

La prévention de la pollution opérationnelle des pétroliers Régime juridique, obstacles et réalisations en Méditerranée

Lilia Khodjet El Khil

Résumé

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 voyage. Si nous ne disposons d'aucune évaluation scientifique concernant le nombre et l'ampleur des cas de pollution opérationnelle se produisant en Méditerranée, tout laisse cependant à penser que cette région est l'une des plus polluées de la planète du fait de ce type de pollution, compte tenu de son caractère semi-fermé et de l'importance du trafic maritime qui y transite, notamment pétrolier.

L'une des plus importantes opérations liées à l'exploitation normale d'un pétrolier met à contribution ses eaux de ballast. Or le rejet des eaux de ballast des navires en mer est responsable de deux types de pollution distincts. Un premier type de pollution est la conséquence du rejet en mer de résidus d'hydrocarbures par le navire. Ces rejets polluants sont visés à l'Annexe I de la convention MARPOL 73/78 pour la prévention de la pollution par les navires. Le deuxième type de pollution sera le fait du transfert de formes de vie d'une zone marine à une autre, à travers les eaux de ballast d'un navire, avec des conséquences néfastes sur la bio-diversité du milieu marin récepteur. C'est le transfert d'organismes nocifs et/ou pathogènes par les eaux de ballast.

Les spécificités écologiques de la mer Méditerranée et le trafic maritime de cette zone ont fait que le droit relatif à la prévention de la pollution des mers du fait des navires a très tôt fait bénéficier cette zone d'un statut particulier. Ainsi, avec la convention MARPOL 73/78, c'est toute la mer Méditerranée qui a été déclarée « zone spéciale » au titre de l'Annexe I interdisant les rejets contenant des hydrocarbures en mer. Pour ce qui est de la convention pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires, qui vient d'être adoptée, il faut souligner que l'une des questions qui a été le plus discutée a été de savoir quelle approche choisir pour l'application des règles, entre une approche universelle ou une approche régionale. Si l'approche universelle a finalement eu la préférence, la composante régionale reste cependant présente, et en particulier au regard des prescriptions spéciales qui peuvent être prises dans certaines zones.

Malgré l'édiction d'un droit spécial qui s'applique en Méditerranée et pour sa protection, la situation de la région reste critique au regard de la pollution opérationnelle par les navires. En effet, un retard important a été constaté dans la mise en œuvre de ce droit – le cas le plus évident concernant les règles de la convention MARPOL 73/78 sur la mise en place d'installations de réception portuaires dans les zones spéciales. Il faut également souligner l'absence de moyens et/ou de savoir-faire de certains pays méditerranéens, entraînant une ineffectivité presque totale du droit – ainsi en est-il de la question de la constatation des infractions et de la recherche des contrevenants - ou encore les défaillances dans les outils mis en place pour l'application de ce droit –

comme le contrôle régional par l'Etat du port dans les pays du pourtour sud-est méditerranéen.

Pour faire face à ces difficultés, les Etats méditerranéens ne sont pas démunis : ils bénéficient du cadre offert par le Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) pour une gouvernance efficace au plan juridique, économique et financier, qui est servie par des outils institutionnels adaptés. C'est le composant juridique, avec la convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution adoptée en 1976 et ses Protocoles d'application, qui constitue la clef de voûte du PAM, sur laquelle va reposer l'ensemble du système.

Cette clé de voûte est en réalité en perpétuel mouvement, puisque l'ensemble des textes a su se renouveler, soit par la voie d'amendements, soit encore par l'adoption de textes se substituant complètement aux anciens. Cette dernière option a été celle utilisée lors de l'adoption 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 Méditerranée* dit « Protocole Prévention et Situation Critique ». Adopté à Malte le 25 janvier 2002, il est destiné à remplacer le Protocole "Situation Critique" de 1976, dès son entrée en vigueur.

Le Protocole peut s'analyser comme un instrument juridique-relai reprenant sur un plan régional les obligations posées dans la réglementation internationale relative à la pollution par les navires, les Etats méditerranéens s'engageant à coopérer pour la mise en œuvre et l'application effectives de ces obligations sur le plan national, sous-régional ou régional. Cette coopération prend en compte la participation des autorités locales, des organisations non-gouvernementales et des acteurs sociaux-économiques. Sur le fond, les dispositions du Protocole incorporent celles des conventions adoptées sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Parmi ces obligations, celles qui relèvent de la prévention de la pollution par les navires revêtent une importance particulière, puisqu'elles constituent le pan nouveau de l'action proposée par le nouveau Protocole, l'ancien Protocole de 1976 ne traitant que de la lutte contre les pollutions accidentelles des navires.

Plus encore, l'aspect institutionnel du PAM favorise la coordination des actions pour la protection de la mer Méditerranée. En matière de pollution par les navires, la coopération avec et entre les Etats méditerranéens peut s'organiser efficacement à travers les actions et programmes du centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution accidentelle (REMPEC). Le Centre a pour mission, dans le cadre du Protocole, de coordonner et de soutenir les efforts des Etats méditerranéens pour la mise en œuvre et l'application du droit international relatif à la pollution de la mer Méditerranée par les navires. Les programmes d'action qu'initiera le REMPEC pour les années à venir sont définis dans un document portant sur la Stratégie du Centre pour la mise en œuvre du nouveau Protocole 'Prévention et Situation Critique', ce document devant être discuté et adopté par les pays méditerranéens. Mais d'ores et déjà, le REMPEC a pris un certain nombre d'initiatives dans le domaine de la prévention de la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne les installations de réception portuaires en Méditerranée et il en prépare d'autres. C'est le cas en matière de surveillance de la mer Méditerranée et de poursuite des contrevenants. Enfin, il ne fait pas de doute que la coopération Euro-méditerranéenne, amenée à se développer, contribuera à une protection plus efficace de l'ensemble de la Méditerranée, dans l'intérêt de tous ses pays riverains.