

# PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN : LE CONTEXTE JURIDIQUE INTERNATIONAL

Suzanne Lalonde\*

Symposium sur l'environnement au tribunal :  
Protection de l'environnement marin

Les 13 et 14 octobre 2016  
Dalhousie University



Canadian Institute of Resources Law  
Institut canadien du droit des ressources



**UNIVERSITY OF CALGARY**  
FACULTY OF LAW

This project was undertaken with the financial support of:  
Ce projet a été réalisé avec l'appui financier de :



Environment and  
Climate Change Canada

Environnement et  
Changement climatique



**DALHOUSIE**  
UNIVERSITY

SCHULICH SCHOOL OF LAW



**DALHOUSIE**  
UNIVERSITY

MARINE &  
ENVIRONMENTAL  
LAW INSTITUTE

\* Suzanne Lalonde est professeur de droit international et de droit de la mer à la faculté de droit de l'Université de Montréal et assistante à la recherche auprès du réseau ArcticNet des centres d'excellence du Canada.

L'Institut canadien du droit des ressources favorise l'accessibilité, la diffusion et l'échange des renseignements publics. Vous êtes autorisé à copier, à diffuser, à afficher, à télécharger et, par ailleurs, à traiter cet ouvrage librement, moyennant les conditions suivantes :

- (1) Vous devez mentionner la source de cet ouvrage;
- (2) Vous ne pouvez modifier cet ouvrage;
- (3) Vous ne pouvez en faire un usage commercial sans le consentement écrit préalable de l'Institut.

Tous droits réservés © 2016

[TRADUCTION] « La protection de l'environnement marin est un domaine où les règles de compétence relatives au droit de la mer et les objectifs, principes et approches en matière de droit international de l'environnement se rencontrent et influent les uns sur les autres, formant ce que l'on appelle le "droit international de l'environnement marin"<sup>1</sup>. »

Howard S. Schiffman a décrit les préoccupations grandissantes à l'égard du statut de l'environnement marin<sup>2</sup> dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle comme l'un [TRADUCTION] « des événements les plus frappants dans le domaine du droit international<sup>3</sup> ». Cette nouvelle prise de conscience a entraîné une multiplication des règles de droit et des mesures visant à contrer les principales menaces pesant sur la santé des océans, à savoir la surpêche, la pollution par les navires la pollution d'origine tellurique, l'introduction d'espèces envahissantes, la destruction des habitats et la perte de biodiversité. Toutefois, le régime juridique de protection de l'environnement marin, comme l'explique Veronica Frank, présente un caractère propre, distinct de celui qui régit la protection de l'environnement terrestre. En mer, les États ne sont pas aussi libres d'imposer des mesures de protection que sur terre; ils doivent respecter les règles de compétence relatives au droit de la mer<sup>4</sup>. [TRADUCTION] « Ces règles imposent certaines contraintes limitant la capacité des États côtiers de contrôler unilatéralement les effets des activités maritimes<sup>5</sup>. »

Le présent chapitre débute en mettant en évidence quelques-uns des plus importants instruments du droit conventionnel et à caractère non contraignant visant la protection et la préservation du milieu marin. Il aborde ensuite les pouvoirs prescriptifs et d'exécution mis en place pour assurer le respect de ces règles.

---

<sup>1</sup> Veronica Frank, *The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea* (Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2007), à la page 11.

<sup>2</sup> Selon Frank, [TRADUCTION] « on s'entend généralement pour dire que le terme "environnement marin" désigne l'espace occupé par les océans dans leur ensemble (c.-à-d., la surface de la mer, la colonne d'eau, le sous-sol, le fond marin et l'atmosphère au-dessus) et tout ce qui est inclus dans cet espace, à savoir les composantes tant physiques que chimiques, y compris la vie marine ». *Ibid.*, à la page 13.

<sup>3</sup> Howard S. . Schiffman, « International Law and the Protection of the Marine Environment », dans SCHWABACH, Aaron et Athur J. Cockfield, (Oxford, EOLSS Publishers Co. Ltd., 2009), à la page 213.

<sup>4</sup> Frank, *supra*, note 1, à la page 11.

<sup>5</sup> *Ibid.*

## **PARTI I – LE DROIT DE L'ENVIRONNEMENT MARIN**

Le régime international de protection de l'environnement marin repose sur deux corpus juridiques distincts mais interdépendants qui interagissent et qui se complètent, créant ainsi un système dynamique et efficace<sup>6</sup> : a) un cadre général énonçant les principes généraux et les règles d'application à l'échelle mondiale; et b) un régime de réglementation composé d'instruments adaptés, assorti de normes techniques pour pour la mise en œuvre des règles ou principes généraux.

### **A) Cadre général**

Le fondement du droit de l'environnement marin repose sur les résultats de certaines conférences et organisations internationales ayant eu une très grande influence, et sur la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* 1982 (Convention sur le droit de la mer).

#### *i) Conférence des Nations Unies sur l'environnement de 1972 (Stockholm, Suède)*

Décrite comme la [TRADUCTION] « pierre angulaire conceptuelle du droit international de l'environnement moderne<sup>7</sup> », la Conférence des Nations Unies sur l'environnement (CNUÉ) et l'un de ses principaux résultats, la Déclaration de Stockholm<sup>8</sup>, ont énoncé des principes et recommandations touchant directement l'environnement marin. Le principe 7 de la Déclaration prévoit que :

« Les États devront prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la pollution des mers par des substances qui risquent de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la vie des organismes marins, de porter atteinte aux agréments naturels ou de nuire à d'autres utilisations légitimes de la mer. »

Le principe 21, qui revêt peut-être une importance encore plus grande, reconnaît que « les États ont le droit souverain d'exploiter leurs propres ressources selon leur politique d'environnement »

---

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> Julian Roberts, *Marine Environment Protection and Biodiversity Conservation – The Application and Future Development of the IMO's Particularly Sensitive Sea Area Concept* (Berlin, Springer, 2007), à la page 17.

<sup>8</sup> *Déclaration finale de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement* [Déclaration de Stockholm], 16 juin 1972, 11 *I.L.M.* 1416. Pour obtenir un aperçu exhaustif des résultats de la Conférence et une analyse détaillée de la Déclaration, consultez SOHN, L.B., « *The Stockholm Declaration* », 14 *Harvard International Law Journal* (1973) 423.

tout en leur imposant la responsabilité corrélative de « faire en sorte que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommage à l'environnement dans d'autres États ou dans des régions ne relevant d'aucune juridiction nationale<sup>9</sup> ».

Bien qu'elle n'ait pas force de loi, la Déclaration de Stockholm a néanmoins exercé une influence considérable sur l'élaboration ultérieure de nouveaux instruments mondiaux et régionaux qui s'attaquent à certaines sources précises de pollution marine<sup>10</sup>. La CNUCE et la déclaration de principes en résultant ont aussi donné un élan décisif à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer qui a été lancée en 1973.

ii) *Convention de 1982 sur le droit de la mer*

En 1982, après presque dix ans de négociations, la Convention sur le droit de la mer (UNCLOS) est adoptée dans le but d'établir « un ordre juridique pour les mers » qui favoriserait « [l]'utilisation équitable et efficace des ressources [des États], la conservation de leurs ressources biologiques et l'étude, la protection et la préservation du milieu marin<sup>11</sup> ». Patricia W. Birnie et Alan Boyle ont écrit qu'à l'époque de son adoption, l'UNCLOS était considérée comme [TRADUCTION] « le traité environnemental le plus solide et le plus exhaustif conclu ou susceptible d'être conclu depuis longtemps<sup>12</sup> ». La plupart des auteurs de textes juridiques, ainsi que les gouvernements et les organisations tierces comme les Nations Unies reconnaissent que depuis leur entrée en vigueur le 16 novembre 1994, les dispositions environnementales établies en vertu de la Convention sont acceptées presque universellement et traduisent ainsi l'état du droit coutumier<sup>13</sup>.

En raison du caractère intersectoriel des enjeux liés au milieu marin, l'UNCLOS aborde l'environnement dans différentes sections (c.-à-d., les parties V et VII, sur la conservation et la

---

<sup>9</sup> Roberts, *supra*, note 7, à la page 19.

<sup>10</sup> Selon Roberts, afin de répondre aux recommandations de la Conférence de Stockholm, une conférence intergouvernementale a été convoquée à Londres, où a été adoptée la *Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets*, 29 décembre 1972, entrée en vigueur le 30 août 1975, 11 *I.L.M.* (1972), 1294. *Ibid.*, à la page 20, note de bas de page 37.

<sup>11</sup> Préambule, *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, adoptée le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, 1833 *R.T.N.U.* 3.

<sup>12</sup> Patricia W. Birnie, Alan Boyle, *International Law and the Environment*, 2<sup>e</sup> éd. (Oxford, University Press, 2002), à la page 348.

<sup>13</sup> Voir note de bas de page 33 de Frank, *supra*, note 1, à la page 16.

gestion des ressources biologiques dans les zones économiques exclusives [ZEE] et les hautes mers, et la partie XIII, sur la recherche scientifique marine)<sup>14</sup>. Toutefois, la partie XII de la Convention est spécifiquement consacrée à la protection et la préservation du milieu marin, et elle établit un cadre général de principes directeurs et d'obligations générales<sup>15</sup>.

L'article 192 démontre le caractère exhaustif du régime en imposant aux États l'obligation générale et inconditionnelle « de protéger et de préserver le milieu marin ». Erik Franckx insiste sur le fait que l'adoption de l'article 192 représente la première fois qu'une obligation si importante et si large est incluse dans un traité international général<sup>16</sup>. Faisant écho au principe 21 de la Déclaration de Stockholm, l'article 193 de l'UNCLOS confirme que « les États ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin ». Toutefois, Roberts fait valoir que l'article 192 est plus fort que le principe 21 en ce qu'il accorde la préséance à la préservation de l'environnement au détriment du droit souverain des États d'exploiter leurs ressources naturelles,<sup>17</sup>.

Le contenu de cette obligation générale est précisé à l'article 194. Les États sont tenus de prendre toutes les mesures nécessaires en matière de prévention, de réduction et de surveillance de la pollution marine<sup>18</sup> en utilisant les moyens les mieux adaptés dont ils disposent, en fonction de leurs capacités,<sup>19</sup>. Ils doivent prendre aussi toutes les mesures nécessaires pour protéger et préserver « les écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction » (article 194, paragraphe 5). Les six principales sources de pollution sont précisées et abordées en détail dans les articles ultérieurs, soit la pollution d'origine tellurique et provenant des activités côtières (article 207); la pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la

---

<sup>14</sup> *Ibid.*, à la page 17.

<sup>15</sup> Roberts, *supra*, note 7, aux pages 21 et 22.

<sup>16</sup> Erik Franckx, « Regional marine environmental protection regimes in the context of UNCLOS », 13 *International Journal of Marine and Coastal Law [IJMCL]*, (1998) 307, aux pages 310 et 311.

<sup>17</sup> Roberts, *supra*, note 7, à la page 23. Voir aussi P.W. Birnie et Alan Boyle, *International Law and the Environment*, (Oxford, Clarendon Press, 1992) à la page 350.

<sup>18</sup> Cette obligation formelle porte sur la protection du milieu marin contre toute atteinte dans les zones relevant de la compétence des États côtiers (article 194, paragraphe 1), mais aussi sur les zones au-delà de leur compétence et leur contrôle, et sur les autres États et leur environnement (article 194, paragraphe 2).

<sup>19</sup> Toutefois, le paragraphe 194(1) de l'UNCLOS incite les États à harmoniser leurs politiques nationales.

juridiction nationale (article 208); la pollution résultant d'activités menées dans la Zone(article 209); la pollution par immersion (article 210); la pollution par les navires (article 211); et la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique (article 212).

Finalement, les États font l'objet d'un ensemble d'obligations administratives, soit la notification d'un risque imminent de dommage ou d'un dommage effectif (article 198), l'élaboration de plans d'urgence contre la pollution (article 199), la coopération par la recherche scientifique (articles 200 et 201), l'assistance technique(articles 202), la surveillance des risques de pollution et de ses effets (articles 204) et la publication de rapports sur les résultats de ces activités de surveillance (article 205). En outre, l'article 206 exige des États qu'ils procèdent, « dans la mesure du possible », à des évaluations des effets potentiels des activités relevant de leur compétence ou de leur contrôle qui risquent d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin. Enfin, l'article 235 impose aux États l'obligation générale d'assurer une indemnisation de tout dommage résultant de la pollution et de coopérer à l'élaboration du droit international en matière de responsabilité <sup>20</sup>.

iii) *Conférence des Nations Unies de 1992 sur l'environnement et le développement, aussi appelée Sommet de la Terre (Rio de Janeiro, Brésil)*

Peter H. Sand a laissé entendre que, dans sa signification, la conférence de Rio est comparable aux principales conférences multilatérales sur la paix, comme la Conférence de paix de Paris de 1919, compte tenu de l'importance accordée à la [TRADUCTION] « sécurité de la planète » et aux « risques pour les humains et les autres espèces<sup>21</sup> ». L'un des principaux objectifs de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) consistait à élaborer un programme exhaustif pour guider les États dans la poursuite du développement durable. Les principaux accords qui ont été conclus lors du Sommet de la Terre comportent deux instruments contraignants, la *Convention sur la diversité biologique*<sup>22</sup> (CDB) et la *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*<sup>23</sup> (CCNUCC), ainsi que trois instruments non contraignants,

---

<sup>20</sup> Frank, *supra*, note 1, à la page 20.

<sup>21</sup> Peter H. Sands, « UNCED and the Development of International Environmental Law » 3 *Yearbook of International Environmental Law* (1992) 3.

<sup>22</sup> Adoptée le 22 mai 1992, entrée en vigueur le 29 décembre 1993, 1760 *R.T.N.U.* 143.

<sup>23</sup> Adoptée le 9 mai 1992, entrée en vigueur le 21 mars 1994, 1771 *R.T.N.U.* 107.

dont la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement<sup>24</sup> (Déclaration de Rio) et l'Action 21<sup>25</sup>.

Les principes généraux énoncés dans la Déclaration de Rio sont mis en œuvre par l'entremise de dispositions détaillées, de recommandations spécifiques et de lignes directrices se trouvant dans les 40 chapitres de l'Action 21, le plan d'action de la CNUED. Le chapitre 17, intitulé « Protection des océans et de toutes les mers – y compris les mers fermées et semi-fermées – et des zones côtières et protection, utilisation rationnelle et mise en valeur de leurs ressources biologiques », sert de plan directeur pour l'élaboration future du droit international de l'environnement marin. Si la Convention sur le droit de la mer est présentée comme le « fondement international » en matière de protection et d'exploitation durable de l'environnement marin, l'Action 21 prône quant à lui une nouvelle approche des enjeux liés au milieu marin. L'introduction du chapitre 17 soutient que cette approche doit reposer sur des stratégies qui doivent « être intégrées et axées à la fois sur la précaution et la prévision<sup>26</sup> ». En plus de promouvoir une approche basée sur la précaution en matière de préservation des océans (17.22, paragraphe a), le chapitre 17 presse les États à mener des évaluations environnementales des activités qui pourraient avoir des incidences nuisibles (17.22, paragraphe b), à mettre en œuvre des technologies non polluantes et à adhérer au principe du pollueur-payeur (17.22, paragraphe d).

On encourage aussi les États à prendre des mesures pour lutter contre la dégradation du milieu marin (et non seulement contre la pollution) provenant des activités terrestres (17.24 à 17.29) et à évaluer le besoin d'adopter des mesures encadrant les activités maritimes comme la navigation, l'immersion, les plates-formes de forage en haute mer pour le pétrole et le gaz et les ports (17.30 à 17.35). Par ailleurs, le chapitre 17 accorde beaucoup d'importance à la surveillance, à l'établissement de rapports, et à l'aide financière et technique (17.35 à 17.37, 17.41 et 17.42).

Comme le souligne Frank, [TRADUCTION] « malgré son caractère non contraignant sur le plan juridique, le chapitre 17 a eu une influence décisive sur la poursuite de l'élaboration du régime du

---

<sup>24</sup> Adoptée le 14 juin 1992, doc. N. U. A/Conf.151/5/REV.1, 31 *I.L.M.* (1992), 874.

<sup>25</sup> Adoptée le 14 juin 1992, doc. N. U. A/Conf.151/26 (1992). L'autre instrument non contraignant était la Déclaration de principes non juridiquement contraignante pour un consensus mondial sur la gestion, la conservation et le développement durable de tous les types de forêts.

<sup>26</sup> Voir le paragraphe 17.1 du chapitre 17, Action 21, accessible au : <http://www.un.org/french/events/rio92/agenda21/action17.htm>.



droit de l'environnement marin, et ses principes et ses recommandations ont servi de lignes directrices dans la mise en œuvre des engagements des États et des organisations internationales découlant de l'UNCLOS<sup>27</sup> ». Birnie et Boyle soulignent le fait que [TRADUCTION] « l'attention n'est plus principalement portée sur la lutte contre les sources de pollution marine, mais plus généralement sur la prévention de la "dégradation" de l'environnement et sur la protection des écosystèmes<sup>28</sup> ». Selon ces auteurs, l'interaction entre l'Action 21 et l'UNCLOS a apporté des changements importants au droit de la mer et a mené, par exemple, à [TRADUCTION] « la modification des accords sur les mers régionales de la Méditerranée, de l'Atlantique Nord-Est et de la mer Baltique, ainsi qu'à la révision de la Convention de Londres sur l'immersion, la prolongation des régimes conventionnels sur la responsabilité en matière de dommages liés à la pollution, et l'adoption, en 1995, de la Déclaration de Washington sur la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres<sup>29</sup> ». De plus,

[TRADUCTION] « une approche préventive en matière de protection des écosystèmes marins et de la diversité biologique est maintenant reconnue dans bon nombre de ces traités et de diverses autres manières, notamment par les Conventions sur la diversité biologique et sur le changement climatique, l'Accord des Nations Unies de 1995 sur les stocks de poissons chevauchants et les stocks de poissons grands migrateurs (ci-après l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons), la Convention de 2004 sur la gestion des eaux de ballast, et la création de zones spécialement protégées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et des accords régionaux sur les mers<sup>30</sup> ».

*iv) Sommet mondial de 2002 sur le développement durable (Johannesburg, Afrique du Sud)*

Au cours du Sommet mondial de 2002 sur le développement durable (SMDD), tenu dans le but d'examiner les progrès réalisés dans la période de dix ans suivant la mise en œuvre de l'Action 21, on a accordé que très peu d'attention aux océans et aux mers. En effet, le Plan de mise en œuvre de Johannesburg traite seulement de l'environnement marin aux paragraphes 29 à 34 de la section IV, qui traite de la « Protection et gestion des ressources naturelles aux fins du développement économique et social » et dont les dispositions les plus pertinentes portent sur les pêches<sup>31</sup>.

---

<sup>27</sup> Frank, *supra*, note 1, aux pages 22 et 23. Note de bas de page omise.

<sup>28</sup> Birnie et Boyle, *supra*, note 12, à la page 384.

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*, aux pages 384 et 385.

<sup>31</sup> Le Plan de mise en œuvre est accessible au : <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/N02/446/86/PDF/N0244686.pdf?OpenElement>>.

Néanmoins, Frank insiste sur le fait que la contribution du Plan de mise en œuvre de Johannesburg à la préservation des milieux marins ne doit pas être sous-estimée<sup>32</sup>. Le Plan réaffirme les engagements pris dans le cadre du chapitre 17 (soit l'approche intégrée en matière de gestion des océans), et, en ce qui a trait à certaines obligations fondamentales, il fixe des cibles et des échéanciers clairs (par exemple l'application d'une approche écosystémique avant 2010 et la mise sur pied d'un réseau d'aires marines protégées représentatives avant 2012)<sup>33</sup>. Il est réitéré dans cinq paragraphes distincts du Plan qu'il est nécessaire de mener des évaluations des effets potentiels afin d'atteindre les objectifs de développement durable<sup>34</sup> et d'accorder une grande importance au transfert de technologies et activités scientifiques liées à la mer<sup>35</sup>. En outre, on préconise dans le plan la ratification la plus large possible et la mise en œuvre efficace des ententes juridiques en vigueur et des programmes d'action relatifs à la conservation et la gestion efficaces des océans.

## **B) Un régime réglementaire**

La troisième Conférence sur le droit de la mer (1973-1982) n'a pas été considérée comme la tribune appropriée pour élaborer des dispositions opérationnelles qui, de par leur nature même, sont très techniques et requièrent une grande expertise. De plus, un certain nombre d'instruments réglementaires internationaux contenant des normes spécialisées étaient déjà en vigueur. À la lumière de ces considérations, les délégations participantes ont convenu d'établir un cadre général de compétences et de s'appuyer, au moyen de règles de référence, sur diverses normes opérationnelles adoptées par les organisations compétentes. Par conséquent, les parties contractantes sont tenues, conformément à divers articles de l'UNCLOS, de mettre en application les règles et normes internationales généralement « reconnues » ou « applicables » qui sont définies par les « organisations internationales compétentes<sup>36</sup> ».

---

<sup>32</sup> Frank, *supra*, note 1, à la page 23.

<sup>33</sup> Voir les paragraphes 30b), 30d) et 32c) du Plan de mise en œuvre des résultats du Sommet mondial pour le développement durable, *supra*, note 31.

<sup>34</sup> Paragraphes 19e), 36c), 62h) et 97d) et article 135 du Plan de mise en œuvre des résultats du Sommet mondial pour le développement durable.

<sup>35</sup> Paragraphes 36a) du Plan de mise en œuvre des résultats du Sommet mondial pour le développement durable

<sup>36</sup> Voir par exemple le paragraphe 210(4), sur la « Pollution par immersion », et le paragraphe 210(1), sur la « Pollution par les navires » de l'UNCLOS.

Ces « organisations internationales compétentes » ne sont pas précisément désignées dans l'UNCLOS. Toutefois, le paragraphe 2(2) de l'annexe VIII de la Convention, qui prévoit que la liste d'experts composant le tribunal d'arbitrage spécial doit être établie par des « organisations compétentes » dans des domaines spécifiques, donne certaines indications. En matière de pêche, la liste d'experts est dressée et tenue par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), en matière de protection et de préservation du milieu marin par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), en matière de recherche scientifique marine par la Commission océanographique intergouvernementale, et en matière de navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion, par l'Organisation maritime internationale (OMI). Les règles et les normes internationales généralement reconnues peuvent toutefois être adoptées par d'autres organisations dont il est question au paragraphe 2(2) de l'annexe VIII. Par exemple, Frank considère que l'Agence internationale de l'énergie atomique est l'organisation internationale compétente en ce qui concerne l'adoption de normes mondiales en matière de sécurité du transport des matières nucléaires<sup>37</sup>. Cette dernière et d'autres agences et organisations internationales ont élaboré des directives techniques et des mesures juridiques pour donner suite aux engagements généraux en matière de conservation. Bien qu'elle ne soit pas exhaustive, la liste ci-dessous indique diverses sources servant à la mise en œuvre du « droit international de l'environnement marin ».

- *Convention internationale pour la réglementation de la chasse à la baleine*, 1946 (IWC);
- *Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures*, 1969 (OMI);
- *Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer [COLREG]*, 1972 (OMI);
- *Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières*, 1972 (et le Protocole de Londres de 1996) (OMI);
- *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires [MARPOL]*, 1973 (telle que modifiée par les protocoles de 1978 et de 1999), comportant six annexes techniques (I-Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures; II-Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac; III- Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis; IV- Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires; V-Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires; VI- Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires) (OMI);
- *Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer [STCW]*, 1978 (OMI);

---

<sup>37</sup> Frank, *supra*, note 1, à la page 25.

- *Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures*, 1990 (OMI);
- *Code de conduite pour une pêche responsable*, 1995 (FAO);
- *Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion*, 1995 (FAO);
- *Convention commune sur la sûreté de la gestion du combustible utilisé et sur la sûreté de la gestion des déchets radioactifs*, 1997 (AIEA);
- *Stratégie de mise en œuvre du code de conduite pour une pêche responsable*, 1999 (FAO);
- *Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération pour couvrir les incidents de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses*, 2000 (OMI);
- *Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires*, 2001 (OMI);
- *Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*, 2004 (OMI);
- *Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires*, 2009 (OMI);
- *Accord sur les mesures du ressort de l'État du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée*, 2010 (FAO);
- *Règlement de transport des matières radioactives*, 2012 (AIEA).

Dans le domaine de la protection et de la préservation du milieu marin, le Programme sur les mers régionales du PNUE, lancé dans le sillage de la Conférence de Stockholm de 1972, a été l'une de ses réalisations les plus significatives. L'UNCLOS et le chapitre 17 de l'Action 21 accordent beaucoup d'importance à la coopération régionale<sup>38</sup>, qui est considérée dans de nombreux cas comme une réponse plus efficiente face à certains défis géographiques, océanographiques et écologiques particuliers. Frank souligne aussi que comparativement aux instruments mondiaux, les ententes régionales entre États partageant des intérêts similaires [TRADUCTION] « aboutissent à un degré moindre de compromis, à des engagements plus fermes et à des normes environnementales plus rigoureuses, <sup>39</sup> ». Ainsi, dans presque toutes les principales mers régionales, de la mer des Caraïbes en passant par le Pacifique Sud, le régime juridique sur les océans a été mis en œuvre au moyen de conventions régionales adoptées sous l'égide du PNUE<sup>40</sup> ».

---

<sup>38</sup> L'UNCLOS préconise l'harmonisation régionale; par exemple, au paragraphe 207(3) en matière de pollution d'origine tellurique, et au paragraphe 208(4) en matière d'activités relatives aux fonds marins relevant de la compétence nationale.

<sup>39</sup> Frank, *supra*, note 1, à la page 29.

<sup>40</sup> Pour des exemples, voir notamment la *Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution*, 1976 (et les protocoles modifiés qui s'y rapportent), la *Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-est* [OSPAR], 1992, et la *Convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique* [Convention de Helsinki], 1992.

L'élaboration de règles et de normes techniques en matière d'environnement marin s'est inscrite dans le cadre d'un certain nombre d'accords environnementaux multilatéraux (AEM) dont la portée englobe les océans et les mers. Voir par exemple, la *Convention relative aux zones humides d'importance internationale [Convention de Ramsar]*, 1971, la *Convention pour la protection du patrimoine mondial culturel et naturel [Convention du patrimoine mondial]*, 1972, la *Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage [Convention de Bonn]*, 1979, la *Convention sur la diversité biologique [CDB]*, 1992, et la *Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination*, 1997. Finalement, le principe fondamental établi dans l'UNCLOS selon lequel les États devraient coopérer pour assurer la conservation et l'exploitation optimale des ressources halieutiques, aussi bien dans la ZEE qu'au-delà de celle-ci, a été mis en œuvre grâce à l'adoption de l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons<sup>41</sup>.

## **PARTIE II – LE RÉGIME DE COMPÉTENCES**

En droit maritime international coutumier, seul l'État du pavillon était responsable d'assurer que les navires se conforment aux normes reconnues internationalement sur la sécurité en mer et sur la protection du milieu marin. L'article 91 de l'UNCLOS reconnaît qu'un État exerce sa souveraineté sur ses propres navires, et l'article 94 détermine un certain nombre d'obligations découlant de cette attribution de la nationalité. Chaque État de pavillon doit exercer efficacement sa compétence sur les navires qui battent son pavillon, et en surveiller les diverses activités administratives, techniques et sociales. Plus précisément, l'État du pavillon devait prendre toutes les mesures nécessaires pour que ses navires soient en bon état de navigabilité (article 94, paragraphe 3a), soient régulièrement inspectés par un inspecteur qualifié (article 94, paragraphe 4a), et que l'équipage connaisse parfaitement et soit tenu de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, ainsi que la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution (article 94, paragraphe 4a). Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, chaque État est tenu de se « conformer aux règles,

---

<sup>41</sup> *Accord des Nations Unies aux fins de l'application des dispositions de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrants du 4 août 1995*, 1995.

procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect » (article 94, paragraphe 5, et article 217).

Malheureusement, comme le signale Doris König, plusieurs États de pavillon ne s'acquittent pas de leurs obligations découlant de l'UNCLOS; il s'agit d'un problème [TRADUCTION] « qui est aggravé par les fameux “pavillons de complaisance” – mais qui ne s'y limite pas – où les exploitants les moins scrupuleux peuvent immatriculer leurs navires sous le pavillon d'État dont ils savent qu'il n'impose pas le respect total des normes internationales<sup>42</sup> ». Pour combler cette lacune, la Convention a conféré aux États de port et aux États côtiers d'autres pouvoirs de prescription (la capacité des États d'adopter des lois, y compris des règles en matière d'environnement) et des pouvoirs de contrainte (la capacité des États de faire respecter ces règles et de sanctionner les infractions).

Les États de port ont le droit d'imposer aux navires étrangers des normes nationales comme condition pour l'entrée dans leurs ports, leurs eaux intérieures ou leurs installations terminales au large [paragraphe 211(3) de l'UNCLOS]. Puisque ces zones font partie du territoire souverain d'un État de port, où le droit de passage inoffensif n'existe pas, la compétence normative de cet État n'est pas limitée. Par conséquent, un État côtier peut même imposer des normes en matière de conception, de construction et d'armement (ci-après les normes CCA) qui sont plus strictes et plus dispendieuses pour les propriétaires de navires que les normes internationales généralement acceptées<sup>43</sup>. Pour ce qui est des pouvoirs de contrainte, le paragraphe 220(1) prévoit que les États de port ont le droit de faire appliquer leurs règles et normes nationales à l'encontre de navires étrangers qui se présentent de leur plein gré dans leurs ports ou leurs terminaux en mer, lorsqu'un déversement illégal s'est produit dans leurs eaux intérieures, les eaux territoriales ou leur ZEE<sup>44</sup>.

Pour renforcer la protection de l'environnement dans les autres zones maritimes des États et en haute mer, König explique que, dans le cas de toute activité illégale, le paragraphe 218(1) confère aux États côtiers le droit supplémentaire d'appliquer à l'encontre d'un navire étranger « les règles et les normes internationales applicables », c.-à-d., les normes MARPOL. [TRADUCTION] « Si l'infraction liée au déversement se produit dans les zones maritimes d'un État tiers, l'État du port

---

<sup>42</sup> Doris König, « The Enforcement of the International of the Sea by Coastal and Port States », 62 *ZaöRV* (2002) 1, à la page 4.

<sup>43</sup> *Ibid.*, à la page 5.

<sup>44</sup> *Ibid.*

ne peut pas intenter d'action à moins que l'État tiers ne le demande (article 218, paragraphe 2 de l'UNCLOS). Cet État côtier peut intervenir et prendre en charge l'enquête et l'action à tout moment (article 218, paragraphe 4 de l'UNCLOS)<sup>45</sup>. » Au moment d'engager des procédures à l'encontre d'un navire étranger et de son équipage pour une infraction liée à un déversement s'étant produit en haute mer, l'État du port doit dûment tenir compte des garanties procédurales comme le droit de l'État du pavillon de prendre en charge l'action à n'importe quel moment et de relâcher le navire et son équipage après le versement d'une caution raisonnable.

En outre, les États de port peuvent faire observer « les règles et les normes internationales applicables concernant l'état de navigabilité des navires » (normes CCA) afin de prévenir que des navires non conformes aux normes causent des dommages graves au milieu marin. À cette fin, l'article 219 permet à un État de port de prendre des mesures administratives pour empêcher un tel navire d'appareiller ou lui ordonner de se diriger vers le chantier de réparation le plus près<sup>46</sup>. Par conséquent, König met l'accent<sup>47</sup> sur le fait que la Convention habilite les États de port à utiliser leurs pouvoirs de contrainte non seulement dans leur propre intérêt, mais aussi dans l'intérêt de la communauté internationale, une évolution que Rüdiger Wolfrum a décrite comme une [TRADUCTION] « profonde modification du droit international<sup>48</sup> ». Toutefois, un certain nombre de motifs importants ont gêné l'exercice efficace des pouvoirs administratifs des États de port. Les États ne sont pas toujours disposés à agir et à investir de précieuses ressources humaines et financières lorsque leurs intérêts propres ne sont pas directement touchés. En outre, les États de port qui entreprennent des contrôles stricts craignent de se retrouver dans une situation de désavantage concurrentiel par rapport aux pays voisins. Afin de relever de tels enjeux et d'autres, et d'exercer leurs pouvoirs de contrainte de manière efficace, les États de port de diverses parties du monde ont établi des régimes régionaux de surveillance des navires par les États de port (SNEP)<sup>49</sup>.

---

<sup>45</sup> *Ibid.*, à la page 6.

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> Rüdiger Wolfrum, « Means of Ensuring Compliance with and Enforcement of International Law », 272 *Recueil des Cours* (1988) 1, à la page 154.

<sup>49</sup> Depuis 1994, le Canada est membre du régime de SNEP de Paris, créé en 1982 dans le cadre du *Mémoire d'entente de Paris* et maintenant été entériné par 19 États.

De leur côté, les États côtiers doivent respecter les limites imposées par l'UNCLOS à leur capacité de surveiller les activités des navires étrangers naviguant sur les eaux relevant de leur souveraineté et leur compétence. Le degré de surveillance exercé par un État côtier varie selon le type d'activité et la zone maritime concernée<sup>50</sup>; le degré décroît habituellement à mesure que la distance à partir du rivage augmente.

Les eaux intérieures (c.-à-d., les eaux du côté continental des lignes de base<sup>51</sup>, y compris les ports) sont gérées comme le territoire terrestre et relèvent de l'entière souveraineté de l'État côtier<sup>52</sup>. Le droit international prévoit que les eaux intérieures, reconnues comme faisant partie intégrante du territoire national d'un État, sont pleinement assujetties aux pouvoirs législatifs, administratifs, judiciaires et de contrainte d'un État côtier. À cet égard, les États côtiers sont libres d'appliquer leurs lois nationales et de déterminer les conditions d'entrée des navires étrangers. C'est dans l'exercice de cette autorité souveraine que les États-Unis, à la suite de la tragédie de l'*Exxon Valdez*, ont interdit en 1990 à tous les pétroliers à coque simple de pénétrer dans ses ports sans d'abord obtenir l'autorisation préalable de l'OMI, et que l'Union européenne a introduit une interdiction similaire à la suite du naufrage du *Prestige* en 2002. Toutefois, Birnie et autres ont noté que dans l'intérêt de la courtoisie et de la liberté de la navigation, la plupart des États ont fait preuve de retenue dans la réglementation unilatérale de la navigation des navires étrangers dans leurs eaux intérieures<sup>53</sup>.

Comme il est énoncé à l'article 2 de l'UNCLOS, la souveraineté d'un État côtier s'étend de sa mer territoriale jusqu'à douze milles marins de ses lignes de base. l'UNCLOS et d'autres traités internationaux reconnaissent le droit d'un État côtier d'assurer la protection de l'environnement de ses eaux territoriales. Selon Birnie et autres, ce droit comporte trois pouvoirs importants :

---

<sup>50</sup> Frank, *supra*, note 1, à la page 17.

<sup>51</sup> Paragraphe 8(1) de l'UNCLOS.

<sup>52</sup> Article 2 de l'UNCLOS. Voir aussi *Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. États-Unis d'Amérique)*, fond, arrêt, C.I.J., Recueil 1986, pages 14 à 111, paragraphe 212 : [TRADUCTION] « Le concept juridique fondamental de la souveraineté des États dans le droit international coutumier, énoncé notamment, au paragraphe 2(1) de la Charte des Nations Unies, s'étend aux eaux intérieures [...] de chaque État et à l'espace aérien au-dessus de son territoire. »

<sup>53</sup> Patricia Birnie; Alan Boyle et Catherine Redgwell, *International Law and the Environment*, 3<sup>e</sup> éd., Oxford, University Press, 2009. Voir aussi Robin, Churchill et A. Vaughan Lowe, *The Law of the Sea*, 3<sup>er</sup> éd., Manchester, University Press, 1999, chapitre 3.



[TRADUCTION] « la désignation de zones maritimes où l'environnement est protégé ou est particulièrement sensible, la désignation et la surveillance des routes de navigation à des fins de sécurité et d'environnement, et l'interdiction du rejet d'émissions polluantes<sup>54</sup> ».

Dans l'exercice de chacun de ces pouvoirs, un État côtier jouit d'une importante liberté; par exemple, il peut imposer des normes plus strictes en matière de rejet d'émissions polluantes que les normes internationales énoncées dans la Convention MARPOL. Toutefois, le paragraphe 21(2) exclut de la compétence d'un État côtier le droit d'adopter des lois ou des règlements ayant trait à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées (essentiellement les normes énoncées dans les Conventions MARPOL et SOLAS). Le paragraphe 21(4) renvoie aussi aux « règles [...] internationales généralement acceptées » en ce qui a trait à la législation nationale en matière de prévention des collisions en mer. Les paragraphes 2 et 4 tiennent compte de la restriction importante imposée à la surveillance d'un État côtier sur sa mer territoriale : le droit de passage inoffensif conféré en vertu de l'article 17 aux navires de toutes les nations, qu'ils soient civils ou militaires. Afin de protéger la liberté de navigation, l'article de 24 de l'UNCLOS, ainsi que d'autres dispositions, stipulent que « [l']État côtier ne doit pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale, en dehors des cas prévus par la Convention ».

Bernie et autres se sont ensuite demandé ce qu'un État côtier pouvait [TRADUCTION] « légitimement faire quand un navire étranger se trouve en contravention de règlements internationaux en matière de pollution de la mer territoriale, ou quand il présente un risque de pollution accidentelle ou de dommage à l'environnement ». <sup>55</sup> Quels pouvoirs de contrainte un État côtier peut-il exercer dans ses eaux territoriales? Il ne fait aucun doute qu'un État côtier ne soit pas autorisé à refuser ou à suspendre le droit de passage inoffensif d'un navire seulement parce qu'il transporte des matières dangereuses ou risquées pour l'environnement. Dans de telles circonstances, le régime juridique international ne confère à un État côtier que le droit de prendre certaines mesures préventives afin de réduire le plus possible la menace environnementale. L'État peut, par exemple,

---

<sup>54</sup> Birnie et autres, *supra* note 53, à la page 414. Notes de bas de page omises. Par exemple, les auteurs se reportent au chapitre V de la Convention SOLAS en ce qui a trait au droit de concevoir des régimes de « gestion obligatoire du trafic maritime » dans la mer territoriale, ainsi qu'à l'alinéa 21(1)f) de l'UNCLOS, au paragraphe 4(3) de Convention de Londres de 1972 sur l'immersion et au paragraphe 4(2) de la Convention MARPOL de 1973 en tant que sources des pouvoirs d'un État en matière d'interdiction du rejet d'émissions polluantes dans ses eaux territoriales.

<sup>55</sup> BIRNIE et autres, *supra* note 53, à la page 415.

exiger des navires transportant des matières radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives qu'ils soient munis de certains documents spécifiques et qu'ils observent des mesures préventives spéciales approuvées par l'OMI ou établies dans des accords internationaux comme le Convention MARPOL<sup>56</sup>. Le paragraphe 22(2) autorise aussi un État côtier à confiner les « navires-citernes, les navires à propulsion nucléaire et les navires transportant des substances ou des matières radioactives ou autres substances intrinsèquement dangereuses ou nocives » à certaines voies de circulation dans l'intérêt [TRADUCTION] « de la sécurité, de l'efficacité du trafic maritime et de la protection de l'environnement<sup>57</sup> ».

Il est reconnu par la pratique des États, ainsi que par les protocoles sur les zones spéciales<sup>58</sup> et la désignation de l'OMI de zones maritimes particulièrement sensibles (ZMPS), que les États côtiers ont le droit de réglementer le passage des navires dans des zones vulnérables sur le plan environnemental afin de réduire les risques d'effets négatifs ou de pollution grave. Le signalement obligatoire des navires est un élément qui figure couramment dans de tels régimes, mais des mesures additionnelles peuvent être imposées avec l'autorisation de l'OMI. Par exemple, conformément à la *1972 Marine Protection, Research and Sanctuaries Act (Loi de 1972 sur la protection du milieu marin, la recherche et les refuges)*, et comme l'a autorisé l'OMI, les États-Unis ont désigné les Keys, en Floride, comme une [TRADUCTION] « zone à éviter » et ont interdit l'exploitation des pétroliers dans ces eaux. Toutefois, comme le soulignent Birnie et autres, même si les navires peuvent être tenus d'éviter certaines zones, [TRADUCTION] « le droit de passage inoffensif n'est pas perdu<sup>59</sup> ».

La simple violation des lois et des règlements des États côtiers ne privera pas un navire étranger de son droit de passage inoffensif. Comme le précise le paragraphe 19(2), le passage d'un navire étranger n'est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier (et par conséquent comme non innocent) que si ce navire se livre à de la « h) pollution délibérée et grave, en violation de la Convention ». Par conséquent, cette disposition exclut nécessairement tout droit d'intervention en cas de pollution accidentelle, et même si la pollution

---

<sup>56</sup> Article 23 de l'UNCLOS.

<sup>57</sup> BIRNIE et autres, *supra* note 53, à la page 415.

<sup>58</sup> Voir, parmi d'autres protocoles, le Protocole de Kingston de 1990 relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées dans la région des Caraïbes.

<sup>59</sup> BIRNIE et autres, *supra* note 53, à la page 416.

opérationnelle est souvent intentionnelle, elle est rarement « grave » et elle peut se justifier par les conditions météorologiques, ou si un navire est en détresse. De ce fait, de par la fermeté de son libellé, l'alinéa 19(2)h) fait que les navires causant de la pollution opérationnelle cesseront rarement d'exercer leur droit de passage inoffensif. De même, une infraction par rapport à une norme de construction ne sera pas considérée en soi comme une menace à la paix, au bon ordre ou la sécurité de l'État côtier qui priverait un navire de son droit de passage inoffensif. Pourtant, comme le confirment Birnie et autres, [TRADUCTION] « ce n'est que lorsque les navires perdent ce droit qu'on peut leur interdire les eaux territoriales ou mettre fin au droit de passage, que ce soit par une expulsion ou par une arrestation<sup>60</sup> ». Dans la plupart des cas, la solution préférable et la plus efficiente est l'application de la législation des États côtiers<sup>61</sup>.

Dans la ZEE, qui s'étend jusqu'à 200 milles marins des lignes de bases, les États côtiers détiennent des droits souverains sur les ressources biologiques et minérales et des compétences en ce qui a trait à la protection et la préservation du milieu marin<sup>62</sup>. Cette zone n'existe pas automatiquement; elle doit être revendiquée. Dans un cas relevant de la compétence en matière de prévention de la pollution, Birnie et autres indiquent que la législation sera habituellement nécessaire pour qu'un État côtier acquière la compétence voulue<sup>63</sup>.

S'agissant de la conservation des ressources biologiques, les États côtiers sont tenus en vertu de l'article 61 de fixer le volume admissible de captures en ce qui concerne les ressources biologiques et de prendre des « mesures appropriées de conservation et de gestion » pour éviter que le maintien des ressources biologiques de sa ZEE ne soit compromis par une surexploitation. Le paragraphe 61(3) prévoit en outre que les mesures de conservation doivent « [viser] aussi à maintenir ou rétablir les stocks des espèces exploitées à des niveaux qui assurent le rendement constant maximum ». Le paragraphe 73(1) prévoit l'application de telles lois et mesures : « [L]'État côtier peut prendre toutes mesures, y compris l'arraisonnement, l'inspection, la saisie et l'introduction d'une instance judiciaire, qui sont nécessaires pour assurer le respect des lois et règlements qu'il a adoptés ». Des garanties procédurales sont toutefois prévues dans les autres paragraphes de l'article 73 : lorsqu'une caution ou autre garantie suffisante a été fournie, il est

---

<sup>60</sup> *Ibid.*, à la page 417.

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> Articles 56 et 57 de l'UNCLOS.

<sup>63</sup> BIRNIE et autres, *supra* note 53, à la page 418.

procédé sans délai à la mainlevée de la saisie dont un navire aurait fait l'objet et à la libération de son équipage (paragraphe 2); les sanctions prévues par un État côtier pour les infractions aux lois et règlements en matière de pêche dans la ZEE ne peuvent comprendre l'emprisonnement, à moins que les États concernés n'en conviennent autrement, ni aucun autre châtement corporel (paragraphe 3); dans les cas de saisie ou d'immobilisation d'un navire étranger, l'État côtier notifie sans délai à l'État du pavillon (paragraphe 4).

Au sein de leur ZEE, les États côtiers sont investis du pouvoir de réglementer les activités relatives aux fonds marins relevant de leur compétence (article 208), à l'immersion (article 210) et à la pollution par les navires (article 211, paragraphe 5). En ce qui a trait aux activités relatives aux fonds marins et à l'immersion, l'UNCLOS prévoit que les lois et les règlements d'un État côtier ne « doivent pas être moins efficaces que les règles et les normes internationales ou les pratiques et procédures recommandées<sup>64</sup> ». Toutefois, les articles 208 et 210 encouragent les États, agissant par l'intermédiaire d'organisations internationales ou de conférences diplomatiques compétentes, à harmoniser leurs politiques et à adopter « au plan mondial et régional, des règles et des normes, ainsi que des pratiques ». En ce qui a trait à la prévention, la réduction et la surveillance de la pollution par les navires, la compétence réglementaire d'un État côtier est limitée par l'application de « règles et normes internationales généralement acceptées » établies par l'intermédiaire d'une organisation internationale compétente (article 211, paragraphe 5).

[TRADUCTION] « Dans le cadre de la Convention MARPOL, la réglementation et les autres normes internationales adoptées par l'OMI représentent donc la limite normale de la compétence d'un État côtier et font office de contrainte nécessaire lorsqu'il y a une possibilité évidente d'interférence excessive avec la navigation<sup>65</sup>. »

Il est nécessaire d'obtenir l'autorisation de l'OMI si le signalement obligatoire ou l'organisation du trafic maritime s'étend à la ZEE. La demande d'autorisation doit être soutenue par des données scientifiques et techniques<sup>66</sup>. Les zones spéciales ou les ZMPS désignées par l'OMI conformément au paragraphe 211(6) ne confèrent pas le droit aux États côtiers d'établir des normes nationales relatives à la construction et à l'équipement pour les navires pénétrant leurs ZEE, mais elles les

---

<sup>64</sup> Paragraphes 208(3) et 210(6).

<sup>65</sup> Birnie et autres, *supra*, note 53, à la page 419. Voir aussi König, *supra*, note 42, à la page 4.

<sup>66</sup> Convention SOLAS, règlement V/8 et V/8-1. Voir J. Roberts « Protecting Sensitive Marine Environments: The Role and Application of Ships' Routing Measures », 20 *IJMCL* (2005) 135.

autorisent à appliquer les normes nationales relatives au rejet d'émissions polluantes et aux pratiques de navigation. La seule autre exception à la préférence marquée de l'UNCLOS à l'égard des normes et règles internationales au sein de la ZEE se trouve à l'article 234. Résultat de fortes pressions diplomatiques de la part du Canada et de la Russie, cet article s'applique aux eaux recouvertes de glace à l'intérieur des limites de la ZEE, et accorde à un État côtier de vastes pouvoirs discrétionnaires en ce qui a trait à l'adoption de normes nationales en matière de lutte contre la pollution, sous réserve que de telles mesures « tiennent compte de la navigation » et qu'elles ne soient pas discriminatoires.

Les États côtiers ne se voient pas conférer la pleine compétence pour appliquer la réglementation internationale en matière de pollution à l'encontre des navires transitant par leur ZEE. Comme nous l'avons vu, les États peuvent le faire si un navire pénètre volontairement dans leurs ports ou dans leurs terminaux situés au large des côtes, mais comme l'expliquent Birnie et autres, dans d'autres cas, leurs pouvoirs suivent une progression selon la probabilité de dommages<sup>67</sup>. König a résumé comme suit les contraintes subies par les États côtiers dans l'application de leurs pouvoirs :

[TRADUCTION] « Elles varient, allant du fait de demander à un navire de divulguer des renseignements sur son identité, son itinéraire et d'autres renseignements pertinents pour déterminer si une infraction a été commise (article 220, paragraphe 3, UNCLOS), à la tenue d'une inspection matérielle dans le cas de rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquent de causer une pollution notable, ou si le navire a refusé de donner des renseignements ou encore si les renseignements fournis sont manifestement inexacts (paragraphe 5 de l'UNCLOS). L'État peut engager des procédures, y compris l'immobilisation du navire, seulement si le déversement illégal cause ou risque de causer des dommages importants aux ressources du littoral de la mer territoriale ou de la ZEE de l'État côtier<sup>68</sup>.

Dans les situations où un navire étranger a été immobilisé, les articles 223 à 233 de l'UNCLOS imposent certaines garanties procédurales, y compris l'obligation de procéder sans délai à la mainlevée de l'immobilisation du navire après l'accomplissement de formalités raisonnables, telles que le dépôt d'une caution [alinéa 226(1)b)]. König souligne aussi le pouvoir conféré aux États côtiers par l'article 221 de l'UNCLOS de prendre et d'appliquer des mesures pour prévenir tout

---

<sup>67</sup> Birnie et autres, *supra* note 53, à la page 420.

<sup>68</sup> König, *supra*, note 42, à la page 5.

dommage ou menace le long de leurs côtes ou à leurs « intérêts connexes, y compris la pêche » à la suite d'un accident de mer<sup>69</sup>.

Sur le plateau continental, qui s'étend jusqu'à 200 milles marins à partir des lignes de base et, dans certains cas, même au-delà de cette limite<sup>70</sup>, les États côtiers détiennent des droits souverains à l'égard de l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles. Selon Erick J. Molenaar, ces droits souverains semblent inclure des pouvoirs prescriptifs et pouvoirs de contrainte permettant de gérer et de conserver les ressources biologiques sur le plateau continental (les espèces sédentaires)<sup>71</sup>. Les États côtiers peuvent aussi prendre des « mesures raisonnables » en matière de prévention, de réduction et de surveillance de la pollution par les pipelines, mais ne peuvent pas faire obstacle à la pose ou l'entretien de câbles ou de pipelines par d'autres États<sup>72</sup>. Comme il a été mentionné précédemment, les articles 208 et 201 confèrent aux États une compétence en matière de prévention de la pollution découlant des activités relatives aux fonds marins ou à l'immersion, mais ils favorisent l'élaboration de « règles mondiales ou régionales » par l'intermédiaire d'organisations et de conférences internationales compétentes. Pour ce qui est de l'application de telles règles, l'emplacement du navire en infraction au sein de la ZEE (comme décrit ci-dessus) ou en haute mer (État du port et État du pavillon) déterminera l'étendue des pouvoirs de l'État côtier.

Comme le souligne Frank, les dispositions de l'UNCLOS relatives à la compétence ont été rédigées dans l'intention d'établir un équilibre entre les vastes intérêts des États côtiers en matière d'environnement et le droit des autres États d'exercer leurs libertés traditionnelles<sup>73</sup>, surtout la liberté de navigation. À titre de compromis, l'UNCLOS accorde la priorité à la coopération multilatérale, soit entre les États directement, grâce à l'adoption d'instruments adaptés, soit par des organisations internationales compétentes ou des conférences diplomatiques générales.

---

<sup>69</sup> *Ibid.* La définition d'un « accident de mer » aux termes du paragraphe 221(2) s'entend d'un « abordage, échouement ou autre incident de navigation ou événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison ». L'exercice de ces pouvoirs est toutefois réglementé par la *Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures*.

<sup>70</sup> Paragraphe 76(1) de l'UNCLOS.

<sup>71</sup> Erik J. , Molenaar, « Addressing Regulatory Gaps in High Seas Fisheries », 20 *IJMCL* (2005), pages 533 à 558.

<sup>72</sup> Paragraphe 79(2) de l'UNCLOS.

<sup>73</sup> Frank, *supra*, note 1, à la page 19.