

La liberté de navigation à l'épreuve de l'exigence de conservation de l'environnement marin : Vers un concept de « navigation inoffensive » en ZEE et en Haute Mer ?

Edem SEDJRO

Doctorant en Droit

Université de Nantes, Centre de Droit Maritime et Océanique

Torrey Canyon, Amocco Cadiz, Erika, Prestige ou encore Deepwater Horizon plus récemment ... La liste des unités qui ont tristement marqué l'histoire maritime contemporaine par la destruction massive d'écosystèmes marins à travers des marées noires est longue.

Ainsi le développement des activités humaines en mer, qu'elles soient liées au transport ou à l'exploitation des ressources naturelles, ne fait pas que du bien à l'humanité et à son environnement. Les évolutions technologiques et les activités nouvelles qu'elles permettent ont en effet toujours posé des défis environnementaux et nécessité l'adaptation constante du droit pour les encadrer, les civiliser¹, pour que prévale l'intérêt supérieur de l'humanité.

L'Agenda 21², déplorant dans son préambule la détérioration continue des écosystèmes dont l'humanité est tributaire pour son bien-être, estime dans son chapitre 17 sur la protection des océans et de toutes les mers, que « le milieu marin, y compris les océans et toutes les mers, constitue un élément essentiel du système permettant la vie sur Terre »³. Cette affirmation très forte, révèle l'importance capitale que revêt la protection ou la préservation du milieu marin.

Les menaces qui pèsent sur ce dernier sont multiples, mais la plus importante demeure la pollution, qu'elle soit océanique, tellurique, atmosphérique, accidentelle ou opérationnelle⁴. De tout cela, la pollution par les navires occupe une part essentielle.

Dans ce sens, plusieurs instruments internationaux ont été adoptés, réglementant les rejets en mer, établissant des principes de réparations dont celui de pollueur-payeur, etc. Quoi qu'il en soit, les mesures répressives ne fonctionnent pas car faisant office de « médecin après la mort ». En effet, si après une pollution majeure, la colonne d'eau subissant des effets nuisibles à long terme peut retrouver sa clarté d'avant du fait des échanges interocéaniques, les dégâts sont souvent irréversibles pour ce qui concerne les ressources biologiques, et la survie des espèces en voie de disparition pourrait même être compromise. Or justement la préservation de la diversité biologique constitue l'une des grandes préoccupations du présent millénaire, à l'échelle planétaire.

Dès lors, quoique « chaque type de pollution suppose une réponse adaptée à la menace qu'elle fait naître, ... la meilleure parade au phénomène reste la prévention »⁵. L'Agenda 21 la privilégie également

¹ P. CHAUMETTE, « Il faut rendre la mer humaine », *Projet Human Sea* <http://humansea.hypotheses.org/24>

² Issu du Sommet de la Terre ou Conférence de Rio de 1992.

³ Agenda 21, chap 17 « 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, point 17.1.

⁴ Voy J.-P. BEURIER (dir.), « La protection de l'environnement marin », *Droits maritimes*, 3e éd, Paris, Dalloz, 2014, p.1616.

⁵ J.-P. BEURIER (dir.), « La protection de l'environnement marin », *Droits maritimes*, 3e éd. 2014, *op. cit.* p.1617.

en obligeant les Etats, dans la lutte collective, à « appliquer des méthodes basées sur la prévention, la précaution et la prévision en vue d'éviter la dégradation du milieu marin »⁶.

Or, en droit international, la prévention en général est assez compliquée à mettre en œuvre, spécialement dans les espaces non soumis à la souveraineté des Etats.

Ainsi, dans l'exercice de leurs compétences, si les Etats côtiers ne trouvent pas beaucoup de difficultés à assurer pleinement la police de la conservation de l'environnement marin dans leur mer territoriale, ils se heurtent de plein fouet à la liberté des mers, en particulier la liberté de navigation, en haute mer et dans leur Zone Economique Exclusive⁷, leurs compétences entrant en concurrence avec celles des Etats du pavillon.

Or, la plupart des catastrophes (les marées noires en l'occurrence), provoquées par les navires dont certains en état de navigabilité douteux, s'étaient produites en ZEE ou en haute mer, et s'étaient propagées vers les côtes avec des conséquences dévastatrices.

Dès lors, il est évident que les Etats riverains ont un intérêt légitime à conserver exemptes de pollution les eaux internationales adjacentes à leurs espaces sous souveraineté⁸.

Dans l'affaire de l'*Arctic Sunrise*, les autorités russes, en arraisonnant le navire et en le déroutant avaient fait valoir des raisons environnementales, estimant que l'action des activistes de Greenpeace contre la plateforme *Prirazlomnaïa*, mettait sérieusement en danger l'environnement marin. De l'autre côté, en attaquant la plateforme, les activistes mettaient également en avant la protection du milieu marin en protestant contre une exploitation pétrolière jugée dangereuse pour l'environnement marin dans la mer de Barents.

Alors que le TIDM a prescrit des mesures conservatoires, et que la Cour Permanente d'Arbitrage a tranché en faveur des Pays-Bas, Etat du pavillon du navire, condamnant la Russie au nom de la liberté de navigation dans la Zone Economique Exclusive, les opinions dissidentes des Juges Golitsyn et Kulyk sont aussi tout à fait convaincantes.

Le droit de la mer se trouve alors tiré entre deux nécessités cruciales apparemment en conflit : celle vitale de prévenir tout dommage à l'environnement marin, et celle relative à la liberté de navigation qu'il faut nécessairement préserver en vertu du droit des gens, de l'économie mondiale qui repose à plus de 90% sur le transport maritime, etc.

En 1967, la Grande Bretagne a fait exploser l'épave du Torrey Canyon en vue de limiter le déversement d'hydrocarbure suite à l'accident, alors même qu'elle n'avait pas obtenu l'autorisation du Libéria, Etat du pavillon.

Par ailleurs, le droit d'intervention en haute mer, issu de la convention de Bruxelles de 1969 et son protocole de 1973, consacré par la convention de Montego Bay, fait aujourd'hui l'objet d'interprétations extensives ou téléologiques de la part des Etats menacés, particulièrement les Etats côtiers.

Ainsi, entre le 2 décembre 2002 et le 26 janvier 2003, 26 navires pétroliers ont été invités à quitter la ZEE française, dont plusieurs fermement⁹.

⁶ Agenda 21, chap 17, objectif 17.22. a).

⁷ Quoiqu'en ZEE ils y disposent de droits de juridiction en matière environnementale

⁸ J.-P. Quéneudec, « L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer. In Annuaire français de droit international, volume 14, 1968. P. 714.

⁹ Voy P. Chaumette, « le droit maritime de l'Union Européenne », in J.-P. Beurier (dir), Droits Maritimes, Ed. 2014, op. cit., p. 263.

Dès lors, considérant l'importance primordiale de la conservation de l'environnement marin, les positions des Etats, et l'évolution du droit des océans, se dirige-t-on vers un concept juridique de « navigation inoffensive » en matière environnementale en ZEE et en Haute mer?

Par analogie au « passage inoffensif » dans la mer territoriale, à l'exception de la souveraineté, la navigation serait alors inoffensive en ZEE et en haute mer aussi longtemps qu'elle ne porte pas atteinte à l'environnement marin. Toutefois, contrairement au passage qui est limité du fait qu'il doit être rapide et continue, la navigation serait large et comprendrait l'arrêt, le mouillage, le déplacement, tout ce qui concernerait l'exploitation normale du navire.

Cependant, « la navigation inoffensive » aurait pour corolaire la possibilité d'exercer des moyens coercitifs, notamment d'expulser des navires ou leur interdire l'accès à la ZEE ou à une partie de haute mer, s'ils sont jugés constituer un danger pour l'environnement.

Il se pose alors la question, si l'expulsion d'un navire ou son interdiction d'entrer en ZEE ou dans une partie de haute mer, pour des raisons de conservation de l'environnement marin, constitue de facto une violation de la liberté de navigation.

Les interrogations qui en dérivent sont multiples : quel sujet peut exercer des actions coercitives sur un navire se trouvant dans les espaces internationaux, pour conserver l'environnement marin, et comment y procéder, sans porter atteinte à la liberté des mers ?

Comme toute liberté, la liberté de navigation ne comporte pas seulement des droits mais également des obligations dont le titulaire doit s'acquitter sous peine de caducité. Ainsi, la violation ou non de la liberté de navigation s'apprécie fortement à la lumière de la mise en œuvre par chaque acteur, de ses droits et obligations. Ces derniers intègrent également la préservation du milieu marin.

Ainsi, dans la quête de réponse à notre problématique, après avoir disséqué le contenu de la liberté de navigation, notamment les droits et obligations relatifs à la conservation de l'environnement marin (I), nous examinerons la dimension institutionnelle de la police de conservation de l'environnement marin dans les zones échappant à la souveraineté des Etats (II).

Cette communication se propose de démontrer que la liberté de navigation ne serait pas violée a priori si la « navigation inoffensive » est établie en ZEE et en Haute Mer, sous réserve du cadre institutionnel de son application, pas plus que le « passage inoffensif » en mer territoriale ne constitue pas fondamentalement une atteinte à la liberté générale des mers.