

**ANTICIPATION ET MAÎTRISE DES RISQUES DE DOMMAGES  
SUSCEPTIBLES D'ÊTRE GÉNÉRÉS À L'ENVIRONNEMENT  
PAR UN NAVIRE DURANT TOUT SON CYCLE DE VIE :  
CONVERGENCE, CONFRONTATION ET COMPLÉMENTARITÉ**

Marie BOURREL

*Policy and research Adviser auprès du Secrétaire Général  
de la Communauté du Pacifique*

Les transports maritimes assurent environ 90% des échanges dans le monde<sup>1</sup>. Cela correspond à l'implication de plus de 46 000 navires, 2 800 ports et l'emploi de 1,2 millions de marins<sup>2</sup>. De leur développement dépend la fluidité du commerce international, l'approvisionnement en matières premières et en produits alimentaires essentiels à la survie des populations. A ce titre, les transports maritimes constituent « *l'épine dorsale du commerce international et de la mondialisation* »<sup>3</sup>. C'est d'ailleurs en raison de leur importance économique et de leurs perspectives de croissance que les transports maritimes occupent aujourd'hui une place centrale dans les discussions multilatérales relatives à la gestion durable des océans et de leurs ressources, la mise en œuvre du programme d'action pour le développement durable des Etats les moins avancés et des petits Etats insulaires en développement, le renforcement de la sécurité internationale ou encore, la protection du climat. Quel que soit le domaine considéré le droit international de la mer, droit « finalisé »<sup>4</sup>, joue un rôle central. Sa fonction, telle qu'énoncée dans le Préambule de la Convention de Montego Bay (CMB)<sup>5</sup>, est d'établir « *compte dûment tenu de la souveraineté de tous les Etats, un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite les communications internationales et favorise les utilisations pacifiques des mers et des 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* ». Les deux fonctions essentielles reconnues au droit international « général »<sup>6</sup> sont ici réunies : coexistence et buts communs. Parmi les buts identifiés comme communs aux membres de la Communauté internationale, figure la

---

<sup>1</sup> Assemblée générale, 65e session, « Les océans et le droit de la mer – Rapport du Secrétaire général – Additif », A/65/69/Add.2, 31 août 2010, § 51.

<sup>2</sup> Langewiesche (W), *Cargos hors la loi – Un mode de crime et de chaos*, Editions Autrement, New York, 2008, p.6.

<sup>3</sup> Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le développement, *Etude sur les transports maritimes*, Nations Unies, New-York – Genève, 2008, Résumé analytique, xiii.

<sup>4</sup> Expression empruntée à Guy de Lacharrière, in « La réforme du droit de la mer et le rôle de la conférence des nations Unies » in Bardonnnet (D) et Virally (M) (sous la dir. de), *Le nouveau droit de la mer*, Paris, Pedone, 1983, p.12.

<sup>5</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Convention de Montego Bay) et entrée en vigueur le 16 novembre 1994 ; Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1834, p. 3.

<sup>6</sup> Voir notamment Rousseau (C), *Droit international public*, Paris, Sirey, Tome I, 1971, pp.25-26.

protection de l'environnement du fait des navires. Phénomène ancien certes<sup>7</sup>, mais dont la dimension critique se renforce au gré de l'avancée des connaissances scientifiques, de l'identification de nouveaux risques de dommages ou de l'évolution de la perception de leur gravité.

Les risques de dommages susceptibles d'être causés à l'environnement par un navire durant tout son cycle de vie peuvent avoir différentes origines que celles-ci soient liées à la survenance d'accidents<sup>8</sup>, à l'exploitation normale du navire<sup>9</sup>, à l'introduction d'énergie<sup>10</sup> ou d'espèces étrangères dans l'environnement<sup>11</sup> ou enfin, de dégradations physiques aux habitats marins<sup>12</sup>. De cette différence dépend la manière dont la norme de droit appréhende le risque et l'encadre. Au fur et à mesure que les risques de dommages que les navires sont susceptibles de causer à l'environnement ont été identifiés, un corpus dense et technique de réglementations élaborées pour anticiper et maîtriser de tels risques s'est développé. Selon l'espace normatif considéré, les réglementations adoptées peuvent différer, se révéler complémentaires ou concurrentes. L'intensité du rapport de force découle de la nature des interactions normatives<sup>13</sup> qui s'opèrent entre les systèmes<sup>14</sup> juridiques considérés. Dans le cadre de sujet qui nous intéresse, deux principaux systèmes se répondent. L'un relève de l'ordre juridique international, l'autre de l'ordre juridique communautaire, aujourd'hui européen.

En droit international de la mer, la production des normes censées organiser l'anticipation et la maîtrise des risques de dommages que les navires sont susceptibles de causer à l'environnement incombe pour l'essentiel à l'Organisation maritime internationale (OMI). Cela étant, l'action normative de l'UE dans ce domaine se renforce depuis quelques années. Il s'avère en effet que si les premières mesures adoptées par la Communauté européenne visaient l'application des règles internationales à un niveau régional, celles adoptées à partir des années 2000 à la suite du naufrage de l'*Erika*, ont pour ambition d'aller au-delà<sup>15</sup>. Ces deux organisations internationales,

<sup>7</sup> Les premiers signes de l'action concertée des Etats au plan international en faveur de la protection de l'environnement marin contre les risques de dommages par pollution qu'un navire est susceptible de générer datent du début des années 1920 et la tenue de la Conférence de Washington sur la pollution par les hydrocarbures sur les eaux navigables (1926). Le projet de convention internationale n'a pas abouti faute d'Etats signataires suffisants. Sur ce sujet voir Beurrier (J-P), « Le droit international de la mer », *D.M.F* 591, Numéro spécial, 1999.

<sup>8</sup> Tels que des collisions ou des échouements.

<sup>9</sup> Comme par exemple des rejets d'hydrocarbures, de substances liquides nuisibles, de produits nocifs transportés en vrac, d'eaux usées, d'ordures ou d'émissions atmosphériques polluantes.

<sup>10</sup> Tel que l'émission de bruits sous-marins et de vibrations.

<sup>11</sup> Notamment par le rejet incontrôlé des eaux de ballast et sédiments des navires.

<sup>12</sup> Liées par exemple à l'échouement du navire sur des récifs coralliens ou la collision de celui-ci avec des mammifères marins.

<sup>13</sup> Pour une analyse juridique détaillée des effets de ces interactions normatives et de leurs manifestations voir Burgorgue-Larsen (L), Dubout (E), Maitrot de la Motte (A) et Touzè (S) (Sous la dir. de), *Les interactions normatives – Droit de l'Union Européenne et droit international*, Cahiers Européens n°2, IREDIES, Paris, Pedone, 2012, 380 p.

<sup>14</sup> Le recours à la notion de « systèmes » plutôt qu'à celle d'« ordres » est à rechercher dans la définition donnée par le Professeur Combacau pour qui les « systèmes juridiques » constituent un « ensemble dont les éléments ne s'agrègent pas au hasard mais constituent un 'ordre' en ce qu'ils sont reliés les uns aux autres et à l'ensemble lui-même par des liens tels qu'on ne peut envisager l'un de ces éléments isolé de son entourage sans l'analyser fausement » ; Combacau (J), « Le droit international, bric à brac ou système », *Archives de philosophie du droit*, 1986, p.86.

<sup>15</sup> Pour un aperçu détaillé des effets engendrés par le changement de dynamique voir Ringbom (H), « The EU's exercise of port and coastal state jurisdiction », *A.D.M.O.*, Tome XXV, 2007, pp.209-224.

parce qu'elles répondent à deux conceptions fondamentalement distinctes du niveau de coopération auquel leurs Etats membres ont consenti, ont progressivement développé des stratégies distinctes en faveur de l'anticipation et de la maîtrise des risques de dommages que les navires sont susceptibles de causer à l'environnement. Dès lors, la question qui se pose est celle de savoir dans quelle mesure ces stratégies se complètent, s'enrichissent, se confrontent ou s'opposent.

Notre réflexion nous conduira dans un premier temps à nous intéresser aux rapports qu'entretiennent ces stratégies entre elles (I) pour ensuite, en saisir les mécanismes de mise en œuvre (II). Cette approche en deux temps fournira l'opportunité d'appréhender les conditions et les effets inhérents aux interactions et aux influences mutuelles qui relient ces différents pôles d'élaboration normatifs dont l'activité permet de disposer d'un corpus normatif orienté vers une anticipation holistique et intégrée des risques de dommages susceptibles d'être causés par un navire, de sa conception à son démantèlement.

## **I. DES STRATÉGIES D'ANTICIPATION ET DE MAÎTRISE DES RISQUES DE NATURE CONCURRENTS AUX EFFETS CONVERGENTS**

Chacune des stratégies considérées présente comme particularité de dépendre de la production de normes juridiques dont la force varie certes, mais dont les effets se complètent. Si cela est en partie rendu possible par la convergence des objectifs poursuivis, le socle qui les soutient laisse apparaître d'intéressantes différences portant essentiellement sur l'emploi de principes juridiques communs dotés d'une « obligatorité »<sup>16</sup> variable.

### **I.1. Des forces normatives concurrentes aux effets complémentaires**

La particularité de l'ordre maritime international tient à la richesse de ses sources normatives. Il est admis, en principe, que les normes dotées d'une autorité suffisante pour être reconnues comme des standards à suivre, sont celles qui ont été « généralement acceptées ». Leur charge normative découle d'un consensus large entre les Etats qui peut émaner non seulement d'un cadre élargi, propre aux mécanismes de coopération internationaux, mais aussi d'un cadre plus resserré, notamment régional. En droit international, les relations entre ces différents systèmes et les normes produites privilégient une cohérence d'ensemble et place par principe, l'intérêt de la norme générale au-dessus de la norme régionale. Toutefois, en pratique, ce schéma normatif présente un caractère alternatif dans la mesure où différents pôles revendiquent le droit de produire des normes prescriptives, supports essentiels au déploiement de stratégies d'anticipation et de maîtrise des risques de dommages susceptibles d'être générés par les navires à l'environnement. La coexistence de telles stratégies révèle que de leur possible divergence naît leur complémentarité *a fortiori* lorsque les stratégies considérées émanent d'une part, d'organisations internationales à vocation universelle et d'autre part, d'organisations internationales à vocation régionale. L'examen des

---

<sup>16</sup> Notion empruntée au Professeur Amselek et qui qualifie la puissance de résonance de l'idée de force ou contrainte de la règle de droit ; Amselek (P), « Autopsie de la contrainte associée aux normes juridiques » in Thibierge (C) et alii, *La force normative – Naissance d'un concept*, LGDJ – Bruylant, Paris, 2009, pp.3-11.