Fos sur mer. Le rapport d'inspection initial constatait un manque de mise à jour et d'entretien dans les transferts des eaux de cale, les pompes de transfert, les plans concernant les cuves de rétention et le séparateur à eaux mazoutées.

Une enquête a été diligentée pour entendre le capitaine du navire. Celui-ci a nié tout fait de pollution volontaire ou accidentelle.

Dés lors une décision d'immobilisation du navire a été prise par Monsieur le Procureur de la République de Marseille en date du 11 février 2004, ordonnant le dépôt d'une somme de 400.000 euros à titre de garantie. Cette somme était régulièrement consignée.

Le 12 février 2004 le capitaine a été avisé de la date d'audience par procès-verbal de convocation en Justice délivré par Greffier pour comparaître à l'audience du 6 septembre 2004 « **pour s'être rendu coupable de l'infraction en mer de rejet d'hydrocarbures.** »

Par jugement en date du 6 septembre 2004, le Tribunal de Grande Instance de Marseille a condamné le capitaine à une peine de 12 mois d'emprisonnement avec sursis et à une amende de 500.000 euros supportée à concurrence de 485.000 euros par l'armateur, pour rejet d'hydrocarbures, en application de l'article L218-24 du code de l'environnement.

Le Tribunal Correctionnel a ordonné également la publication du jugement aux frais du condamné dans les journaux suivants : le Lloyd's list, Le Monde, la Provence, le Journal Officiel de la République.

Enfin les Associations, parties civiles, ont été reçues en leur constitution et obtenues chacune la somme de 18.000 euros à titre de dommages et intérêts.

Le tribunal répond en 2009 à la question de savoir si les juges pouvaient encore aller au-delà de ce montant record, avec l'affaire du navire *VALENTIA*, condamné à une amende quatre fois supérieure.

- **Le jugement du 1^{er} juillet 2009 et la pollution du navire VALENTIA⁴⁶⁶**

Le 11 novembre 2008, des traînées d'hydrocarbures, s'étendant sur 18 kilomètres, ont été observées par le pilote d'un aéronef des Douanes en ZEE, à 280 kilomètres à l'Ouest de l'estuaire de la Gironde.

Le navire roulier *VALENTIA*, battant pavillon libérien, et appartenant à la société SEA LIBAN SHIPPING Co, était ensuite dérouté vers le port de Brest et a été immobilisé le 12 novembre 2008 sous réserve du paiement d'un cautionnement de 300 000 euros. Il était donné mainlevée de cette immobilisation le 17 novembre 2008. Il a été notifié par un officier de justice une convocation au capitaine du navire, le 17 novembre 2008. A été également délivrée par le procureur de la République via la bureau d'entraide judiciaire pénale internationale une citation à comparaître à la compagnie ABOU MERHI SHIP MANAGEMENT, société civilement responsable, pour l'audience du 3 juin 2009.

A cette audience, le capitaine du navire et la compagnie ABOU MERHI SHIP MANAGEMENT sont prévenus, de « *rejet d'hydrocarbures dans la zone économique ou écologique par un navire étranger autre que citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes* ».

Dans son jugement du 1er juillet 2009 (Tribunal de grande instance de Brest, jugement du 1er juillet 2009, Navire *VALENTIA*, n° 1230/2009), le tribunal correctionnel de Brest condamne le capitaine à une amende de deux millions d'euros en mettant 95% de cette somme à la charge de l'armateur. Cette nouvelle amende record vise à sanctionner le caractère délibéré et récurrent des pollutions causées par ce navire.

La volonté de polluer était en l'espèce caractérisée. La pollution cesse après le premier passage de l'aéronef au dessus du navire et avant tout contact radio. L'inspection du navire a permis de constater un système de pompage permettant de rejeter en mer, à tout

⁴⁶⁶ Ce jugement est cité par, MONTEIL (L.), *op.cit.*, pp.88-89.

moment, les eaux de cale et le contenu de toute cuve grâce à un réseau de tuyaux flexibles et de pompes électriques : « *il s'agissait d'un système de pollution non seulement délibérée mais également organisée* ».

De plus, il est apparu que ce système avait été installé de longue date pour permettre au navire d'effectuer régulièrement des rejets en mer nécessaires à sa navigation. Le tribunal a supposé que, depuis plusieurs années, le navire avait commis de nombreuses pollutions. Ces circonstances indiquaient clairement déjà que la société ABOU MERHI SHIP MANAGEMENT était au courant de la fréquence de ces rejets. Elle ne pouvait non plus nier le très mauvais état général du navire, occasionnant de nombreuses fuites d'hydrocarbures.

Ces trois affaires mettent en avant la volonté du législateur de durcir le dispositif législatif pour lutter contre ces pollutions maritimes. En effet ce renforcement législatif passe par une répression sévère des auteurs de ces rejets d'hydrocarbures comme le montre les montants exorbitants des peines. Cette politique pénale est appliquée à ces trois exemples de pollution maritime.

Monsieur GACHOT Gérard a souligné cette efficacité « *l'arsenal législatif juridique a montré son efficacité au cours des dernières années face aux dégazages sauvages, puisqu'en Atlantique le nombre de pollutions par hydrocarbures est tombé de 139 en 2004 à 32 en 2007. Les juridictions littorales spécialisées (Julis) créées en 2001 et qui sont au nombre de 6 (Le Havre, Brest, Marseille, Fort-de-France, Saint-Denis de la Réunion et Saint-Pierre-et-Miquelon) permettent de disposer des acteurs judiciaires qui maîtrisent la complexité du droit maritime et sont rapidement opérationnels. Actuellement compétentes pour les pollutions volontaires, les Julis pourraient le devenir pour les pollutions involontaires. La répression des pollutions maritimes va être renforcée dans le cadre de la loi de responsabilité environnementale qui devrait entériner une forte augmentation des sanctions en cas de pollution volontaire et/ou ayant des conséquences graves, l'amende pouvant atteindre 15 millions d'euros⁴⁶⁷* ».

⁴⁶⁷ GACHOT Gérard, La pollution marine en méditerranée, *op.cit.*, pp.72-73.

Notons aussi que dans les évolutions les associations de protection de l'environnement sont de plus en plus nombreuses à se porter partie civile et obtiennent des indemnisations qui marquent une reconnaissance des dommages environnementaux.

Diverses actions contentieuses ont été lancées dès juin 2000. Mais le procès le plus retentissant se tient du 12 février au 13 juin 2007 devant le tribunal de Grande instance de Paris pour l'affaire de l'Erika⁴⁶⁸. Ces actions ont porté sur « *atteinte à l'environnement* ».

Le 16 janvier 2008, la 11^{ème} chambre correctionnelle du Tribunal de grande instance de Paris a rendu son jugement sur l'Erika. Dans son jugement le tribunal reconnaît l'existence d'un préjudice pour « *atteinte à l'environnement* », distinct du préjudice matériel ou moral reconnu par ailleurs⁴⁶⁹.

En France, malgré la mise en œuvre d'un régime juridique répressif, ce régime est encore critiqué pour les points suivants :

- Après avoir adopté un régime pénal répressif, les pollutions maritimes ont commencé de se réduire, mais elles restent encore trop nombreuses à ne pas être sanctionnées. Les statistiques dans la Méditerranée sont flagrantes. En 2007, 208 pollutions ont été constatées ; en 2008, 181 ; et à mi-juillet 2009, 76. Parallèlement, les affaires portées devant les tribunaux restent anecdotiques. En 2007 et 2008, seule une affaire a été jugée par la juridiction de Marseille, et jusqu'en juillet 2009, seule une audience s'est tenue. (Audience du 19 juin 2009, 6ème chambre du Tribunal correctionnel de Marseille, pollution en ZPE, délibéré début septembre)⁴⁷⁰ ;

- Aussi, nous pouvons ajouter que la notion de dommages à l'environnement n'a été reconnue en France qu'en 2008 par la 11e chambre correctionnelle du Tribunal de grande instance de Paris. En comparaison avec la loi américaine, suite au naufrage de l'Exxon Valdez, la compagnie Exxon a payé entre trois et quatre fois plus que Total et Tevere (l'armateur de

⁴⁶⁸ BOUNI (C.), NARCY (J-B.), BOUTELOUP (C.), DUFOUR (A.), *Préjudices écologiques des marées noires - revendication et valeurs économiques*, Paris, Monaco, Ed. Institut océanographique, 2009, pp. 193-149.

⁴⁶⁹ Il s'agit d'une innovation juridique mais que le tribunal encadre assez strictement. En effet, aux termes de la décision, le bénéfice de ce type de préjudice ne peut être établi qu'au profit des collectivités locales qui ont reçu de par la loi des compétences spéciales de gestion et de protection de l'environnement sur un espace donné ayant subi des atteintes effectives. En l'espèce, seul le département du Morbihan recevra réparation à ce titre, calculée sur la base de la taxe départementale sur les espaces naturels sensibles. Cela étant, le tribunal ouvre aussi le bénéfice de ce type de réparation à certaines associations agréées par la loi ou qui ont pour objet la sauvegarde de la nature et de l'environnement, sans toutefois que le mode de calcul de l'indemnisation accordée soit donné avec beaucoup de précision. Ces informations citées par, REVILOI (L.), *op.cit.*, p. 68. .

⁴⁷⁰ Ces informations sont citées par, MONTEIL (L.), *op.cit.*, pp.85-86.

l'Erika) réunis, Malgré les produits de l'Erika seraient vingt fois plus toxiques que le pétrole de Exxon Valdez. Ces différences reflètent le fait que la loi française n'établit pas clairement les responsabilités en matière de dommages à l'environnement, alors que la loi américaine a permis de poursuivre Exxon pour «crime environnemental»⁴⁷¹.

- **En ce qui concerne l'obtention du certificat international**, la loi 9 de 2006 exige que le propriétaire du navire doive avoir un certificat de responsabilité financière et de garanties financières et doive le conserver de façon permanente. Ce certificat est comme une garantie financière destinée à assurer suffisamment les paiements de compensation qui sont déterminés par la loi en cas de pollution nécessitant l'indemnisation, selon cet article la certification est une condition préalable à l'entrée des navires dans les ports syriens.

Dans tous la loi prévoit aussi que cette attestation doit être validée pendant l'ancrage du navire dans les ports syriens. Cela signifie que sa situation est irrégulière s'il a expiré sa validité pendant sa présence dans les ports syriens.

Par conséquent, il est préférable que les autorités compétentes vérifie la durée du certificat, et le compare ensuite avec le temps que le navire restera dans les ports syriens, si la validité de ce certificat n'est pas suffisant pour rester le navire dans les ports syriens, l'autorité doit interdire ce navire de pénétrer dans les ports nationaux jusqu'à ce que le règlement de son statut juridique⁴⁷².

- **Concernant les installations de réception portuaires**, l'article 24 de la loi oblige la direction générale des affaires maritimes à établir ou à maintenir les installations de réception portuaire dans les ports. L'article 3 du décret du 18/10/2006 (comportant les procédures exécutives de la loi 9 de 2006) a confié la direction générale des affaires maritimes à organiser la réception des navires pour utiliser ces installations.

Il est préférable que la loi syrienne exige ceci : Accorder une licence à des navires qui font des opérations de chargement ou de déchargement est fonction d'abord du fait qu'ils doivent passer par l'autorité administrative compétente, laquelle est susceptible de les orienter vers les installations de réception portuaire, ensuite de la vérification que ces navires se sont

⁴⁷¹ HANOTEAU (J), *op.cit.*, p. 49.

⁴⁷² ABD ALWARETH (A-A.), *op.cit.*, pp.234-235.

effectivement débarrassés des eaux de ballaste. Sachant que le législateur égyptien a adopté cette orientation dans l'article 56 de la loi 1994 sur la protection de l'environnement.

D'autre part, malgré l'importance de l'article 3 du décret du 18/10/2006, cette article ne dispose pas de la rédaction juridique appropriée pour cette importante parce que la formulation de l'article a commencé par – l'administration peut organiser- ce qui signifie que cette disposition est facultative pour l'Administration générale des affaires maritimes dans la réalisation de ces tâches, si ce n'est entrepris, qui va assurer la tâche ? En sachant que cette mesure est l'une des mesures nécessaires pour prévenir et réduire la pollution causée par les eaux de ballast⁴⁷³.

- **Au niveau des équipements des navires** pour prévenir et lutter contre la pollution, l'attitude de la loi syrienne est négative parce que l'article 18 de la loi 9 de 2006 a adopté tel que prévu par le droit internationale, la plupart des conventions internationales dont la convention des Nations Unies sur le droit de la mer 1982 considèrent que les conditions et les modalités de l'industrie des navires sont des questions réservées à l'État du pavillon (le principe de la souveraineté) et l'État de port ne dispose d'aucune autorité de sa part. À cet égard, nous devons mentionner l'intervention de la loi des Etats-Unis 1990 (OPA) pour protéger l'environnement marin dans l'imposition des conditions relatives à la construction et l'entretien des navires qui entrent les ports américains (comme une double coque).

- **En ce qui concerne les moyens et les plans d'intervention**, la loi 9 ne contient aucune disposition sur les plans d'urgence nationaux. Dans ce domaine le (REMPEC) a présenté son initiative pour mettre en place des plans efficace, cette initiative a est adoptée en Syrie par l'instruction du 21 novembre 2008. Actuellement cette initiative semble donc, sur le papier, être en mesure d'éradiquer cette pollution accidentelle.

- **Les zones refuge** ne sont pas prises en compte par les législations syriennes malgré son importance dans la réception des navires en difficulté pour des motifs de sécurité des personnes, des biens ou d'atteinte à l'environnement.

⁴⁷³ *Ibid.* pp.248-249.

- **La concertation nationale** n'est pas prise en compte dans la loi 9 de 2009, relative à la protection du milieu marin, malgré l'importance de ce volet pour restituer bien les législations nationales sur le plan pratique. Cette lacune est due au rôle insuffisant des sociétés civiles qui sont considérées un outil de pression sur le gouvernement. Le professeur Michael Scoullas a mentionné l'insuffisance du rôle exercé par ses sociétés *«La société civile fonctionne de façon imparfaite dans beaucoup de pays Méditerranéens, en raison de déficits démocratiques, d'une méconnaissance des ONG et d'un manque de moyens élémentaires, ce qui diminue la pression exercée sur les gouvernements pour mettre en oeuvre les engagements de la Convention de Barcelone»*⁴⁷⁴.

Il faut promouvoir le rôle des collectivités territoriales, les associations civiles et les individus dans le domaine de la protection du milieu marin, et la participation dans la prise des décisions pertinentes (Comme nous l'avons vu dans le cas français où les associations civile ont actuellement un rôle important en ayant recours aux tribunaux pour réparer les dommages environnementaux, et les jurisprudences françaises récentes ont reconnu le droit des ces associations à l'indemnisation).

L'État doit consulter la population sur les conventions internationales qu'il envisage de rejoindre, et doit aussi expliquer et clarifier les avantages et les bénéfices présents et futures de ces conventions. D'autre part, l'État doit ouvrir des canaux de discussion avec les personnes concernées (soit des secteurs publics comme les administrations soit des secteurs privés comme les propriétaires et les armateurs des navires) afin de parvenir à une sensibilisation à l'ensemble de la mise en œuvre des conventions internationales. Monsieur BEKHENCHI Mohammed a bien exprimé sur ce point *«la réelle assimilation des normes nécessaire à leur bonne application à l'intérieur des États dépend de façon essentielle de la bonne intégration des États à l'intérieur de la négociation sur les conventions internationales, chose qui n'est pas si certaine en réalité»*⁴⁷⁵.

- **Et concernant les acteurs institutionnels** nécessaires pour mettre en œuvre le droit de l'environnement, soit ces acteurs ne sont pas établis jusqu'à maintenant (comme la création des tribunaux spéciaux aux affaires maritimes), soit ils ont été créés récemment

⁴⁷⁴ Michael (S.), Atouts et faiblesse, *Notre planète, Le Magazine du PNUE*, spéciale conférence, Malte, p.9.
⁴⁷⁵ BEKHECHI (M.), *op.cit.*, p.108.

comme le ministère de l'environnement. Auparavant les affaires de l'environnement ont été subordonnées à la direction des affaires générales de l'environnement, puis elles ont été rattachées au ministère de l'administration locale. La Syrie a créé son ministère de l'environnement en 2009 par le décret n° 25 le 23/4/2009 au moment où beaucoup de voix, au niveau international, appellent à créer un ministère spécial à la mer et de lui donner tous les pouvoirs et compétences nécessaires pour la protection de l'environnement marin.

En fait, plusieurs raisons ont attribuées à la création de cette situation instable, et ont affectent l'efficacité de ces acteurs, (le ministère de ministère de l'administration locale et la direction des affaires générales de l'environnement), dans la protection de l'environnement :

- La protection de l'environnement a été perçue comme un obstacle au développement. Cette approche a conduit à la négligence de l'environnement. Donc la création d'un ministère de l'environnement a été considérée comme un obstacle aux activités de l'environnement ;
- La loi de l'environnement n'a été mise en place que en 2004, ce la signifie que les structures administratives de l'environnement qui existaient avant cette date, exerçaient leurs activités sans cadre juridique organisant leurs spécialités ;
- Après 2004, l'efficacité de cette loi a été mise en cause à l'absence complète de la planification et des programmes nationaux pour l'environnement ;
- la direction des affaires générales de l'environnement a exercé la tache de la protection de l'environnement, parmi ses compétences, cette direction doit faire une coordination entre de différents ministères pour appliquer une politique unifiée. Pour cela cette direction doit avoir un statut supérieur à celui d'autres ministères afin que elle puisse imposer sa politique. Mais pratiquement la direction responsable de la protection de l'environnement a été classée au dessous d'autres ministères. Donc cette direction ne pouvait plus réaliser ses objectifs ;
- Le ministère de l'Administration locale a exercé déjà la tache de la protection de l'environnement. Il est connu que ce ministère exerce des taches principales (administration locale, etc.). Pour ce ministère, la protection de l'environnement est considérée comme une tache secondaire et pas essentielle, donc il est difficile d'exercer en même temps deux fonctions.

- Finalement, nous pouvons ajouter les inconvénients de la non-adhésion au mémorandum d'entente de la Méditerranée.

La Syrie n'est pas un membre dans le mémorandum Méditerranéen. Cela constitue un obstacle aux efforts communs pour coordonner et uniformiser les procédures de protection de

l'environnement marin dans les pays du bassin sud de la Méditerranée. Ce facteur constitue un obstacle à tirer des avantages offerts aux membres de ce mémorandum :

- Les inspecteurs syriens n'ont pas le droit de participer à des cours et des stages de qualification organisés par le Secrétariat du mémorandum d'entente de la Méditerranée ;
- La Syrie ne bénéficie pas de l'assistance fournie par le Mémorandum d'entente de Paris aux États membres dans le mémorandum de la Méditerranée (l'assistance technique, financière et administrative) pour aider ces pays à mettre en œuvre leurs obligations.

Conclusion

En fin de compte, nous pouvons dire que les complications, que nous avons étudiées précédemment, ont empêché la réalisation d'une protection efficace dans la mer Méditerranéenne.

Les conventions internationales (générales et spécifiques) qui ont traité ce type de pollution ont des lacunes et des nombreuses exceptions qui ont empêché la réalisation d'une protection efficace.

Parallèlement, la Convention de Barcelone est considérée comme une convention générale et régionale, qui n'a pas prévu de nouvelles règles sur la responsabilité en cas de pollution, et qui n'a pas désigné une autorité indépendante pour contrôler les États membres à s'acquitter de leurs engagements.

D'ailleurs, il est préférable d'éviter de tels défauts en adoptant des règles et des normes régionales compatibles aux circonstances de la zone Méditerranéenne (zone maritime spéciale). Ces normes doivent être plus strictes et plus claires que les conventions générales qui ont échoué à protéger l'environnement marin contre la pollution.

D'autre part, l'inégalité (l'inégalité économique et l'inégalité technologique) entre le Nord et le Sud a empêché l'application d'une protection uniforme à l'échelon des pays Méditerranéens (dans les rives nord et sud).

Lors de l'examen du cas pratique sur les procédures adoptées en Syrie pour prévenir et lutter contre la pollution de la mer Méditerranée provenant des navires, nous avons vu les impacts de ces obstacles sur l'incapacité à mettre en œuvre des procédures efficaces.

Malgré la situation géographique très importante de la Syrie et le nombre croissant de navires entrant dans les ports syriens, la Syrie se distingue par l'absence d'une politique efficace sur la protection de l'environnement marin.

Conclusion générale

Suite à notre recherche, l'étude menée a révélé dans la partie théorique que la mer Méditerranée était réellement menacée par la densité du trafic maritime. Ce trafic, qui s'accompagne du déversement d'hydrocarbures (pollution opérationnelle et accidentelle) conduit à l'augmentation de la dangerosité pour l'écosystème et la biodiversité dans ce bassin semi-fermé.

Aussi, l'étude a montré la préoccupation de la communauté internationale qui a fait des efforts pour protéger le milieu marin en adoptant plusieurs conventions allant d'un régime de prévention de la pollution jusqu'au régime de la responsabilité.

Dans le même sens, la communauté internationale a adopté des conventions internationales qui stipulaient des dispositions particulières sur la mer Méditerranée soit de manière directe (la convention de Marpol qui a considéré la mer Méditerranée comme une zone spéciale pour laquelle il faut adopter des législations plus strictes pour la protéger) soit de manière indirecte (la convention de Montego Bay qui a adopté la notion de mer fermée et semi-fermée, dont la mer Méditerranée). Les pays Méditerranéens ont aussi adopté le système de Barcelone qui est une coopération régionale entre les pays riverains pour protéger la mer Méditerranée.

D'autre part, le travail portait dans la deuxième partie, qui est une partie empirique, sur l'effectivité des normes de protection de la mer Méditerranée. Il a montré premièrement le rôle des principaux acteurs pour la mise en œuvre des normes internationales et régionales. La recherche a abouti au résultat suivant :

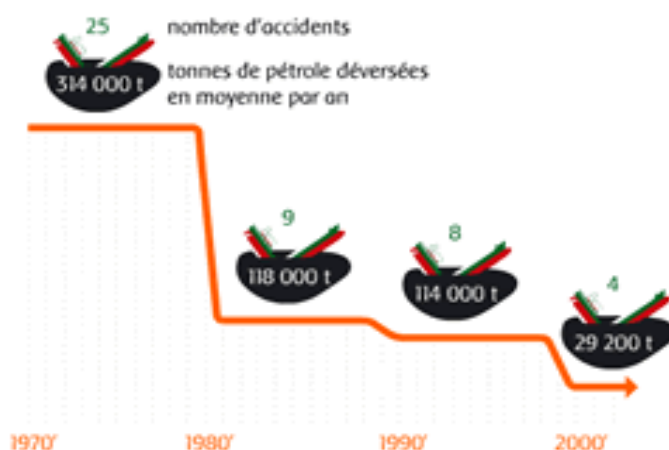
Grâce au régime juridique international, la pollution pétrolière provenant des navires a été diminuée.

En ce qui concerne la pollution opérationnelle, l'Académie des sciences américaine a montré que, au niveau international, de 1 080 000 tonnes en 1973, les rejets opérationnels des pétroliers sont tombés à 700 000 tonnes en 1981 puis 159 000 tonnes en 1989 et 163 000 tonnes en 2000⁴⁷⁶.

⁴⁷⁶ Cette information citée par le site d'Internet des Marées noires (déversements opérationnels – navire pétrolier), op.cit,

Le nombre des accidents mettant en cause des déversements accidentels est aussi en diminution.

La figure 1 indique le nombre d'accidents de pétroliers avec déversements supérieurs à 700 tonnes (au niveau international)



Source : ITOPF 2004. Aussi cette figure est recueillie par le site d'Internet des Marées noires (accidents de pétroliers - nombre d'accidents de pétroliers) : <http://www.marees-noires.com/fr/source/accident-de-petrolier/nombre-accidents-petroliers.php>, [consulté le 09 Juin 2009].

Malgré cette évolution, un régime efficace et uniforme de la protection contre la pollution par des hydrocarbures liée au trafic maritime, n'est pas encore réalisé dans la mer Méditerranée. Le fret maritime trans- et intra-méditerranéen a crû à peu près à la même vitesse que le trafic terrestre (4 % par an entre 1985 et 2000). Cette flotte est majoritairement soumise à un contrôle réduit et transporte des matières dangereuses⁴⁷⁷.

D'abord, concernant les acteurs étatiques, nous avons constaté que la majorité des États Méditerranéens ne respectent pas leurs obligations stipulées dans les conventions internationales et régionales.

Concernant l'État du pavillon, six États Méditerranéens sont classés dans la liste noire, établie par le mémorandum de Paris, entre (very high risk, high risk et medium to high risk). Cinq pavillons Méditerranéens figurent sur la liste des pavillons de complaisance établie par la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport (L'ITF) : Chypre, Malte, Liban, France, Gibraltar.

⁴⁷⁷ BENOIT (G.) et COMEAU (A.), *Méditerranée - Les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*, dossier de presse de Plan Bleu, p.15.

La négligence des obligations se trouve aussi au niveau de l'État du port, la majorité des États membres n'ont pas pu arriver à l'objectif de 15% de navires contrôlés, fixé par le mémorandum Méditerranéen. Plusieurs de ces pays ne peuvent pas arriver à équiper leurs ports avec les installations de réception portuaires adéquates. Si les ports ne fournissent pas d'installations de réception, le capitaine doit quand même se débarrasser des déchets, la tentation est alors de le faire illégalement, et d'espérer que personne ne le verra⁴⁷⁸.

Malgré le rôle important joué par l'État côtier en matière de prévention de la pollution par les hydrocarbures provenant des navires, et en matière d'intervention en cas de situation critique, certains États côtiers méditerranéens n'ont pas encore établi leur plan d'urgence national. Les accords sous-régionaux entre les états côtiers Méditerranéens ne couvrent pas toute la région Méditerranéenne.

D'autre part, la véracité des acteurs privés, surtout les sociétés de classification, est mise en cause après le naufrage d'Erika (l'absence de transparence). L'affaire de l'Erika a attisé le débat sur la responsabilité des compagnies pétrolières dans la gestion de la sécurité.

Plusieurs facteurs ont contribué à créer cette inefficacité et cette hétérogénéité :

Premièrement, il est vrai que les accords internationaux ont contribué à réduire la pollution maritime, mais dans la mer Méditerranée l'application de ces accords a été limitée par les raisons suivantes :

- Le régime juridique international ne stipule pas un régime répressif en conformité avec la situation spéciale de la mer Méditerranée comme mer semi-fermée où le trafic maritime est dense et menace son écosystème. En plus la convention de Barcelone n'a pas mis en place des règles spéciales sur la responsabilité. Donc, les dispositions internationales générales continuent de s'appliquer dans cet espace jusqu'à ce que les États membres de la convention adoptent de nouvelles règles relatives à la responsabilité (cela ne s'est pas produit jusqu'à présent).

- Dans le même sens, il suffit qu'un État, non membre d'un des accords ou d'un des protocoles, cause une pollution pour dire que les dispositions juridiques prises au niveau international et régional n'ont pas réussi à remplir sa fonction, donc son efficacité. Pour ces

⁴⁷⁸ *Marpol a 25 ans*, Rapport de l'OMI, *op.cit.*, p. 15.

raisons, le principe responsabilité doit remplacer le principe espérance⁴⁷⁹. Aussi faut-il adopter de nouvelles dispositions juridiques au niveau international et régional, surtout sur la responsabilité en cas d'infraction, prenant en compte la vulnérabilité de la mer Méditerranée, ses circonstances géographiques, et son importance comme route maritime principale pour le commerce international.

- Aussi ce régime juridique international comporte de nombreuses exceptions et défauts qui ont diminué l'importance de leurs objectifs (une protection efficace du milieu marin dont la mer Méditerranée). Malheureusement, la convention de Barcelone ne traite pas ces exceptions mais elle a aussi contenu de nombreuses exceptions.

Deuxièmement, l'étude a montré que les enjeux géopolitiques de la Méditerranée et l'inégalité économique et technologique entre la rive Nord, riche, et la rive Sud, pauvre, ont joué un grand rôle dans la création d'un écart dans la mise en œuvre des engagements énoncés dans les conventions internationales et régionales.

L'étude sur le cas pratique a montré que le régime national de la protection du milieu marin contre la pollution pétrolière liée au trafic maritime est inefficace.

La faiblesse des organes administratifs compétents et le manque d'instruments institutionnels nécessaires pour la mise en œuvre des législations nationales et internationales, le manque d'équipements nécessaires, l'insuffisance des législations nationales, et les priorités du renforcement du système économique au détriment de la protection de l'environnement notamment du milieu marin, et l'absence d'une réelle volonté de protéger l'environnement ont été les raisons les plus importantes qui ont conduit à la classification des navires battant le pavillon Syrien dans la liste noire (very high risque), et à l'inefficacité du contrôle effectué sur les navires étrangers entrant dans les ports Syriens.

Cela conduit à confirmer que le problème de l'effectivité du droit est un problème que nous connaissons aussi au plan national. Les lacunes juridiques sont apparues également dans les pays du Nord. Par exemple, la France, après le naufrage de l'Erika, a adopté un régime pénal répressif, et les pollutions semblent, en règle générale, en constante diminution

⁴⁷⁹ MORAND-DEVILLER (J.), MORAND-DEVILLER (J.), *L'environnement et le droit*, Paris, Ed. Dexia, LGDJ, 2^{ème} édition 2006, p. 2.

notamment en Méditerranée. Mais elles restent encore trop nombreuses à ne pas être sanctionnées. Le nombre des affaires portées devant les tribunaux restent très faible. En 2007 et 2008, seule une affaire a été jugée par la juridiction de Marseille, et jusqu'en juillet 2009, seule une audience s'est tenue⁴⁸⁰.

Pour terminer, quelques réflexions et perspectives afin d'améliorer la situation actuelle en Syrie :

- La nécessité de réviser les législations nationales relatives à la protection du milieu marin, et d'établir des tribunaux spéciaux pour les questions environnementales, en particulier le milieu marin, et de réviser les dispositions relatives aux conditions d'agrément des sociétés de classification en imposant conditions plus sévères ;
- L'établissement des instruments institutionnels nécessaires pour mettre en œuvre des législations nationales. Dans ce domaine, le gouvernement a commencé à prendre des mesures sérieuses pour surmonter la mauvaise situation environnementale actuelle, mais ces mesures restent encore timides tel le projet de loi relatif à la création d'une direction de l'inspection de l'environnement dépendante au ministère de l'environnement, et le projet de loi relatif à la création de la police de l'environnement ;
- La mise en place d'un système économique plus ouvert à l'économie mondiale et permettant au secteur privé et aux investissements étrangers de participer à améliorer les ports et à créer des entreprises de transport maritime modernes. Il faut également dépasser les enjeux géopolitiques et adhérer au mémorandum d'entente Méditerranéen ;
- La réforme du système administratif relatif aux directions des ports en leur donnant l'indépendance financière et administrative pour qu'ils soient capables de prendre les décisions appropriées, et en sélectionnant le personnel compétent dans des postes élevés, et des inspecteurs compétents et qualifiés ;
- L'introduction des programmes de protection de l'environnement marin contre la pollution dans les programmes d'études des étapes fondamentales, secondaire et universitaires; en faisant la liaison entre la protection de l'environnement marin contre la pollution et les programmes de développement.

⁴⁸⁰ Ces informations citées par, MONTEIL (L.), *op.cit.*, pp.85-86.

BIBLIOGRAPHIE

1- OUVRAGES

- ARBOUR (J-M.), LAVALLEE (S.), *Droit international de l'environnement*, Bruxelles, Ed. Y. Blais, Bruylant, 2006.
- BOUNI (C.), NARCY (J-B.), BOUTELOUP (C.), DUFOUR (A.), *Préjudices écologiques des marées noires - revendication et valeurs économiques*, Paris, Monaco, Ed. Institut océanographique, 2009.
- CLAUDE (G.), *La méditerranée - géopolitique et relations internationales*, Paris, Ed. Ellipses, 2007.
- CORM (G.), *La méditerranée- espace de conflits- espace de rêve*, Paris, Ed. L'harmattan, 2002.
- DE CET BERTIN (C.), *Introduction au droit maritime*, Paris, Ed. Ellipses, 2008.
- DUGOT (P.), HENRIET (Jean-M.), LOISON (G.), Mutin (G.), *Géopolitique de l'Afrique et du Moyen-Orient*, Paris, Ed. Nathan, 2^{ème} édition, 2009.
- GUIHAL (D.), *Droit répressif de l'environnement*, Paris, Ed. Economica, 3^{ème} édition, 2008.
- KHODJET ET KHIL (L.), *La pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime de marchandises*, Aix-Marseille, Ed. Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2003.
- KISS (A.), BEURIER (J-P.), *Droit international de l'environnement*, Paris, Ed. Pedone, 3^{ème} édition, 2004.
- LACOSTE (Y.), *géopolitique de la méditerranée*, Paris, Ed. Armand colin, 2006.
- LAVIEILLE (J-M.), *Droit international de l'environnement*, Paris, Ed. Ellipses, 3^{ème} édition, 2004.
- LE COUVIOUR (K.), *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, Aix-en-Provence, presse universitaire d'Aix-Marseille, 2007.
- LE PRESTRE (P.), *Protection de l'environnement et relations internationales - les défis de l'écopolitique mondiale*, Paris, Ed. Armand colin, 2005.
- MALINGREY (P.), *Introduction au droit de l'environnement*, Paris, Ed. Tec & Doc [Lavoisier], 4^{ème} édition 2008.
- MAZAUDOUX (O.), *Droit international public et droit international de l'environnement*, Limoges, publié par Faculté de droit et des sciences économiques, Université de Limoges 2008.
- MORAND-DEVILLER (J.), *L'environnement et le droit*, Paris, Ed. Dexia, LGDJ, 2^{ème} édition, 2006.

- MORAND-DEVILLER (J.), *Le droit de l'environnement*, Paris, Ed. Presses universitaires de France, 9^{ème} édition, 2009.
- MUTIN (G.), *Géopolitique du monde arabe*, Paris, Ed. Ellipses, 3^{ème} édition, 2009.
- NORWICH (J.-J.), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, Ed. Perrin, 2008.
- ROBERT (S.), *L'Erika : responsabilités pour un désastre écologique*, Paris, Ed. Pedone, 2003.
- ROCHE (C.), *Droit de l'environnement*, Paris, Ed. Gualino, 2^{ème} édition, 2006, pp. 297-298.

2- LES OUVRAGES EN LANGUE ARABE

- ABD ALWARETH (A-A.), *La protection du milieu marin dans les législations internationales et nationales*, Caire, Ed. Bureau universitaire, université de Caire, 2006.
- AHMAD ALFKEY (M-A.), *La responsabilité civile de la pollution pétrolière*, Beyrouth, Ed. Alhalabi, 1^{ère} édition, 2002.
- ALDAHAK (I.), *Droit des mers et son application dans les pays arabes*, Caire, Ed. Dar alnahda, 1987.
- ALSSAIDI (H-A.), *La protection de l'environnement maritime de la pollution - le problème de la pollution dans le golfe Arabe-études juridiques*, Alexandrie, Ed. Presse universitaire d'Alexandrie, 200.
- AMER (S-A.), *Le nouveau droit international des mers*, Caire, Ed. Le Centre Supérieur de la Culture, université arabe, 1989.
- DANDACH (N.), *Livre de l'environnement*, Beyrouth, Ed. Dar alkayle, Beyrouth, 2007.
- HASHEM (S.), *La responsabilité internationale de la pollution du milieu marin*, Caire, Ed. Dar alnahda, 1986.
- KAED ALYOUSSEFI (A-M.), *Le système juridique des étroits arabes*, Beyrouth, Ed. Dar Alhadatha, 1^{ère} édition, 1988.
- SALEM JUAILY (S.), *Le principe de l'abus du droit*, Caire, Ed. Dar alfecker alarabi.
- YOUNESSE (M-M.), *La protection du milieu marin dans le droit international public*, Caire, Ed. Dar Alnahda, 1^{ère} édition.

3- MONOGRAPHIES Á CONTRIBUTIONS

- BEKHECHI (M.), Difficultés dans la mise en œuvre des conventions internationales relatives à l'environnement, *in Vers l'application renforcée du droit international de l'environnement*, Paris, Ed. Frison – Roche, 1999.

- CHABASON (L.), *Le système conventionnel relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution*, in *Vers l'application renforcée du droit international de l'environnement*, Paris, Ed. Frison – Roche, 1999.
- DEJEANT-PONS (M.), *Premières expériences de régionalisme maritime, la mer Méditerranée*, in *la protection régionale de l'environnement marin - approche européenne*, Paris, Ed. Economica, 1992.
- KISS (A.), *Un model Méditerranéen de protection des mers régionales*, in *Droit méditerranéen de l'environnement*, Paris, Ed. Economica, 1988.
- *La pollution du milieu marin - la pollution pélagique*, in *La protection de l'environnement Méditerranéen - contribution de la France / Secrétariat d'état du premier ministre chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs*, Paris, Ed. diff. Documentation française, 1989.
- *Le plan d'action pour la Méditerranée et la convention de Barcelone*, in *L'environnement Méditerranéen - contribution française/ Ministère de l'environnement*, Paris, Ed. Ministère de l'environnement, diff. la documentation française, 1995
- LAURENT (L.), *Le dispositif juridique international mis en place en Méditerranée pour lutter les pollutions marines*, in *La protection du milieu marin - aspects juridiques*, Paris, Ed. L'harmattan, 1995.
- CHRISTAKIS (T.), *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 oeuvre des conventions internationales*, Paris, Ed. Economica, 1998.

4 - ARTICLES

La Revue Annales des Mines

MARCHAND (M.), *Les pollutions marines accidentelles au-delà du pétrole brut - les produits chimiques et autres déversements en mer*, *La Revue Annales des Mines*, juillet 2003.

La Revue d'Alnour

- ZARZOR (T.), *Les législations Syrienne organisant la protection de l'environnement marin*, *La Revue d'Alnour*, n° 309, 12 septembre 2007.

La Revue Économie et territoire

- REYNAUD (C.), *Les composantes du transport maritime en méditerranée*, *La Revue Économie et territoire*, Med, 2009.

La Revue Études diplomatiques

- ABO ALWFAA (A.), *La protection du milieu marin*, *Le Revue Études diplomatiques*, n° 7, 1990.

La Revue Scientifique de l'Université de Lattaquié

- ALALI (I.), ALALI (I.) et ALI HASAN (M.), *Les problèmes du transport maritime en Syrie et les méthodes de traitement*, *La Revue scientifique de l'université de Teshreen (Lattaquié)*, n° 27, septembre, 200..

La Revue Syrienne d'Alwahda

- LALA (H.), Secteur du transport maritime en Syrie - mauvais investissements et un manque de rentabilité, *La Revu Syrienne d'Alwahda*, n° 6530, 12 avril 2007.

5- RAPPORTS

- *La pollution par hydrocarbure dans la mer Méditerranée*, Rapport réalisé par (Clean Up the Med 2007), campagne internationale de sensibilisation, surveillance et formation d'équipes spécialisées en matière de nettoyage du littoral des hydrocarbures ensablés connexes à la pollution marine de Legambiente et au Département de la Protection Civile, Mai, 2007.

- DELFAUD (P.), *La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises*, Rapport de réseau transnational atlantique des partenaires économiques et sociaux : groupe de travail (accessibilité), Nantes, 2005.

- *Erika*, Rapport d'expertise judiciaire établi par le tribunal de commerce de Dunkerque, Mars, 2007.

6- DOCUMENTS DE TRAVAIL

Documents du PNUE

- *La coopération, la préparation à la lutte et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures en Méditerranée*, Atelier de travail régional gouvernements- industries, Marseille- France entre 11 et 12 mai 2009, ref. UNEP (DEPI)/MED WG 337/Inf.7.

- *Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires*, Quatorzième réunion des parties contractantes à la convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et à ses protocoles, Portoroz (Slovénie), 8-11 novembre 2005, ref. UNEP (DEC)/MED IG.16/10.

Document du REMPEC

- *Les rejets illicites des navires et la poursuite des contrevenants*, séminaire régional, 27-30 novembre 2007, Marseille (France).

- *Rapport d'état du projet SAFEMED*, 3^{ème} réunion du sous-groupe sur la sécurité maritime Groupe de travail Euro Med sur le transport maritime, Réunion du comité consultatif SAFEMED, Bruxelles, 18 décembre 2006.

- Documents de l'assemblée nationale et du Sénat

- BESSELAT (J-Y.), *la politique maritime de la France*, Rapport pour avis du budget de la mer à l'Assemblée nationale, septembre.

- LANIER (L.), *Proposition de loi relative à la pollution par les navires*, Rapport du sénat, n° 163, 2000-2001.

7- MÉMOIRES, SÉMINAIRES et ÉTUDES BIBLIOGRAPHIQUES

- ALMUSTAFA (H.), *Les anciennes civilisations de l'orient*, Mémoire Master en histoire, faculté des lettres, université de Damas, 2008-2009.

- BOUGATAYA (I.), DE BRUYNE (C.) et M'BAKI HELU (P.), *MARPOL et ses annexes : quelle efficacité ?* Séminaire de droit de l'exploitation des Océans, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2006/2007.
- BOUVIER (A-C.), CANTONS (A), *L'Erika - un naufrage économique*, Étude Bibliographique, école des mines de douai, 2003-2004.
- CHEVALIER (P.), *Les compétences statutaires des sociétés de classification*, Mémoire en Master I de droit des espaces et des activités maritimes, université de Bretagne Occidentale, 2008-2009.
- FAUR (L.), *La communautarisation du mémorandum de paris*, Mémoire de DESS de droit maritime et des transports, sous la direction de SCAPEL Craistiane, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 1999.
- GALLAVARDIN (P.), *L'échouement du navire*, Mémoire Master II de droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2007.
- LAOTBOZZI (M.), *Répression et prévention de la pollution des navires de commerce en méditerranée*, Mémoire technique de fin d'études présenté pour l'obtention du diplôme d'études supérieures de la marine marchande, école nationale de la marine marchand de Marseille, 2008-2009.
- LARTIGOU (J-P.), *Les pollutions opérationnelles et le droit*, Séminaire de droit de l'exploitation des océans, centre de droit maritime et océanique, université de Nantes, 2006 / 2007.
- LIU (J.), *La comparaison entre le pavillon français et le pavillon chinois*, Mémoire Master II de droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2008.
- MA (L.), *L'état de navigabilité du navire*, Mémoire pour le DESS de droit maritime et des transport, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2005.
- MAUNIER (G.), *Répression pénale des rejets des hydrocarbures*, Mémoire de Master II de Droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille III, Université d'Aix – Marseille III, 2004-2005.
- MONTEIL (L.), *L'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures*, Mémoire Master II de droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2008-2009.

- NOEL (C.), *Le vetting*, Mémoire de DESS, option droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian et, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2002-2003.

- OUBBO (F-B.), *Le naufrage du navire*, Mémoire Master II de droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2005-2006.

- PEANO (D.), *Sécurité et sûreté maritime de l'élaboration des textes à la difficulté de mise en œuvre*, Mémoire de diplôme d'études spécialisées en droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique, université de droit, d'économie et des sciences politiques d'Aix – Marseille, 2003.

- SEBE (A.), *Comparaison du pavillon français et du pavillon luxembourgeois*, Mémoire Master II de droit maritime et des transports, sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2007.

- TORCK (L.), *Art Saigon - un petit chargeur au cœur du commerce maritime*, Rapport de Stage DESS de droit maritime et des transports, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2004-2005.

TUSSEAU (G.), *La pollution opérationnelle des navires*, Mémoire pour le DESS droit des transports, option droit maritime, Sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian et de Monsieur le Commandant FRAISSE L, centre de droit maritime et des transports, faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 1997-1998.

- WALLIS (E.), *Approche de la réparation des dommages de pollution causés par les hydrocarbures - Le FIPOL*, Mémoire Master II de droit maritime et des transports, Sous la direction de Monsieur SCAPEL Christian, centre de droit maritime et des transports, , faculté du droit et de science politique d'Aix-Marseille, université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2006-2007.

8- SITES INTERNET

-Le site d'Internet de l'Union Européenne:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/05/439&format=HTML&aged=1&language=en&guiLanguage=en>.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/05/439>.

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124230_fr.htm#top.

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124242_fr.htm.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/05/439>.

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124242_fr.htm.

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2002:0011:FIN:FR:DOC>.

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:261:0041:0046:FR:PDF>.

http://eur- http://admi.net/eur/loi/leg_euro/fr_300L0059.html.

- Le site d'Internet de l'Université d'Eté d'Assomptionniste (UEA) :

<http://www.univete-assomption.org/2010/spip.php?article8>.

- Le site d'Internet de l'Encyclopaedia universali :

http://www.universalis.fr/encyclopedie/mer_mediterranee/.

- Le site d'Internet du bionomie benthique méditerranéenne :

<http://paleopolis.rediris.es/benthos/MED/Geol-Med.html>.

- Le site d'Internet de GIS Posidonie :

- <http://www.com.univ-mrs.fr/gisposidonie/spip.php?article100>.

- Le site d'Internet de l'environnement et société : <http://www.enviro2b.com/2007/01/29/les-cotes-bretonnes-encore-touchees/>,

- Le site d'Internet de notre planète :

http://www.notreplanete.info/actualites/actu_2437_maree_noire_dispersants.php.

- Le site d'Internet du Scaphinfo:

<http://scaphinfo.free.fr/contestation/complaisance.html>.

- Le site d'Internet de l'Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes-Saint Nazaire (ISEMAR) : <http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-78.pdf>.

- Le site d'Internet de l'Usine nouvelle :

<http://www.usinenouvelle.com/article/le-transport-maritime-se-remet-en-cause.6062>.

- Le site d'Internet du Sete et Bassin de Thau (OPIS) Tourisme Culture Shopping :

<http://www.opisline.com/Journal/chichois64/mel64.html>.

- Le site d'Internet de Sénat :

<http://www.senat.fr/questions/base/2004/qSEQ040210926.html>.

9- RESSOURCES

I- PUBLICATIONS ET RAPPORTS OFFECIELS

Publication du Secrétariat des Nations Unies

- *Marée noire sur les côtes libanaises*, Rapport du secrétaire général des Nations Unies, ref. A/62/343, 2007.

Publications du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) :

- *Archives des traités internationaux et autres conventions dans le domaine de l'environnement*, le programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), Nairobi, 1989.

- *La série de droit de l'environnement*, le programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), centre pour l'Asie occidentale, Al Manama, 1995.

Rapports de l'OMI

- *Marpol a 25 ans*, Rapport de l'OMI, octobre 1998.

- *OMI and the new millennium*, le magazine de l'organisation maritime internationale (IMO News), n° 3, 1999.

- *Harmonization of port state control activities*, Report IMO, sub-committee on flag state, 23 April 2009.

Rapport de l'organisation mondiale de protection de la nature (WWF)

- *La pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en Méditerranée*, Rapport de l'organisation mondiale de protection de la nature (WWF), paris, 2003.

Publication de l'agence européenne pour l'environnement (AEE)

- *Le milieu marin et littoral méditerranéen - état et pressions*, Rapport de l'agence européen pour l'environnement (AEE) sur, Copenhague, 1999.

Publication de l'organisation arabe de développement agricole

- SAAD (A.), *La planification et le contrôle de la pollution du milieu marin dans le monde arabe*, Rapport de l'organisation arabe de développement agricole, Caire, 2008.

Publication du Plan Bleu

- VALLOUIS (P.), *Les transports maritimes de marchandises en méditerranée perspectives 2025*, Plan Bleu, Mai, 2010.

- BENOIT (G.) et COMEAU (A.), *Méditerranée - Les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*, dossier de presse de Plan Bleu, p.15.

Publication du MOUMED

- *Mediterranean Memorandum of Understanding on port state control*, information centre statistical, Reports for inspections in the Mediterranean Mou, (1998-1999).

Publications de Mémorandum de Paris :

- *Port stat control, making headway*, Annual report of Paris Memorandum of Understanding on Port state control, (la série des rapport entre 1997- 2008).

Rapports de REMPEC :

- *La protection de la Méditerranée contre les accidents maritimes et les rejets illicites des navires*, Rapport de REMPEC, Malte, 2006.

- *Les installations de réception portuaires*, Rapport du REMPEC, Malte, 2006.

SAINLOS (J-C.), *Le Synthèse de l'évaluation de la situation quant à la mise en oeuvre et l'application de l'Annexe I de la Convention MARPOL dans les pays suivants ainsi que des recommandations d'amélioration : Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie (pays SAFEMED) et Albanie, Croatie et Monténégro (pays REMPEC)*, Rapport de REMPEC, Malte, 2008.

- Publications de l'EURO MED:

- *Diagnostic study - Part II - country issues - module 10 – Syria*, Euro- Med, décembre 2004.

- *Étude de diagnostic, Partie I enjeux régionaux - Module 5 Transport maritime et ports – un secteur clé pour encourager les relations de commerce intra régional*, Euro-Med, décembre 2004.

- *Étude de diagnostic - Partie I enjeux régionaux – Module 1 présentation générale de l'étude de diagnostic – contexte – méthodologie et principales conclusions*, Euro-Med, décembre 2004.

- *Study MED MoU on port state control actions towards effectiveness and alignment with PARIS MoU standards*, Euro-Med, June 2005.

- *Plan d'action régional de transport pour la région Méditerranéenne 2007-2013*, Euro-Med, octobre 2007.

Publications de la république française :

- *Avis du conseil économique et social régional sur les risques de pollution par hydrocarbure en Méditerranée*, Rapport préparé par la commission agriculture – mer – pêche, 1 décembre 2003.

- Dossier n°6 le transport maritime, un avenir pour l'Europe, Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, Rapport de Conseil National des Transports, paris octobre 2004.

- ROUX (A.), ARNAUD (O.), RABAUTE (T.), et DEGRE (T.), *Étude trafic maritime en méditerranée occidentale*, Rapport de synthèse, Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer Marché n° 02/015/M, 15 avril 2004.

- *Dossier Erika - Sécurité maritime - Bilan des avancées et perspectives*, Rapport préparé par le Ministère des transports, de l'équipements, du tourisme et de la mer, février 2007.

- DUPUY (E.) et SADER (K.), *La politique européenne en méditerranée - plus que le libre-échange et moins que l'adhésion - Qu'en est il aujourd'hui ? - Un rappel des enjeux et des limites de la coopération*, Centre d'études et de recherche de l'école militaire (CEREMS), Paris, 14 juin 2007.

- MARCHAND (M). *Les pollutions marines accidentelles au-dela du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer* l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), centre de Nantes, département Biogéochimie et Ecotoxicologi, 2003.

Publication de l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), centre de Nantes, département Biogéochimie et Ecotoxicologi

- MARCHAND (M.), *Les pollutions marines accidentelles au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer*, l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), centre de Nantes, département Biogéochimie et Ecotoxicologi, 2003.

Publication de l'Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes-Saint Nazaire (ISEMAR)

- SEYER (G.), *Le vetting, un instrument de sécurité maritime*, note de synthèse, l'Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes-Saint Nazaire (ISEMAR) N°78, octobre 2005.

Publications de la république arabe syrienne :

- *Le transport - communication et stockage en Syrie*, Rapport de l'Agence de Presse Arabe Syrienne (SANA), septième chapitre (la Syrie en chiffres), 2007.

- *Plan national d'urgence*, Ministre de l'environnement Syrien, 2005, Damas, 2005.

Autre

- PRUGH (T.), FLAVIN (C.) et L.SAWIN (J.), *Changer l'économie pétrolière, in l'État de la planète - redéfinir la sécurité mondiale*, Rapport de l'Institut Worldwatch sur le développement durable 2005.

- *Le transport maritime de pétrole*, Rapport d'armateurs de France, 18/ 03/ 2009.

II- REVUES PROFESSIONNELLES

La Revue Maritime

Année 2000

- BOISSIER (P.), Le pétrolier E3 Tanker, *La Revue Maritime*, n° 455, Mars 2000.

Année 2006

- AYMERIC (M.), Les XXIIIe journées nationales de la Mer : L'Europe de la sécurité et de la sûreté maritime, Les contrôles par l'État du port en France, *La Revue Maritime*, n° 475, Mars 2006.

- VALLAT (F.), État du port-État du pavillon suites du Kleine Familie, *La Revue Maritime*, n° 475, Mars 2006.

Année 2007

Vallat (F.), Les ports - réponses à quels défis ?, *La Revue Maritime* n° 478, avril 2007.

Année 2008

- REVILOI (L.), Erika – le jugement, *La Revue Maritime*, n° 481, janvier 2008.

-DUJARDIN (B.), Le facteur humain dans la conduite du navire, *La Revue Maritime*, n° 481, Mars, 2008.

- LE PENSEC (L.) et PINON (H.), Age et durée de vie des navires, *La Revue Maritime* n° 481, Mars, 2008.

- FRANCOU (B.), La création d'un observatoire Méditerranéen des flux de transport maritime - une utopie ou une nécessité ?, *La Revue Maritime*, n° 483, Novembre, 2008.

- EL KHAYAT (M.), Enjeux des chaînes, logistiques maritimes de la rive sud de la méditerranée dans la construction d'une zone économique euro Méditerranéenne, *La Revue Maritime*, n° 483, Novembre, 2008.

-GACHOT (G.), La pollution marine en méditerranée, *La Revue Maritime*, n° 483, Novembre, 2008.

- PERROT (J-Y.), L'Ifremer et les sciences marines au cœur des enjeux méditerranéens, *La Revue Maritime*, n° 483, Novembre, 2008.

Année 2010

- GACHOT (G.), Coopérer pour une gestion des risques en méditerranée, *La Revue Maritime*, n° 488, Avril, 2010.

Journal de la Marine Marchande

- DURUPT (V.) et NEUMEISTER (M.), L'Erika casse de façon surprenante, *Journal de la Marine Marchande*, n° 4174, 17 décembre 1999.

La Revue Mer & Littoral

BABILLOT (P), et MARCHAND (M), Trafic maritime et pollution du milieu marin, *la Revue mer et littorale*, n° 44, mai 1999.

- HANOTEAU (J.), Levoli Sun même scénario un an après l'Erika ? À catastrophe économique, désastre écologique le modèle américain, *La Revue Mer & Littoral*, n°43, novembre/décembre 2000.

Revue Usine Nouvelle

- JEMAIN (A.) et MOAL (C.), Le transport maritime se remet en cause, *Usine Nouvelle*, 09 septembre 2001.

La Revue Alternative internationale

EMMANUELLE (D.), Pavillon de complaisance : le temps des galériens, *La Revue Alternative Internationale*, n°12, janvier 2004.

Revue Pour La Science :

- LAUBIER (L.), Après l'Erika et l'Amoco Cadiz - la renaissance des écosystèmes, *La Revue Pour La Science*, n° 332, Juin 2005.

La Revue du Programme des Nations Unies Pour l'Environnement (PNUE)

- SOUFLIAS (G.), Un bilan très positif, in Notre planète, *Le Magazine du PNUE*, spéciale conférence, Malte, 2007.

- SCOULLOS Michael, Atouts et faiblesses, *Notre Planète*, Le Magazine du PNUE, spéciale conférence, 2007.

Le Marin

Année 2007

- TEILLARD (T.), Depuis le naufrage de l'Erika - la législation n'a cessé d'être renforcée, *Le Marin*, n°3112, Vendredi 2 Mars 2007.

Année 2009

- THOMAS (A.), Le secteur maritime n'est finalement pas oublié, *Le Marin*, n° 3258, Vendredi 18 décembre 2009.

**La Revue du Plan d'Action pour La Méditerranée (MEDONDES), Athènes, Grèce
Dossier n° 37, 1998**

- Océan 98 et la méditerranée, *La Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 37, 1998.

Dossier n° 40-41, 2000

- Trafic maritime pétrolier, *La Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 40-41, 2000.

- Dossier n° 44, 2001 :

- Les leçons tirés par l'Erika - le nouveau protocole situation critique prêt à la signature, *La Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 44, 2001, p.10.

Dossier n° 45, 2002

- TÖPFER (K.), Une région-laboratoire appelée Méditerranée, *La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, Athènes (Grèce), Dossier n° 45, 2002.

Dossier n° 47, 2002

- CANNIZZARO (G.), Des satellites pour l'aménagement côtier, *La Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 47, 2002.

Dossier n° 50, 2003

- CHABASON (L.), Le sommet de l'environnement méditerranéen à Catane (Italie), *La Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 50, 2003.

Dossier n° 51, 2004 :

- ARAB (H.), Ver une stratégie Méditerranéenne du développement durable, *La Revue du Plan d'Action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, dossier n° 51, 2004, p.14.

Dossier n° 52, 2004

- Méditerranée : 1/3 du transport maritime mondial de marchandises et 1/4 du transport de pétrole, *La Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 52, 2004.

- La méditerranée - une goutte d'eau (vitale) dans les océans, *La Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 52, 2004.

- la pollution de la méditerranée - plus de 250 kilos d'ordures par personne par an, *La Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 52, 2004.

- Les grands pollueurs : industrie - centres urbains et agriculture, *La Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 52, 2004.

- Une initiative mondiale pour les mers régionales, *La Revue du plan d'action pour la Méditerranée (MEDONDES)*, n° 52, 2004.

III- SITES INTERNET

- Le site d'Internet des marées noires :

<http://www.marees-noires.com/fr/source/deversement-operationnel/navire-petrolier.php>.

<http://www.marees-noires.com/fr/source/deversement-operationnel/autre-navire.php>.

<http://www.marees-noires.com/fr/source/accident-de-petrolier/nombre-accidentspetroliers.php>.

<http://www.marees-noires.com/fr/source/terminal-chantier-plate-forme/plate-forme-petroliere-offshore.php>.

<http://www.marees-noires.com/fr/pollution/rejet-naturel/sources-naturelles-hydrocarbures.php>.

<http://www.marees-noires.com/fr/pollution/maree-noire/deversement-hydrocarbures.php>.

- Le site d'Internet du (**REMPEC**),
<http://accidents.rempec.org/RempecAccidentsDatabase/Default.aspx>.

http://www.rempec.org/rempec_fr.asp?theIDS=2_86&theName=LUTTE&theID=9&daChk=0&pgType=1#National_Systems.

http://www.rempec.org/rempec_fr.asp?theIDS=2_86&theName=LUTTE&theID=9&daChk=0&pgType=1#National_Systems.

- Le site d'Internet de l'Institut Français de la Mer (ifm) :
<http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2006/editorial-475.pdf>.

<http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2006/editorial-475.pdf>.

- Le site d'Internet de Greenpeace :
<http://www.greenpeace.fr/presse/oceans/Reserves-marines-pour-la-medit.pdf>.

- Le site d'Internet de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) :
<http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/>.

- Le site d'Internet de la planète-energie (la compagnie pétrolière TOTAL) :
<http://www.planete-energies.com/contenu/petrole-gaz/transport-petrole/tanker-petrolier.html>.

- Le site d'Internet de l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) :
http://www.ifremer.fr/delipc/doc_reference/CNAM_POLLUTIONS_MARINE-1.pdf .

- Le site d'Internet de la Coordination marée noire :
<http://coordination-maree-noire.eu/spip.php?article5495>.

- Le site d'Internet de l'Association Française des Capitaines des Navires (AFCAN) :
http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/rapp_trib_com.html.

- Le site d'Internet de l'affaire ERIKA :
<http://www.affaire-erika.org/securite-maritime.html>.

- Le site d'Internet de syndicat mixte de protection du littoral Breton (VIGPOL) :
<http://www.littoral-coastlines.com/paquetserika1et2.php>.

- Le site d'Internet de l'association des capitaines au long cours et des capitaines de 1ère classe de la Navigation Maritime :

<http://capitaineslongcours.online.fr/JYB.pdf>.

- Le site d'Internet de la Revue Alternative internationale

http://www.alternatives-internationales.fr/pavillons-de-complaisance---le-temps-des-galeriens_fr_art_425_29424.html.

- Le site de la ITF (international Transport Workers' Fedration) :

www.Ttf.org.uk.

Le site d'Internet d'Euro-Med :

<http://www.euromedtransport.org/345.0.html?&L=1>.

- Le site d'Internet du port du Tartous

<http://ictsi-sy.com/company.php?view=overview>.

- Le site d'Internet du CEDRE :

<http://www.cedre.fr/fr/accident/golfe/golfe.php>.

- Le site d'Internet du Mou Med :

<http://www.medmou.org/>.

Table des matières

Introduction générale.....	21
A- Le regard juridique sur le sujet.....	28
B- La mise en œuvre des normes adoptés et les obstacles pour appliquer un régime de protection efficace et uniforme.....	30
1- La mise en œuvre des conventions par les acteurs de la chaîne de sécurité	30
2- Les obstacles rencontrés dans la mise en œuvre d'une protection efficace	30
Partie I- L'action normative en matière de la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime	33
Chapitre I - La détermination de la pollution pétrolière de la mer Méditerranée liée au trafic maritime.....	37
Section I- Les éléments de réflexion sur la pollution par des hydrocarbures liée au trafic maritime dans la mer Méditerranée.....	38
§I- La vulnérabilité de la mer Méditerranée	38
A- La mer Méditerranée : un milieu fragile	39
B- Les sources de la pollution dans la mer Méditerranée.....	41
1- Urbanisation	41
2- Tourisme	42
3- Agriculture	42
4- pêche	43
5- La pollution par les hydrocarbures liée au trafic maritime	44
§ II- Les caractéristiques du transport maritime.....	48
A- Un trafic de transit d'intérêt stratégique entre l'Europe, l'Asie et Afrique	50
B- La densité du trafic maritime dans la mer Méditerranée	53
Section II - Les sources de la pollution par les hydrocarbures provenant des navires en mer Méditerranée	54
§I- La pollution opérationnelle	55
A- Pollution des pétroliers (Slops)	56
1- Ballastage	56
2- Lavage des citernes	56
B- Pollution par tous types de navires civils (navires marchands, navires de guerre, bateau de pêche) (Sludges).....	58
C- La preuve de l'infraction.....	60
1- Le prélèvement d'échantillons	60
2- Technique visuelle	60
3. Les techniques de détection aérienne	61
§ II- La pollution d'origine accidentelle en mer Méditerranée.....	64
A- L'état des lieux dans la mer Méditerranée	67

B- Les facteurs conduisant aux accidents maritimes	70
1- Les fautes humaines	71
2- Le phénomène de vieillissement des navires	72
Conclusion.....	78
Chapitre II- Les normes de protection de la mer Méditerranée de la pollution par des hydrocarbures liée au trafic maritime	79
Section I- Le régime des rejets d'hydrocarbures prévu au niveau international.....	81
§I- Les conventions internationales visant à protéger le milieu marin	82
A- La prévention de pollution par des hydrocarbures provenant des navires	82
1- La convention de Londres de 1954, base de travail.....	82
2- La convention de SOLAS 1974	85
B- Les conventions axées sur l'intervention, la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, et sur la réparation des dommages dus aux marées noires	86
1- Le système de l'intervention, de la préparation, de la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.....	86
1.1- La convention spécifique d'intervention en haute mer dans les cas causant ou qui pourrait causer la pollution par le pétrole (Bruxelles 1969).....	86
1.2- La Convention de Londres du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (convention OPRC).....	87
2- Le système de réparation des dommages dus aux marées noires	88
2.1- La convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.....	88
2.2- La convention de 1992 sur la responsabilité civile.....	90
§II- Les dispositions particulières de la mer Méditerranée dans le cadre du régime conventionnel international	91
A- La convention de Marpol	91
1- La portée générale de la convention de Marpol.....	92
2- Les dispositions particulières de la mer Méditerranée dans les portés de convention de Marpol.....	96
B- La convention de Montego Bay de 1982 (un instrument de protection indirect).....	98
Section II- La lutte globale-régionale contre la pollution de la mer Méditerranée.....	100
§I- La convention de Barcelone de 1976 pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution.....	103
A- Les caractéristiques de la convention de Barcelone	104
1- Convention cadre	104

2- Convention globale	105
B- protocoles de la convention de Barcelone.....	106
1- Le protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique (Barcelone, 1976)	106
2- Le protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d’immersion effectuées par les navires et aéronefs (Barcelone, 16 février 1976).....	107
3- Le protocole relatif à la pollution d’origine tellurique (Athènes, 17 mai 1980).....	108
4- Le protocole relatif aux aires spécialement protégées de la Méditerranée (Genève, 3 avril 1982).....	108
5- Le Protocole relatif à l’exploitation du plateau continental, du fond et du sous-sol de la mer, signé à Madrid le 14 octobre 1994	108
§II- La révision de la convention de Barcelone et ses protocoles.....	109
A- L’amendement de la convention de Barcelone.....	110
1- Extension au niveau du plan géographique.....	110
2- L’application obligatoire des règlements.....	110
3- La prise en compte des révolutions du droit international de l’environnement	111
B- La révision des protocoles d’application.....	112
1- Le protocole relatif à la coopération en matière de la lutte contre la pollution de la mer Méditerranée par les hydrocarbures et autres substances nuisible	112
2- Le Protocole relatif aux opérations d’immersion effectuées par les navires et aéronefs	114
3- Le Protocole relatif aux aires spécialement protégées de la Méditerranée	114
4- Le Protocole relatif à la pollution tellurique	114
5- Un sixième Protocole a été adopté en 1996, il s’agit du Protocole relatif aux mouvements transfrontières de déchets dangereux en Méditerranée	115
Conclusion.....	116
Partie II- L’effectivité des normes de protection de la mer Méditerranée.....	117
Chapitre I- La mise en œuvre des normes internationales et régionales par les acteurs de la chaîne de sécurité maritime	121

Section I- Les acteurs étatiques (Les États)	122
§I- L'État du pavillon	123
A- Les obligations et le rôle de l'État du pavillon en matière du contrôle des navires :.....	124
B- Pavillon de complaisance un imbroglio pour échapper aux lois.....	128
§II- L'État du port et L'État côtier	134
A- Le rôle et les obligations de l'État du port en matière de la sécurité maritime	134
1- Le contrôle des navires par l'État du port.....	135
1.1- Le contrôle régional par l'État du port au nord de la Méditerranée (l'adoption du Mémorandum de Paris).....	138
1.2- Le contrôle régional par l'État du port dans la rive sud de la Méditerranée (l'adoption du Mémorandum Méditerranéen)	151
2- La mise en œuvre des installations de réception portuaires par l'État du port	157
2.1- La coopération régionale dans le cadre du PAM.....	161
2.2- Les installations de réception portuaires dans les pays Méditerranéens membres de l'Union Européenne.....	165
B- L'État côtier.....	168
Section II- Les organes privés	174
§I- Les sociétés de classification	174
A- Présentation des sociétés de classification.....	175
B- La situation actuelle des sociétés de classification.....	176
§II- Les compagnies pétrolières.....	182
Conclusions	189
Chapitre II- Les obstacles rencontrés dans l'application d'une politique efficace pour prévenir et lutter contre la pollution par les hydrocarbures provenant des navires dans la mer Méditerranéens	191
Section I- Les obstacles de l'efficacité de la protection de la mer méditerranée de la pollution pétrolière liée au trafic maritime.....	194
§I- Les obstacles relatifs à la nature des conventions internationales et régionales ..	194
A- Les conventions internationales	195
1- Sur le plan de la responsabilité	195
2- L'utilisation des termes non précis, ambigus et techniques.....	199
3- L'utilisation des exceptions	201
B- Au niveau de la convention de Barcelone.....	203
§II- Les obstacles concernant la géopolitique de la mer méditerranée.....	213

A- L'inégalité scientifique et technologique.....	217
B- L'inégalité économique.....	220
Section II- L'étude d'un cas (la Syrie).....	229
§ I- Le contrôle des navires par les autorités compétentes en Syrie.....	231
A- Le contrôle des navires battant le pavillon Syrien.....	232
B- Le contrôle des navires étrangers entrants les ports Syriens.....	235
§II- Les principaux facteurs de la sous-performance en Syrie	237
A- La faiblesse du système administratif et technique, et le manque d'équipements et de technologies	237
1- La faiblesse du système administratif et technique qui gère les ports	237
2- Le manque d'équipements.....	241
2.1- Le manque de technologies	241
2.2- L'absence des transporteurs étrangers privés	242
2.3- Un manque d'équipements nécessaires pour organiser l'entrée et la sortie des navires	244
2.4- L'absence des installations de réception portuaires adéquates dans les ports syriens.....	247
B- L'insuffisance et l'inertie juridique et législative	248
Conclusion.....	268
Conclusion générale	269
BIBLIOGRAPHIE	277
Table des matières.....	293