

## LES POUVOIRS DE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT DANS LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER ET LA RÉGLEMENTATION ÉLABORÉE AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE

Haritini DIPLA  
*Professeur à l'Université d'Athènes*

### INTRODUCTION

Les obligations à la charge des Etats visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires sont au cœur de la Partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM). En accord avec le droit coutumier, la Convention reconnaît que la responsabilité de prendre et mettre en œuvre les mesures nécessaires à cet effet incombe en toute priorité à l'Etat du pavillon, qui exerce sa juridiction sur ces navires. Ces mesures sont mentionnées que de façon générale, elles doivent être conformes aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente (ou d'une conférence diplomatique générale)<sup>1</sup>. Par cette expression, allusion est faite à la réglementation internationale relative à la sécurité du navire, son équipement et son équipage, ainsi qu'à celle relative à la prévention de la pollution, adoptée et continuellement mise à jour au niveau mondial au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) à laquelle s'est ajoutée celle de l'Organisation internationale du travail (OIT) pour ce qui est du statut et des conditions de travail des membres de l'équipage des navires.

Pour pallier à une mise en œuvre imparfaite de cette législation internationale par les Etats du pavillon, des compétences ont également été attribuées aux Etats côtiers, et aussi aux Etats dans les ports desquels font escale les navires (Etats du port).<sup>2</sup>

En premier lieu, l'Etat du port est doté des compétences judiciaires (Port State Jurisdiction) à l'égard d'un navire qui se trouve volontairement dans un de ses ports lorsque ce navire a enfreint dans les zones maritimes nationales (MT et ZEE) de cet Etat sa législation nationale adoptée conformément à la CNUDM ou aux règles et normes

---

<sup>1</sup> Aux termes de l'Article 217, paragraphe 1 de la CNUDM : «1. Les Etats veillent à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux respectent les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, ainsi que les lois et règlements qu'ils ont adoptés conformément à la Convention afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et ils adoptent les lois et règlements et prennent les mesures nécessaires pour leur donner effet. L'Etat du pavillon veille à ce que ces règles, normes, lois et règlements soient effectivement appliqués, quel que soit le lieu de l'infraction.»

<sup>2</sup> Voir notamment D.Vignes, *La juridiction de l'Etat du port et le navire en droit international*. Le navire dans le droit international, Société française pour le droit international, Actes du Colloque de Toulon, Paris, Pedone, 1992, p. 128; P.M. Dupuy, *La préservation du milieu marin*, Traité du nouveau droit de la mer, édité par R. J. Dupuy et D. Vignes, Paris, Economica, 1985, p. 1024 ; H. Dipla, *Préservation du milieu marin versus liberté de navigation : la lutte contre la pollution par les navires et les pouvoirs de l'Etat du port*, Annuaire du droit de la mer, Tome VIII, 2003, p. 297.

internationales pertinentes relatives à la pollution par les navires.<sup>3</sup> Cette compétence peut conduire à des enquêtes et l'imposition d'amendes au cas où une violation des normes nationales et/ou internationales est constatée.<sup>4</sup>

Hormis cette compétence attribuée tout naturellement à l'Etat du port en sa qualité d'Etat côtier, l'Etat du port peut exercer des pouvoirs d'enquête et des compétences judiciaires limitées à l'égard d'un navire qui aurait effectué des rejets illicites au-delà de ses zones de juridiction nationale en violation de la législation internationale pertinente. Si l'infraction a eu lieu dans les zones nationales d'un autre Etat, l'Etat du port ne peut le faire que si cet Etat ou l'Etat du pavillon du navire soupçonné le lui demande ou si ces rejets entraînent une pollution du milieu marin qui le touche personnellement.<sup>5</sup>

Deuxièmement, l'Etat du port est également doté de certains pouvoirs de contrôle à l'égard de navires étrangers faisant escale dans ses ports pour vérifier leur conformité aux normes internationales dont il est fait allusion plus haut (Port state control). De toute évidence, dans le contexte de la navigation maritime, le premier risque en matière de pollution est lié à la sécurité du navire lui-même, son état, son aptitude de naviguer et l'expertise de son équipage.

Cependant, malgré le nombre de conventions internationales élaborées au sein de l'OMI, parmi lesquelles certaines sont largement acceptées, il existe toujours un nombre d'Etats qui ne parviennent ou ne veulent imposer aux navires battant leur pavillon le respect de ces normes. Or, ces navires sont dangereux pour la navigation et la pratique a montré qu'ils provoquent des accidents suite à des collisions ou des échouages, qu'ils sont peu résistants aux intempéries et peuvent dès lors provoquer des dommages et des pertes en vies humaines et des catastrophes écologiques.

Pour répondre à ce souci, on a doté les Etats du port du pouvoir d'effectuer des inspections à l'égard de navires qui entrent dans leurs ports pour contrôler si ceux-ci sont conformes aux normes internationales sur la sécurité et la prévention de la pollution. Ce pouvoir est complémentaire à l'exigence du droit international qui donne la priorité de la responsabilité de veiller à la bonne navigabilité de leurs navires aux Etats du pavillon. En procédant à ces inspections, l'Etat du port est en fait érigé en gardien de la mise en œuvre par les Etats du pavillon de la législation internationale pertinente. Le système du contrôle par les Etats du port se présente ainsi comme une deuxième ligne de défense contre les transports maritimes inférieurs aux normes.

---

<sup>3</sup> Aux termes de l'Article 220, paragraphe 1, de la CNUDM sur les pouvoirs de l'Etat côtier : «1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port peut, sous réserve de la section 7, intenter une action pour toute infraction aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, si l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive.»

<sup>4</sup> Ho-Sam Bang, *Is Port State Control an Effective Means to Combat Vessel- Source Pollution? An Empirical Survey of the Practical Exercise by Port States of their Powers of Control*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 23, 2008, p. 717.

<sup>5</sup> Conformément à l'Article 218, paragraphe 1 sur les pouvoirs de l'Etat du port : «1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa Zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.»

Ce pouvoir de contrôle est reconnu aux Etats du port sur la base de la souveraineté qu'ils exercent sur leur territoire et leurs eaux intérieures dont les ports font partie. Dans un deuxième temps, il sera érigé en un devoir en vertu du principe selon lequel les Etats ont l'obligation de préserver et de protéger le milieu marin conformément à l'Article 192 de la CNUDM et le droit coutumier. Il constitue un outil visant à contraindre les navires non conformes aux normes de s'aligner à celles-ci et à sanctionner les navires susceptibles de provoquer des dommages au milieu marin.

C'est ce deuxième aspect des pouvoirs de l'Etat du port qui fait l'objet de cette contribution, l'objectif étant de présenter, dans un premier temps, le contexte juridique général instauré en vertu de la CNUDM et la pratique du « contrôle par l'Etat du port » organisée au niveau régional par la conclusion d'arrangements administratifs non contraignants (I) ; d'examiner, dans un deuxième temps, la législation européenne, en mettant l'accent sur le caractère dynamique et proactif de celle-ci ainsi que sur sa valeur ajoutée dans le domaine de la mise en œuvre des normes sur la sécurité de la navigation et la protection et la prévention de la pollution du milieu marin par les navires (II).

## I. LE CONTEXTE JURIDIQUE GÉNÉRAL ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

### I.1. Les pouvoirs de contrôle par l'Etat du port aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Faisant partie des eaux intérieures d'un Etat côtier, les ports sont soumis à la souveraineté de cet Etat ; on ne s'étonne donc pas de l'absence dans la CNUDM de dispositions expresses concernant directement leur régime juridique. Ceci dit, la Convention reconnaît qu'un Etat côtier a le droit d'imposer des conditions auxquelles est subordonnée l'admission des navires dans ses eaux intérieures ou ses installations portuaires en dehors de ces eaux<sup>6</sup>, à condition de leur donner la publicité voulue auprès de l'organisation internationale compétente (allusion est faite à l'OMI)<sup>7</sup> ; la Convention reconnaît également que les Etats qui imposent des conditions identiques puissent participer à des « arrangements » en vue de poursuivre une politique commune à cet effet. Ce droit correspond à l'obligation à la charge des Etats du pavillon d'exiger de leurs navires de fournir, à leur demande, aux Etats du port participant à de tels arrangements, des renseignements relatifs au respect des conditions communes imposées en vertu de tels arrangements<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Article 25, paragraphe 2, relatif aux droits de protection de l'Etat côtier dans sa mer territoriale.

<sup>7</sup> Article 211, paragraphe 2 de la CNUDM.

<sup>8</sup> Aux termes de l'Article 211 para 3, « Les Etats qui, dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, imposent aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou l'utilisation de leurs installations terminales au large, donnent la publicité voulue à ces conditions et les communiquent à l'organisation internationale compétente. Lorsque, en vue d'harmoniser la politique suivie en la matière, deux ou plusieurs Etats côtiers imposent de telles conditions sous une forme identique, il est indiqué dans la communication quels sont les Etats qui participent à de tels arrangements. Tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon ou immatriculé par lui, lorsque ce navire se trouve dans la mer territoriale d'un Etat participant à ces arrangements conjoints, qu'il fournisse à la demande de cet Etat des renseignements indiquant s'il se dirige vers un Etat de la même région qui participe à ces arrangements et, dans l'affirmative, de préciser si le navire satisfait aux conditions imposées par cet Etat concernant l'entrée dans ses ports. »