

Master de Droit Maritime et Océanique
Séminaire de « Droit de l'exploitation des Océans »

MARPOL et ses annexes : quelle efficacité ?

Par Ibtissam BOUGATAYA, Cyrielle DE BRUYNE et Princia M'BAKI HELU

Université de Nantes

2006 / 2007

SOMMAIRE

Introduction :	1
I. Une convention originale permettant une efficacité structurelle	4
A. Une convention instaurant un cadre juridique strict :	4
1. La convention MARPOL, héritière de la convention OILPOIL.....	4
2. Un champ d'application large, une procédure stricte.....	4
B. Une convention avec un système aux aménagements souple :	8
1. Un système évolutif et adaptable	8
2. Un système de haute technicité par le biais d'annexes, de protocoles et d'amendements :	9
II. Une convention contraignante permettant une efficacité fonctionnelle	15
A. L'Union Européenne, garante de l'application de la convention MARPOL dans l'ordre communautaire.....	15
1. Les prérogatives de l'Union européenne dans la prévention de la pollution des mers :15	
2. Les prérogatives de l'Union européenne dans la répression de la pollution des mers :18	
B. La France, chargée de sanctionner les infractions à la Convention MARPOL dans l'ordre interne.....	19
1. Application technique de la Convention MARPOL 73/78 en droit français. ..	19
2. Règles répressives instaurées en application de la Convention MARPOL 73/78.....	21
Conclusion	24

INTRODUCTION :

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

La dangerosité de ce type de transport touche à la fois à l'intégrité du navire, à la sécurité de l'expédition maritime et de l'ensemble de l'équipage mais également au respect de l'environnement.

Les années 70 marquent véritablement la naissance du droit de l'environnement et de toute la prise de conscience qu'il implique.

Dès lors, l'accroissement graduel du transport maritime de marchandises polluantes et la plus grande sensibilisation pour la défense de l'environnement ont favorisé l'internationalisation des normes dans cette matière : en effet, seul le respect des mêmes dispositions de la part de tous les navires, indépendamment de leur pavillon, peut assurer la protection de l'environnement.

Il a donc fallu trouver le moyen de lutter contre la dégradation de l'environnement marin en raison des pollutions de toutes formes le menaçant (opérationnelles, accidentelles, pollutions telluriques, lutte contre les immersions de déchets en mer) sans pour autant modifier le comportement économique des acteurs maritimes ni empiéter sur la souveraineté soit de l'Etat riverain soit de celle l'Etat du pavillon du navire¹.

S'est alors mis en route un processus d'élaboration de conventions internationales dont la première visait la lutte contre la pollution venues des mers.

La Convention OILPOL, signée à Londres le 12 mai 1954, pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures interdisait les rejets en mer : toute forme de déballastage d'une quantité supérieure à un seuil fixé par la Convention constituait une pollution et était interdite.

L'échouement du *Torrey Canyon* sur les rochers des *Seven Stones* en 1967 est certainement la pollution accidentelle la plus importante à cette époque.

Cette catastrophe a permis de sensibiliser l'ensemble de la communauté internationale qui a entrepris, sous l'égide de l'OMI, l'élaboration d'une nouvelle Convention internationale pour prévenir les pollutions venant des mers, de quelque nature qu'elles soient.

¹ « Droits maritimes », sous la direction de M. Jean-Pierre Beurier, Dalloz action, 2006

En effet, la Convention OILPOL était avant tout préventive et c'est l'une des causes de son échec.

Dès lors que l'on est dans le cadre d'une pollution, la répression de cette pollution est indispensable pour en assurer l'efficacité.

C'est suite à ce constat que la Convention MARPOL sur la prévention de la pollution des mers voit le jour.

Signée en 1973, la Convention MARPOL n'avait pas obtenu les ratifications nécessaires à son entrée en vigueur.

Menacée de ne jamais être appliquée alors même que les pollutions accidentelles se multipliaient, cette Convention va se doter, non sans une certaine originalité, d'un Protocole le 17 février 1978.

L'adoption de ce protocole coïncide avec celle du protocole à la Convention SOLAS de 1974. Il est d'ailleurs à noter que ces deux Conventions sont liées du moins dans leur esprit.

La Convention ainsi que son protocole constitueront un seul et même instrument: on parle alors de la Convention MARPOL 73/78.

Cette Convention comporte aujourd'hui six annexes dont trois sont obligatoires.

La Convention MARPOL est un concept original en droit international des traités. Son système permet une grande efficacité puisqu'il contourne les lenteurs du droit des traités classique.

En effet, le système classique est caractérisé par un processus d'acceptations et d'amendements lourd, dont l'entrée en vigueur est conditionnée par un minimum de ratifications à obtenir.

Opter pour ce schéma classique aurait eu pour effet de paralyser la Convention MARPOL, qui se doit d'être évolutive, afin de suivre les avancées technologiques faites dans le domaine de la pollution des mers.

Dès lors, la Convention MARPOL est une convention dotée d'une structure originale.

C'est également une Convention stricte et contraignante compte tenu de son objet. Elle a un champ d'application large ce qui en renforce l'efficacité.

Elle envisage les pollutions de toutes sortes touchant à la mer mais aussi à l'air.

Mais c'est surtout une convention évolutive et adaptable en fonction des avancées techniques.

Cette convention semble efficace puisque sur une période de 9 ans (entre 1981 et 1989, période des premiers pas de la Convention), les déversements en mer d'hydrocarbures dus aux navires ont baissé de 1, 47 millions de tonnes à 570 000 tonnes, ce qui ne représentait plus que 12% des rejets en mer.

Dès lors, nous nous sommes interrogés au sujet l'efficacité de cette Convention sur une plus longue durée : Quelle est donc l'efficacité de cette Convention ambitieuse, destinée à une lutte globale contre la pollution des mers?

Afin de vous illustrer au mieux notre conception de la Convention MARPOL et de son efficacité : nous nous permettons d'utiliser une image. A la suite de notre étude, MARPOL nous ait apparu comme une pieuvre géante ²en perpétuel mouvement, dont les tentacules touchent et absorbent tous les domaines touchant de près ou de loin à la prévention de la pollution.

Les tentacules de MARPOL s'immiscent dans l'ordre interne des Etats et nous verrons que la communauté européenne ne pourra que suivre le mouvement.

Néanmoins il arrive un moment où l'efficacité de la Convention MARPOL s'essouffle et s'atténue : nous verrons que l'Union européenne mais aussi la France prendront le relais en ce qui concerne la sanction de l'inapplication de cette Convention.

Nous avons donc choisi de cibler notre étude sur deux axes qui nous semblaient les plus pertinents :

Tout d'abord, envisager l'efficacité de la Convention MARPOL à travers sa structure même (I) avant de s'intéresser ensuite à sa fonction et à son application (II).

² Famille des céphalopodes

I. UNE CONVENTION ORIGINALE PERMETTANT UNE EFFICACITE STRUCTURELLE

La Convention MARPOL est structurée selon un concept original : une convention qui fixe le cadre juridique de la convention, mais dont la principale effectivité vient de ses annexes techniques, ses protocoles et ses amendements, qui peuvent évoluer au gré des avancées technologiques.

A. Une convention instaurant un cadre juridique strict :

1. La convention MARPOL, héritière de la convention OILPOL

L'efficacité de cette convention était toutefois relative, face aux développements accélérés du transport maritime. En effet celle-ci ne prévoyait de sanctions applicables que par les Etats du Pavillon, mais les Etats de libre immatriculation, qui réunissaient la majeure partie de la flotte mondiale, n'appliquaient pas la convention³. De plus le contexte mondial d'expansion du transport maritime d'hydrocarbure doit faire face à une prise de conscience des menaces subies par l'Environnement.

Les Etats Membres de l'O.M.I. décidèrent alors de créer une autre convention, qui réutilisera les points positifs de la Convention OILPOL mais en lui garantissant une plus grande effectivité. En effet, OILPOL apporta des points positifs non négligeables : la méthode de chargement sur résidu⁴, mais surtout la tenue de registres des hydrocarbures, élément central d'une surveillance des rejets illicites ou non, et la délivrance de certificats de conformité au système de prévention de la pollution.

2. Un champ d'application large, une procédure stricte

L'objectif de la Convention étant plus large, celle-ci traite de la sécurité des navires, des contrôles autant de l'Etat du Pavillon que de l'Etat du Port, et surtout elle reprend les objectifs de la Convention OILPOL, à savoir la limitation et l'interdiction des rejets en

³ *Droits Maritimes*, p. 922.

⁴ Il s'agit de la méthode suivante : la navire, lors d'un voyage sur lest, remplit ses citernes à cargaison d'eau de ballast, qu'on appelle ballast de départ. Il lave ses citernes avant de les remplir d'eau propre, ce qu'on appelle le ballast d'arrivée. Ces eaux sont ensuite pompées dans une citerne spéciale à résidus. Durant la navigation, les hydrocarbures du ballast de départ remontent à la surface et on peut alors pomper l'eau propre située en dessous et la rejeter.

mer, les certificats, tout en les renforçant. La Convention OILPOL a donc servi de base et de tremplin à la Convention MARPOL, cette dernière la renforçant toutefois.

Le texte de la Convention fut fait en 1973, avec les deux premières annexes. La convention est structurée ainsi : la convention même, qui fixe le champ d'application, l'entrée en vigueur, les procédures d'amendement de la convention, et ses deux annexes, obligatoires également, qui fixent les règles techniques de lutte et prévention de la pollution. Lors de la signature de la Convention, le système introduit par elle fit obstacle à son entrée en vigueur rapidement. En effet l'annexe I traitait des hydrocarbures et l'annexe II des substances liquides. Cette dernière prévoyait que les Etats Parties devaient publier une liste des prescriptions détaillées concernant la conception, l'exploitation des navires transportant des produits chimiques.

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 commerce⁵.

Ces exigences techniques mirent un frein à l'entrée en vigueur de la convention, alors que dans les années 1976 et 1977 des accidents impliquant des pétroliers et créant des marées noires montrèrent l'urgence d'agir. Il fut dès lors décidé, avant même l'entrée en vigueur de la Convention, de la modifier.

Cette modification fut faite en 1978 par un Protocole. Les amendements touchant principalement l'annexe I, il fut décidé d'adopter les modifications tout en permettant aux Etats Parties de différer la mise en œuvre des prescriptions de l'annexe II à trois ans suivant l'entrée en vigueur de ce protocole, qui eut lieu en 1983. Mais l'essentielle innovation réside en la position du Protocole par rapport à la Convention. Ce dernier modifiant la Convention avant son entrée en vigueur, il absorbe complètement la Convention, et la ratification du Protocole comprend dès lors la ratification de la Convention. La Convention et le Protocole sont donc réunis dans un seul et même instrument : MARPOL 73/78.

⁵ Chiffres provenant du rapport de l'OMI d'octobre 1998 « MARPOL a 25 ans ».

MARPOL 73/78 entra en vigueur le 2 octobre 1983. A ce moment là, il comprend le texte de la Convention et ses deux annexes. Les annexes suivantes ont été ajoutées par la suite.

En procédant à un examen des originalités de la Convention, nous allons nous intéresser au champ d'application de la Convention, aux infractions, à leur recherche et la mise en œuvre des dispositions de la convention, aux certificats et règles spéciales concernant l'inspection des navires, et à la procédure d'amendements.

- Le champ d'application de la Convention

Cette Convention s'applique aux navires battant pavillon des Etats Parties, mais aussi aux navires exploités par un des Etats Parties. En ce sens la Convention couvre la quasi-totalité de la flotte marchande mondiale.

Mais le champ d'application de la Convention a d'autres originalités : elle s'applique à tous les navires, pris dans un sens large. Sont donc visés les bâtiments exploités en milieu marin de quelque type que ce soit, en englobant les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottant et les plates-formes fixes ou flottantes⁶. Mais la Convention s'applique aux navires déjà existants, tout comme neufs⁷. Ce qui veut dire que les navires existants doivent se conformer aux dispositions de la Convention, même si cela est très contraignant pour eux.

Seuls les navires de guerre ou navires appartenant à un Etat ou exploités par un Etat à des fins gouvernementales ne sont pas soumis à l'application de la Convention.

En ce sens la Convention MARPOL 73/78 peut être envisagée comme une convention universaliste.

- Les infractions, leur recherche et la mise en œuvre des dispositions de la Convention.

La Convention érige toute violation à ses dispositions en infraction et confie sa sanction aux Etats Parties dont le navire dépend. Dans ce cas elle confie ces pouvoirs à l'Etat du

⁶ Article 2, 5) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).

⁷ Article 3, 1) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

⁸ Article 4, 1) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

Pavillon. Mais la Convention confie également la sanction de ces infractions à l'Etat du Port⁹, dans les eaux duquel ces infractions sont constatées. Pour cela, le navire pourra être soumis à inspection. En cas de constatation d'infraction, la Convention offre le choix à l'Etat du Port d'informer l'Etat du Pavillon du navire (ce qui est repris de la Convention OILPOL) ou de poursuivre lui-même le navire. En ce sens la Convention MARPOL augmente son efficacité par rapport à la Convention OILPOL, cette dernière n'offrant que la première possibilité, qui était tenue en échec par les Pavillons de libre immatriculation.

Ce raisonnement s'inscrit dans un mouvement de croissance des droits de l'Etat côtier, premier touché en cas de pollution. Celui-ci a désormais tous les droits d'action et de poursuite, ce qui augmente l'efficacité de la poursuite des infractions en matière de pollution des mers par les navires.

- Les certificats et règles spéciales concernant l'inspection des navires.

La Convention prévoit également une procédure uniforme de délivrance des certificats de conformité aux dispositions de la Convention. Elle prévoit notamment une équivalence des certificats provenant des Etats Parties¹⁰. C'est l'Etat Partie qui a l'obligation de délivrer un certificat aux navires battant son pavillon, s'ils respectent la Convention. Chaque navire provenant d'un Etat Partie possédant un certificat, la Convention traite alors des inspections que subira ce navire dans les eaux des Etats Parties à la Convention. Il s'agit d'un contrôle documentaire effectué dans le cadre du contrôle par l'Etat du Port¹¹. La Convention prévoit la rétention du navire en cas de non-conformité de ce certificat.

Dans ce cas, une application uniforme de la Convention est visée. Afin d'éviter des disparités entre les Etats Parties à la Convention.

- La procédure d'amendement.

Il existe plusieurs procédures d'amendements prévues par la Convention MARPOL 73/78. L'une, plus classique vise les amendements à la Convention, tandis que l'autre, très originale, vise les amendements des annexes et fera l'objet d'un développement particulier.

⁹ Article 4, 2) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

¹⁰ Article 5, 1) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

¹¹ Article 5, 2) de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

Concernant l'amendement des dispositions de la Convention, ceux-ci se font par une procédure assez classique en droit des traités. Les amendements doivent avoir été acceptés par deux tiers des Parties dont les flottes marchandes représentent au moins 50% au total du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce¹². Cette procédure s'explique par le caractère fondamental de la Convention. Celle-ci est en effet le cadre juridique applicable dans le domaine de la pollution des mers par les navires et possède donc un caractère rigide, ce qui lui permet de ne pas être modifiée à outrance, ce qui aurait pour effet de la vider de sa substance.

Concernant le Protocole II, c'est la même procédure d'amendement qu'on lui applique¹³. Cela se justifie par le fait que ce protocole, datant de 1997, introduit une annexe VI à la Convention MARPOL 73/78. En ce sens, le Protocole II élargit le champ d'application de la Convention en introduisant une nouvelle forme de pollution poursuivie. Ceci touchant au corps même de la Convention, élément fondamental, la procédure d'amendement est plus contraignante.

En parallèle, les annexes et le Protocole I se voient appliquer une procédure plus souple de modification¹⁴, ce qui s'explique par leur caractère technique, ce qui va être développé dans le point suivant.

Toute cette série de dispositions fait partie de l'originalité de la Convention MARPOL 73/78. L'autre originalité réside dans ces annexes. Celles-ci ont une force d'adaptation aux meilleures technologies disponibles.

B. Une convention avec un système aux aménagements souple :

1. Un système évolutif et adaptable

MARPOL 73/78 est un traité évolutif car il est possible de le modifier au fil du temps quand cela est jugé nécessaire.

¹² Article 16, 2), f), i) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

¹³ Article 16, 2), f), iv) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

¹⁴ Article 16, 2), f), ii) et v) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

Cette nécessité passe par le fait que les Etats sont soucieux d'assurer au mieux la sécurité de la navigation maritime tout en la conciliant à la protection de l'environnement marin.

Dès lors , il a fallu maintes fois revisiter la Convention MARPOL 73/78 non pas en touchant à son corpus, à savoir la convention cadre ; mais en lui rajoutant des dispositions beaucoup plus techniques.

Ces dispositions techniques ne sont autres que les annexes, les protocoles et les différents amendements dont ils font l'objet.

Au vu de tout cela, on est en droit de dire qu'il s'agit d'une convention aux aménagements souples dans la mesure où il y a toujours eu possibilité de la compléter ou de la modifier voire de la remodeler en fonction des évolutions technologiques, du contexte nécessitant leurs adoptions.

Par exemple, suite au naufrage de l'Erika, la règle 13G de l'annexe I a été modifiée¹⁵.

L'ensemble de ces textes, une fois rentré en vigueur a eu pour objet de renforcer et d'améliorer les dispositions existantes.

On note d'ors et déjà qu'il y a une volonté sortir d'une certaine léthargie en ce qui concerne son application¹⁶ en tentant d'imposer une dynamique à cette convention qui lui permet de s'adapter et de répondre aux besoins pratiques des Etats parties.

2. Un système de haute technicité par le biais d'annexes, de protocoles et d'amendements :

- Le contenu des annexes

Il y a six annexes rattachées à la Convention. Leurs intitulés sont assez explicites quant au type de pollution à prévenir.

En effet, l'annexe I porte sur les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures ; la II sur la prévention de la pollution par les substances liquides nocives

¹⁵ Celle-ci était entre autre relative au programme renforcé d'inspections des pétroliers (elle est évoquée plus bas avec la règle 13 F)

¹⁶ En effet , il ne s'agit pas de mettre la Convention en veille, elle doit avoir un impact important de sorte à ne pas passer outre

transportées en vrac ; la III sur la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées en colis ; la IV sur la prévention de la pollution par les eaux usées des navires ; la V porte sur la prévention de la pollution par les ordures de navires et enfin la VI sur la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires¹⁷.

D'entrée de jeu, la particularité des annexes passe par cette hiérarchisation qui s'opère entre elles à savoir qu'il y a d'une part les annexes obligatoires (I,II,VI) et d'autre part les annexes facultatives regroupant la III, IV, V.

Cette différenciation traduit la gravité des pollutions par les hydrocarbures et les substances nocives qu'elles soient accidentelles ou opérationnelles, de l'extrême dangerosité immédiate et même à long terme qu'elles représentent pour l'écosystème marin.

Par exemple, les doubles coques imposées par la Convention MARPOL, ont finalement été à l'origine d'une nouvelle forme importante de pollution qu'est la pollution atmosphérique. Et il a fallu la rendre obligatoire au même titre que les deux premières.

Bien évidemment, les facultatives sont aussi dangereuses mais passent plutôt au second plan.

Le contenu des annexes est extrêmement précis et revêt une grande importance car contrairement à d'autres traités internationaux où les annexes ont une fonction illustrative, les annexes de MARPOL se greffent à la Convention en ayant une force contraignante faisant que les Etats parties ne peuvent pas passer outre.

C'est vraiment le mode d'emploi auquel on doit se référer et c'est de cela qu'elle tire son efficacité.

Par exemple, *l'annexe I* interdit les rejets d'hydrocarbures dans les zones spéciales. Ce sont des zones maritimes qui pour des raisons reconnues touchant à leur situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de leur trafic appellent des méthodes obligatoires et particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures. Il s'agit de la mer Méditerranée, la Mer Noire, la Mer baltique, la Mer Rouge et la zone des golfes (*règle 10*).

¹⁷ *Droits maritimes*, Beurrier (J.P.), Dalloz, 2006, page 931

Les Etats sont donc obligés de bâtir des stations de réception des produits de déballastage dans leurs ports (*règles 10 et 12*).

L'annexe II, elle, pose les critères de rejet et les mesures de prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac.

Ces substances sont classées en quatre catégories allant de A à D en fonction des risques qu'elles présentent pour les ressources marines, la santé de l'homme ou l'agrément des sites.

- La procédure d'amendement des annexes

Elle est assez spécifique. En effet, la principale procédure régissant l'introduction des amendements relatifs aux annexes est la procédure d'acceptation tacite.

Si des amendements ont été adoptés par l'organe élargi comprenant toutes les parties contractantes, dont certaines peuvent ne pas être membres de l'OMI, ces amendements entrent en vigueur automatiquement à la date fixée par la Conférence¹⁸, à moins qu'ils aient été rejetés dans un délai de dix mois par un tiers des Parties contractantes dont les flottes marchandes représentent au total 50% au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce¹⁹.

Cette procédure est d'autant plus efficace qu'elle a été incorporée dans toutes les conventions techniques que l'OMI a adoptées depuis le début des années 70.

C'est un grand progrès par rapport au système précédent en vertu duquel les amendements aux instruments de l'OMI n'entraient en vigueur qu'après avoir été acceptés explicitement par les deux tiers des Parties contractantes (avec parfois aussi un tonnage minimal prescrit) ; c'est le système classique rejeté par MARPOL.

Ceci a permis de faciliter l'adoption des amendements d'annexes si bien qu'ils sont en nombre important tout ceci dans le but d'améliorer le système existant en touchant du doigt les difficultés qui résulteraient de l'application de MARPOL.

¹⁸ Le délai maximal est de seize mois

¹⁹ Publication OMI, « *Marpol 73/78, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978* »

L'acceptation tacite présente un autre avantage c'est qu'elle permet à la Conférence de fixer la date exacte d'entrée en vigueur des amendements ce qui est d'une grande utilité pour les administrations et le secteur industriel.

Ainsi l'on note dès 1984, une première série d'amendements concernant l'annexe offrant des solutions pratiques à certains problèmes tels que sur le transport d'eau de ballast dans les citernes à cargaison, ou encore l'interdiction de transporter des hydrocarbures dans les citernes de coquerons avant.

Il interdit aussi le rejet d'hydrocarbures par les plates-formes de forage et autres plates formes sont interdits lorsque leurs teneurs en hydrocarbures atteint 100 parts par million.

D'autres amendements, par exemple de 1987 en vigueur en 1989, concernaient la règle 10 de l'annexe I conférant au golfe d'Aden le statut de zones spéciales pour lui assurer une protection accrue contre les rejets d'hydrocarbures.

L'amendement de 1990 (entré en vigueur en mars 92) conféra à l'Antarctique le statut de zone spéciale dans le cadre des annexes I et V.

Le système était assez pratique si bien que des amendements se succédèrent aussi en 1994, 1995, 1996 et 1997.

Toutes ces successions d'amendements montrèrent une fois de plus que la Convention se veut à la fois qualitative et opérationnelle puisqu'il s'agit vraiment d'aller de l'avant en faisant toujours mieux que ce qui existe déjà.

Mais, les amendements de 1992, sont eux considérés comme les plus importants apportés à la Convention depuis l'adoption du protocole de 1978.

En effet en 1992, deux nouvelles règles s'ajoutent à l'édifice conventionnel; à savoir la règle 13F qui concerne les pétroliers neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 600 tonnes. Il s'agit de pétroliers dont le contrat est passé après le 6 juillet 1993, dont la quille est posée le 6 janvier 1994 ou à cette date ou dont la livraison s'effectue le 6 juillet 1996 ou après cette date.

Les navires-citernes d'un port en lourd égal ou supérieur à 5000 tonnes doivent être munis de doubles fonds et de citernes latérales s'étendant sur toute la hauteur du bordé du navire.

Cette règle permet d'adopter comme variante de la structure à double coque des navires-citernes avec pont intermédiaire munis de coque à doubles parois, tels que ceux mis au point par les armateurs japonais et européens.

La règle 13G concerne les transporteurs de bruts existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes.

En ce qui concerne *les annexes facultatives*, il est important de savoir qu'un Etat peut lorsqu'il signe la Convention déclarer qu'il n'accepte aucune ou certaine de ses annexes.

Un Etat qui n'accepte pas une annexe facultative n'en assume aucune obligation et n'a pas le droit de se prévaloir d'éventuels avantages découlant de la disposition vu qu'il n'y a pas adhéré.

Dans le cas d'amendement à une annexe facultative, la partie à la convention est celle liée à l'annexe amendée mais s'il refuse d'accepter l'amendement à une annexe il est traité comme non partie aux seules fins de l'application de cet amendement.

L'Etat partie n'est lié que par ce qu'il a accepté.

- *Les protocoles*

Ils comportent des dispositions qui vont être rajouté au corpus de la convention.

Celui de 1978, ce sont des dispositions additionnelles qui vont se greffer corpus avant même son entrée en vigueur.

Il a sensiblement modifié la construction des navires de vrac de liquide. L'amendement au protocole I est soumis aux procédures que les amendements aux annexes de la Convention.

Le protocole de 1997, lui, ajoute à la Convention une nouvelle annexe VI établissant les règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, conférant à l'annexe VI son caractère obligatoire ; pour cela les amendements au protocole II sont soumis aux mêmes procédures que les amendements à un article de la convention²⁰ ; cela s'explique par le fait qu'il touche à la convention cadre.

²⁰ En effet, les amendements à un article de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les 2/3 des parties représentant 50% au moins du tonnage de la flotte mondiale.

- *La procédure d'amendements en général*

C'est à la demande d'une partie appuyée par un tiers au moins des parties que l'organisation convoque une conférence des parties à la Convention.

Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des 2/3 des parties présentes et votantes est communiqué par le secrétaire général de l'organisation à toutes les parties en vue d'obtenir leur acceptation.

A moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé accepté et entre en vigueur selon les procédures précises des amendements selon qu'il s'agit d'une annexe, d'un protocole ou d'un article de la convention²¹.

La structure que nous venons de présenter est propre à la convention MARPOL, c'est d'ailleurs ce qui fait son originalité.

Par ailleurs, il s'agit d'une structure cohérente qui permet une meilleure application de la Convention car elle lui assure son effectivité qu'il convient d'étudier dans la deuxième partie.

²¹ Toutes les différentes procédures ont été évoquées précédemment.

II. UNE CONVENTION CONTRAIGNANTE PERMETTANT UNE EFFICACITE FONCTIONNELLE

A. L'Union Européenne, garante de l'application de la convention MARPOL dans l'ordre communautaire

1. Les prérogatives de l'Union européenne dans la prévention de la pollution des mers :

L'Union européenne n'a de compétence en matière de sécurité maritime et environnement que depuis le Traité de Maastricht du 7 février 1992.

Dès lors, l'Union européenne va se saisir de cette question et chercher à aller plus loin que l'OMI au niveau communautaire.

Suite à une communication de la Commission²², relative à «une politique commune de la sécurité maritime» : il est question de mettre en place un programme d'action cohérent avec les mesures prioritaires que doivent prendre la Communauté et les Etats membres afin de renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution,

Cette communication préconise de :

- Favoriser la concertation entre Etats membres pour qu'ils mènent une action positive au sein de l'OMI et qu'ils en appliquent toutes les règles de manière harmonisée
- Renforcer leur lutte contre les navires sous normes de pays tiers qui n'appliquent pas correctement les règles de l'OMI, dans l'esprit du Mémoire de Paris de 1982; (je vous rappelle que c'est le Mémoire d'entente instituant un contrôle par les Etats du port d'escale)
- Définir des normes communes pour les domaines non couverts par l'OMI.

Le Conseil européen, dans une Résolution²³ sur une politique commune de la sécurité maritime, va présenter un programme dans le but d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine.

²² Communication de la Commission du 24 février 1993, relative à «une politique commune de la sécurité maritime»

²³ Résolution n° 93/C 271/01 du 8 juin 1993

Le Conseil va reprendre les objectifs définis par la Commission et va appliquer les normes de l'OMI dans ce domaine.

Il est ici clairement fait référence à l'introduction dans l'ordre communautaire des conventions internationales et des travaux accomplis dans le cadre de l'OMI incluant la Convention MARPOL 73/78.

L'Union européenne va dès lors intégrer dans l'ordre communautaire tout le dispositif mis en place par l'OMI et va s'en servir comme base pour un nouveau dispositif intégrant non seulement les conventions internationales de l'OMI, mais aussi les normes de l'OIT concernant le personnel de bord et le système du mémorandum d'entente de Paris de 1982.

Va alors entrer en vigueur le Règlement 28 juillet 1993²⁴ concernant l'application des amendements à la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'à la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires.

La convention MARPOL 1973/1978 ayant été amendée par le protocole du 4 juillet 1991, les nouvelles normes renforcées doivent être intégrées dans l'ordre communautaire.

A partir de ce moment, l'Union européenne va se saisir des rennes de la sécurité maritime et va produire un nombre important de règles normatives (des règlements, des directives et des décisions du conseil) allant toujours dans le sens du renforcement de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution.

Ce processus a été accéléré et s'est intensifié avec les naufrages de l'Erika et du Prestige touchant aux exigences de doubles coques, de la mise en place d'un contrôle du trafic, du renforcement du contrôle par l'Etat du port...etc.

Nous n'allons pas revenir sur toutes ces mesures que nous vous avons déjà présentées dans notre précédent exposé sur l'évolution du droit de la sécurité maritime.

Néanmoins, un règlement récent de la Commission européenne a retenu toute notre attention : Il s'agit du Règlement du 30 janvier 2007²⁵ instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS).

²⁴ Règlement (CEE) No 2158/93 de la Commission du 28 juillet 1993

²⁵ Règlement n° 93/2007 du 30 janvier 2007 qui modifie un règlement de 2002 (n°2099/2002)

Evoquer ce règlement nous a paru pertinent dans la mesure où la mise en place de ce comité rejoint la métaphore de la pieuvre géante dont nous vous avons parlé en introduction.

L'union européenne met ici en place la tête pensante de cette pieuvre géante dont les tentacules ont vocation à s'immiscer dans tout ce qui peut toucher de près ou de loin à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution.

Le règlement 2009/2002 avait deux objectifs principaux :

- simplifier les procédures en remplaçant les divers comités créés dans le cadre de la législation communautaire sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires par un seul comité, le COSS;
- accélérer et simplifier l'incorporation des règles internationales dans la législation communautaire en permettant l'application directe ou semi-automatique des modifications apportées aux règles internationales.

Dès lors qu'un nouvel amendement aux annexes de la convention MARPOL est approuvé et non contesté, le COSS se chargera de l'introduire et de l'appliquer directement dans l'ordre communautaire sans besoin de consulter les Etats.

On retrouve ici, à notre sens, cette logique de souplesse structurelle qui fait la particularité de la Convention MARPOL.

Le COSS se charge également d'effectuer un mécanisme de contrôle de conformité afin de s'assurer que des amendements à une convention ou une résolution adoptés à l'échelle internationale (MARPOL, SOLAS), n'ont pas pour effet de diminuer le niveau des normes communautaires.

Est également prévue, la possibilité, sur l'initiative de la Commission ou d'un Etat membre, de convoquer une réunion d'urgence du comité de la sécurité maritime, en vue d'examiner les amendements contestés et de se prononcer sur d'éventuelles mesures communautaires appropriées.

La Commission peut même demander, le cas échéant, aux Etats membres, de suspendre ou reporter toute initiative envisagée en vue de l'acceptation ou de l'application de l'amendement international en cause.

On retrouve ici aussi cette logique de contestation d'un amendement qui est offerte aux Etats parties à la Convention MARPOL mais qui constitue toujours l'exception à la règle

de l'acceptation automatique. On n'enclenche ce mécanisme que si cela est vraiment nécessaire. La Commission peut également demander, le cas échéant, aux États membres de suspendre ou reporter toute initiative envisagée en vue de l'acceptation ou de l'application de l'amendement international en cause.

Le COSS est habilité à modifier ce règlement de 2002 dès lors que des nouveaux amendements doivent être intégrés dans l'ordre communautaire ou que de nouvelles directives ou règlements communautaires ont été adoptés dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution: c'est ce qui est fait avec le récent règlement n° 93/2007 du 30 janvier 2007.

Il nous semble que ce mécanisme permettant de centraliser tout ce qui touche à la prévention de la pollution en mer est efficace et permet une meilleure effectivité des mesures.

Il est efficace également puisqu'il s'inscrit dans la logique structurelle de la Convention MARPOL.

Quant à son efficacité fonctionnelle, il est difficile de tirer des conclusions en l'état actuel des choses toutefois, la bonne volonté communautaire présage d'une certaine efficacité.

Cette efficacité s'inscrit principalement dans le cadre de la répression des dommages dus à une pollution des mers.

2. Les prérogatives de l'Union européenne dans la répression de la pollution des mers :

Le règlement du 30 janvier 2007 prévoit, l'intervention du COSS dans le cadre de la directive du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions²⁶.

L'Union Européenne tente d'uniformiser les procédures pénales des Etats membres précisément en cas de pollution causée par les navires.

Dans le cadre de cette politique de répression, les prérogatives de l'Union européenne sont limitées.

²⁶ JO L255 du 30 septembre 2005 p. 11

On fait beaucoup de prévention mais peu de répression au niveau de l'Union européenne. Certains pourraient penser que cela réduit l'efficacité des mesures prises dans l'esprit de la Convention MARPOL mais il n'en est rien.

Nous pensons qu'organiser des sanctions, surtout pénales, est un exercice procédural long et délicat que chaque Etat se doit d'appliquer lui-même, en adéquation avec son système juridique.

Toutefois, les principes généraux peuvent être les mêmes et c'est dans ce sens que l'Union européenne a choisi de s'engager.

C'est d'ailleurs l'objet d'une proposition de Décision cadre du Conseil relative à certains droits procéduraux accordés dans le cadre des procédures pénales dans l'Union européenne

Dans la mesure où c'est aux Etats membres d'organiser et de prononcer les sanctions pénales pour ce type d'infraction, la proposition du Conseil cherche à définir des normes minimales communes concernant certains droits procéduraux à accorder dans le cadre des procédures pénales dans l'Union européenne

L'Union européenne propose et la France applique et sanctionne, c'est ce dernier point que nous allons développer.

B. La France, chargée de sanctionner les infractions à la Convention MARPOL dans l'ordre interne

Les Etats devant assurer la sanction des infractions et son applicabilité, nous allons maintenant nous tourner vers le modèle français, que ce soit sur le plan du contrôle des navires et de leurs certificats

1. Application technique de la Convention MARPOL 73/78 en droit français.

Pour une application technique de la Convention MARPOL 73/78 et ses annexes, c'est l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires²⁷, tel que modifié, et son règlement annexé qui sont applicables.

²⁷ J.O. du 27 février 1988.

C'est le livre 2 relatif aux dispositions techniques relatives aux navires, division 213, traitant de la prévention de la pollution, de l'arrêté du 23 novembre 1987, telle que modifiée, notamment, par les arrêtés du 19 juillet 2005²⁸ et du 27 avril 2006²⁹. Les chapitres de la division 213, ceux-ci suivant les annexes de la Convention MARPOL 73/78, sont organisés comme suit : dispositions générales, prévention de la pollution par les hydrocarbures, prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac, prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, prévention de la pollution par les eaux usées des navires, prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

Les dispositions de cette division reprennent les règles applicables aux navires battant pavillon ou provenant des eaux ou d'un port d'un Etat Partie à la Convention (règles techniques relatives aux équipements du navire, aux systèmes de dépollution du navire et à terre). Certains chapitres font état d'une transposition intégrale de la Convention en droit interne, mais d'autres sont plus développés.

Chaque chapitre comprend une partie concernant les inspections et la délivrance de certificats.

- Les inspections au titre d'Etat du Pavillon ou au titre de l'Etat du port.

En matière de prévention de la pollution par les eaux usées et de prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, les procédures d'inspection sont détaillées dans la division 213. Celles-ci s'appliquent aux navires battant pavillon de l'Etat Partie qui effectue l'inspection (contrôle de l'Etat du Pavillon) comme aux navires battant pavillon d'un autre Etat Partie (contrôle de l'Etat du Port).

- Les certificats de conformité aux dispositions de la Convention MARPOL 73/78.

Sont ainsi délivrés les certificats suivants : certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées, certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère³⁰.

²⁸ J.O. du 06 septembre 2005.

²⁹ J.O. du 13 juin 2006

³⁰ Modèles joints en annexe.

2. Règles répressives instaurées en application de la Convention MARPOL 73/78.

C'est la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures³¹, telle que modifiée, qui sanctionne principalement les infractions faites en violation de la Convention MARPOL. Comme son titre le précise, celle-ci ne traite que des pollutions par hydrocarbures. Mais cette répression de la pollution a vu son importance accroître dans les mois qui ont suivis les naufrages de l'*Erika* et du *Prestige*. Nous allons en dresser un rapide bilan.

- La répression pénale des rejets illicites

Concernant la répression pénale des rejets illicites (c'est-à-dire en deçà des seuils fixés par la Convention MARPOL), c'est la loi n°2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants³² qui a modifié le système de répression de la loi de 1983 en doublant les peines d'amende principalement, mais également de prison. Cette répression a encore été renforcée par la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux nouvelles formes de criminalité³³. Cette dernière prévoit dès lors des amendes pouvant aller jusqu'à 1 million d'euro pour les peines fortes, mais également la confiscation des biens du responsable de la pollution, afin d'être certain du paiement de l'amende prononcée.

En matière de poursuites, ce n'est plus uniquement le capitaine qui est visé. Jusqu'en 2001, le capitaine pouvait être condamné, le propriétaire du navire pouvant être tenu de payer l'amende. Depuis la réforme de 2001, le juge peut également condamner les co-responsables de cette infraction.

Dans la pratique, nous pouvons constater que les juges utilisent de plus en plus cette possibilité de condamner les co-responsables. Dorénavant les amendes sont principalement prononcées à l'encontre de l'armateur.

³¹ *J.O.* du 6 juillet 1983.

³² *J.O.* du 4 mai 2001.

³³ *J.O.* du 10 mars 2004.

- La création des Tribunaux de Grande Instance du littoral maritime spécialisés.

Les Tribunaux de Grande Instance du littoral maritime ont été créés par la loi n° 2001-380 du 3 mai 2001³⁴. Ils se situent au Havre, à Brest et à Marseille. Ceux-ci sont compétents pour les infractions à la Convention MARPOL 73/78 commises dans les eaux territoriales, les eaux intérieures et les voies navigables françaises jusqu'à la limite de salure des eaux, et depuis la loi n° 2003-346 du 15 avril 2003³⁵, pour les infractions commises dans la zone économique exclusive et dans la zone de protection écologique.

Avant leur mise en place, le tribunal compétent était celui du lieu de l'infraction, du ressort dans lequel le bâtiment est rattaché ou immatriculé, ou du ressort où se trouve le bâtiment en cas de navire battant pavillon étranger³⁶. La création de Tribunaux spécialisés porte certains avantages, notamment de technique et de connaissance maritime, la proximité avec les Autorités maritimes (préfet, affaires maritimes) et les Parties Civiles touchées.

Mais l'importance de ces Tribunaux spécialisés est minimalisée par plusieurs mesures, notamment l'instruction, qui reste de la compétence du tribunal de grande instance selon la compétence pénale classique.

Depuis cette réforme de la répression des rejets illicites, le Tribunal de Grande Instance de Paris n'est plus compétent, dès lors, que pour les infractions commises en dehors des eaux sous juridiction française, c'est-à-dire, en haute mer, par les navires battant pavillon français. Ce qui fait l'impasse sur l'expérience acquise par celui-ci lors de son ancienne compétence. C'est pourquoi le Tribunal de Grande Instance de Paris s'est vu réintroduit dans certaines de ces compétences : compétence exclusive pour les infractions commises en zone économique exclusive ou en zone de protection écologique de rejets accidentels³⁷.

- L'application des ces procédures et sanctions par les Tribunaux du littoral maritime.

Depuis leur création (mai 2001) jusqu'au 31 décembre 2006, les Tribunaux de Grande Instance ont prononcé 78 jugement à l'encontre des capitaine de navire pris en flagrant

³⁴ *J.O.* du 4 mai 2001.

³⁵ *J.O.* du 16 avril 2003.

³⁶ Ch. MARQUES, « la répression des rejets illicites d'hydrocarbures », *DMF*, n° 647, avril 2004.

³⁷ Article 706-108 alinéa 2 nouveau du Code de Procédure Pénale.

délict de rejet illicite, pour des amendes allant de 40 000 euros à 800 000 euros et des peines pouvant aller jusqu'à un an de prison avec sursis³⁸.

En exemples des dispositions pénales prises en répression de ces infractions, on peut observer la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006³⁹ qui modifie l'article L.218-84 du code de l'environnement. Désormais les navires d'une jauge supérieure à 300 UMS pénétrant dans les eaux territoriales doivent renouveler 95% de leurs eaux de ballast dans les eaux internationales ou être équipés de système de traitement. En cas d'infraction, une amende de 300 000 euros peut être prononcée.

Comme nous pouvons le voir les naufrages de l'*Erika* et du *Prestige* ont également eu un impact important du point de vue du droit français. Depuis cette période, nous pouvons observer une répression croissante des infractions faites à la Convention MARPOL 73/78, la France renforçant ses poursuites en vertu de l'application de la Convention MARPOL 73/78 mais également en vertu de ses obligations communautaires.

³⁸ Chiffres provenant de www.mer.equipement.gouv.fr et dans Le Marin, vendredi 2 mars 2007, p.20.

³⁹ *J.O* du 31 décembre 2006.

CONCLUSION

MARPOL est une convention globalisante, elle constitue un excellent cadre technique pour assurer une efficacité continue. Contrairement à la Convention OILPOL qui avait un champ d'application très étroit, elle s'inscrit dans une optique de lutte globale contre la pollution des mers.

A cet effet comme nous l'avons vu, elle touche à diverses formes de pollutions résultant de la navigation des navires. Elle fixe la barre haut car ses mécanismes sont rigoureux, elle détaille au maximum pour une application optimale afin que chaque Etat partie ne fasse pas comme bon lui semble. Les problèmes sont traités sur le fond, toutes les retouches apportées doivent être compatibles avec les dispositions la Convention cadre.

La phase procédurale est d'autant plus originale que l'OMI s'en sert comme modèle.

Avec MARPOL, le volet préventif est au même diapason que le volet répressif.

En effet, elle organise un système préventif de qualité qui s'adapte constamment aux avancés techniques. L'Union Européenne se sert de ce système comme base et le renforce, mais laisse le soin aux Etats membres et notamment à la France d'organiser une répression effective.

Mais quelque soit la qualité de cette Convention, les navires continueront de dépendre de la façon dont ils sont exploités et de la compétence de leurs équipages.

C'est pourquoi l'implication de tous les acteurs maritimes est nécessaire pour faire perdurer l'efficacité de la Convention MARPOL.