

**La zone de protection écologique  
française (ZPE) en méditerranée**

C'est compte tenu des caractéristiques qui s'attachent à la méditerranée et à l'importance des rejets illicites des navires, que la France, a institué, au large de ses côtes méditerranéennes, dans le respect du droit international et après en avoir dûment informé tous les états riverains, une zone de protection écologique (ZPE) lui permettant de sanctionner les navires tiers commettant des infractions au-delà des limites de la mer territoriale.

## **I État des lieux en Méditerranée**

### **I.1 Une mer vulnérable**

Les caractéristiques de cette mer semi-fermée au sens de la convention des nations unies sur le droit de la mer de 1982 sont les suivantes :

- Un important trafic maritime : 220 000 navires par an dont 80 000 transitent par Gibraltar
- 380 millions de tonnes d'hydrocarbures transportés par an
- 22% du trafic mondial
- une zone spéciale au sens de la convention MARPOL 73/78 (rejets interdits)

### **I.2 une pollution importante due aux rejets illicites des navires**

- La pollution par hydrocarbures due à des accidents: des apports ponctuels pouvant être importants et à fort impact médiatique :
  - de 1980 à 1990: 36 500 tonnes rejetées dont 18 000 tonnes par le "Cavo Cabonos"(1981)
  - de 1990 à 2000: 21 600 tonnes rejetées dont plus de 10 000 tonnes par le "Haven" (1991)  
soit un total de 1980 à 2000 de 57 100 tonnes
- La pollution due aux rejets illicites: une pollution "discrète" mais beaucoup plus importante que celle due aux seuls accidents.

Bien que cette pollution due aux rejets illicites soit difficile à évaluer, on peut l'estimer à environ 300 000 tonnes par an, ce qui correspond à **60 000 tonnes d'hydrocarbures** (1/5 d'hydrocarbures présents dans les rejets).

En un an, l'apport en méditerranée d'hydrocarbures dus aux rejets illicites des navires représenterait donc une quantité supérieure aux rejets dus à des accidents sur une période de 20 ans  
l'importance de cette pollution a été mise en exergue par l'observation satellitale réalisée en 1999 par la CE.

## **II. L'impact de la pollution par hydrocarbures due aux rejets des navires au large des côtes françaises en Méditerranée**

- La zone de surveillance française s'étend bien au-delà de la mer territoriale et correspond à environ 7,6% de la zone économique exclusive (ZEE) (y compris les moyens de télédétection par infrarouge ou par micro-ondes, hélicoptères, vedettes)
- La pollution due aux rejets illicites affectant cette zone de surveillance, représente des apports dans le milieu marin de l'ordre de 23 000 tonnes par an.
- La répression à l'encontre des navires tiers rendue inefficace par l'absence d'espace sous juridiction française au-delà de la mer territoriale de 12 milles.

## **III. Les moyens juridiques et réglementaires utilisés par la France pour sanctionner les rejets illicites**

### **III.1 Les textes internationaux**

- La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et notamment ses articles 211§5 et 220
- La réglementation internationale: la convention MARPOL 73/78.  
l'article 4 de la convention et les annexes I et V (possibilité pour l'état côtier d'appliquer sa législation nationale dans les zones relevant de sa juridiction)

### **III. 2 La réglementation nationale**

- La loi du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants par les navires et plates formes en mer. Cette loi a considérablement augmenté les sanctions prévues par les dispositions antérieures (loi de 1983)

**Les sanctions pénales** pouvant être infligées par les tribunaux (capitaines, responsable des opérations et dans certains cas de figure l'exploitant) peuvent être de 4 ans d'emprisonnement (ressortissants français seulement) et représenter jusqu'à 600 000 euros d'amende. Cette loi devrait être prochainement amendée pour porter des amendes pénales jusqu'à un million d'euros.

- L'instruction du Premier ministre du 15 juillet 2002 relative à la répression des pollutions par les navires et plates formes en mer

### **III.3 Les effets de la mise en œuvre de ces mesures**

Globalement, la France exerce une juridiction sur des espaces maritimes (ZEE) correspondant à 11 millions de km<sup>2</sup> (outre mer compris).

- **Au large des côtes atlantiques et de la Manche de la France métropolitaine, où des zones économiques exclusives ont été instituées**, l'application de la réglementation française a permis en 2002 et 2003 la transmission à la justice de plus de 25 dossiers d'infraction.  
Fin 2002 début 2004, trois navires de pavillon étranger ont été déroutés vers un port français pour infraction dans la ZEE au large des côtes atlantiques.

- **En Méditerranée, en l'absence de zones sous juridiction au-delà des 12 milles de la mer territoriale,** la plupart des procès verbaux établis par les Autorités françaises concernent des infractions commises en dehors de la mer territoriale, c'est à dire dans un espace maritime correspondant à la haute mer avant la loi instituant la zone de protection écologique française. Selon les dispositions du droit international, et en l'absence de zones sous juridiction française, ces procès verbaux ont été jusqu'à présent retransmis aux États du pavillon. **Aucune sanction n'a été prononcée par les États de pavillon.**

#### **IV. La création de la zone de protection écologique de la France en Méditerranée (ZPE) : principe et portée.**

##### **IV. 1 Une création décidée en 2000 suite au naufrage de l'Erika.**

Lors du naufrage de ce navire en décembre 1999 en Atlantique, la surveillance aérienne de l'épave a permis de constater l'importance des rejets illicites des navires. l'absence de ZEE en Méditerranée a été perçue comme une lacune importante dans le dispositif mis en place par la France pour protéger son environnement marin

##### **IV.2 Une décision conforme au droit de la mer**

- La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) dispose que les États ont l'obligation de protéger le milieu marin dans les espaces relevant de leur juridiction (art 56,192 et 193). L'article 56 de la CNUDM permet par ailleurs aux États côtiers de procéder à l'extension de zones sous juridiction (ZEE) au-delà de leur mer territoriale (200 milles à partir des lignes de base).

##### **IV. 3 Une information préalable menée auprès de tous les États riverains de la Méditerranée et de la Commission européenne.**

- Une information préalable a été effectuée par voie diplomatique auprès de tous les États riverains de la Méditerranée des 2001 aux fins d'expliquer le propos de la création de la ZPE. Cette démarche a également été menée auprès de la Commission européenne. Cette information préalable n'a suscité aucune réaction négative, certains États accueillant favorablement l'initiative de la France.

##### **IV. 4 Une zone de protection écologique où la France n'exerce pas de droits souverains mais où sont appliquées les dispositions de la partie XII de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ainsi que les dispositions des réglementations internationales pertinentes.**

- Le dispositif législatif et réglementaire

**Ce dispositif comprend la loi du 15 avril 2003, relative à la zone économique et a la zone de protection écologique au large du territoire de la République, et le décret du 8 janvier 2004 portant création d'une zone de protection écologique en Méditerranée**

-1° La loi du 15 avril 2003 complète la loi du 16 juillet 1976, qui institue les zones économiques au large du territoire de la République française (pour la France métropolitaine et l'outre mer, la ZEE sous juridiction française représente environ 11 millions de km<sup>2</sup>).

La Loi du 15 avril 2003 qui institue le concept de ZPE ne confère pas a la France de droits souverains dans la zone considérée, tels que ceux existants dans les zones économiques exclusives, en matière de pêche et d'exploitation du sous-sol notamment. Il ne s'agit donc pas d'une zone économique exclusive en tant que telle, mais d'une déclinaison de la ZEE où la France se donne la possibilité de mettre en œuvre les dispositions de la partie XII de la convention sur le droit de la mer relative à la protection de l'environnement marin ainsi que les d (et plus particulièrement la protection contre la pollution due aux navires battant pavillon étranger et aux plates formes). dans cette zone, la France ne peut arrêter de mesures unilatérales relatives à l'organisation du trafic maritime

Il est en particulier fait application des dispositions suivantes

- Application des articles 211 et 220 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et de l'article 4 de la convention MARPOL 73/78 relatifs à la répression de la pollution par les navires et les plates formes.

- Application des dispositions du protocole I de la convention MARPOL, de l'article 9 du protocole REMPEC et de l'article 17 de la directive 2002/59/ce du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, qui oblige tout navire à signaler à l'Etat côtier les accidents de mer

- Application des dispositions de l'article 210 de la CNUDM, de la convention de Londres sur les immersions, et du protocole immersions de la convention de Barcelone.

- Exercice des compétences reconnues par le droit international pour ce qui concerne la protection de l'environnement marin et relatives à la recherche scientifique, à la mise en place et à l'utilisation d'îles artificielles, d'installations ou d'ouvrages.

-2° Le décret du 8 janvier 2004 fixe les limites de la zone de protection écologique française en Méditerranée. Les dimensions de cette zone sont inférieures à celle autorisée par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour une zone économique exclusive.

Les considérations retenues dans le décret du 8 janvier 2004 pour fixer les limites de la ZPE sont les suivantes

- La ZPE est suffisamment étendue pour couvrir les principales zones à risques face aux côtes françaises, et en particulier les zones constituées dans la région par les transits de navires entre Gibraltar et les principaux ports de la zone, et entre ces ports.

- La ZPE respecte la zone sous juridiction instituée par Monaco

- La ZPE ne s'étend pas vers le sud jusqu'aux limites que la France pourrait revendiquer dans le cadre du droit international, (faibles menaces pour les côtes françaises au-delà de certaines limites, et difficultés pratiques de la surveillance).

-A l'Est (golfe de Gênes, ouest et est de la Corse), la ZPE se situe provisoirement en deçà de la délimitation probable entre la France et l'Italie, délimitation qui résultera des négociations qui interviendront le moment venu entre les deux États.

- A l'Ouest, la limite de la ZPE correspond aux positions françaises exprimées lors de la négociation actuellement menée avec l'Espagne, suite à la création par cet état d'une zone de protection des pêches en Méditerranée (décret royal du 1<sup>er</sup> août 1997). La limite définitive correspondra donc aux conclusions de cette négociation.

## **V. Une mesure qui s'inscrit dans la logique de la politique de lutte contre la pollution par les navires en Méditerranée et qui devrait permettre un renforcement de la coopération entre États**

- La création de la ZPE française correspond à la dynamique mise en place par le nouveau protocole d'urgence à la convention de Barcelone de janvier 2001 (REMPEC), qui a été ratifié par la France, et dont les dispositions permettent une coopération contre la lutte contre les rejets illicites des navires.
- Lors de la réunion des points focaux de ce protocole d'urgence, des actions de coopération sous régionales en matière de surveillance aux fins de la lutte contre les rejets illicites ont été envisagées.
- L'institution de zones équivalentes à la ZPE française produirait par des États voisins produirait sans doute des effets positifs en matière de dissuasion quant aux auteurs de rejets illicites.
- La création de la ZPE française s'inscrit également dans la logique de la déclaration adoptée par la réunion des parties à la convention de Barcelone lors de sa session de 2003, en ce qui concerne la stratégie du REMPEC et la protection de l'environnement marin due à l'activité des navires, qui inclus notamment la lutte contre les rejets illicites des navires.

## **VI. Effets récents**

- La Récente législation française relative à la répression des rejets polluants des navires, actuellement en cours de modification (loi du 3 mai 2001 portant le niveau des amendes pénales a hauteur de 600 000 euros), combinée avec le dispositif instituant la zone de protection écologique et a la volonté de la France d'appliquer avec la plus grande fermeté les dispositions du droit international ont déjà eu en Méditerranée des conséquences positives, des mesures identiques a celles prises en Atlantique et en Manche ayant été adoptées.
- C'est ainsi qu'un porte conteneur de pavillon étranger a été pris en flagrant délit de pollution pour rejet d'hydrocarbures dans la zone de protection écologique le 29 janvier 2004 et arraisonné par la marine française. L'armateur a du verser une caution de 300 000 euros avant que le navire ne soit autorisé à reprendre la mer. la procédure étant actuellement en cours d'instruction devant le tribunal de grande instance de Marseille.