

L'ACCUEIL DU RÉGIME DE PROTECTION ET DE PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN DES DÉTROITS INTERNATIONAUX DANS LE DROIT FRANÇAIS DE LA POLICE MARITIME D'URGENCE.

- Séminaire des doctorants et jeunes chercheurs du LARJ - *l'urgence*,
- 6 février 2025, Boulogne-sur-Mer,
- Aymeric LOTZ,
- Doctorant en droit public,
- Territoires, Villes, Environnement et Société (TVES – ULR 4477),
- Université du Littoral Côte d'Opale,
- ANR-23-CE53-0005 – Pôle métropolitain de la Côte d'Opale



2

LE RÉGIME DES DÉTROITS INTERNATIONAUX : LES DÉTROITS SERVANT À LA NAVIGATION INTERNATIONALE

- La liberté de navigation de tous les États.
- Les impératifs de souveraineté, de sécurité et de protection de l'environnement des États riverains.
- Les mesures de police maritime d'urgence que l'État riverain peut prendre à l'encontre d'un navire, afin d'éviter un dommage important à l'environnement.

3 PLAN.

- I. L'ambiguïté de l'article 233 de la CNUDM.
- A. La lettre équivoque de l'article 233 de la CNUDM.
- B. Les lettres des délégations des 28 et 29 avril 1982 au président de la IIIème conférence.
- II. Les détroits internationaux absents des mesures de police maritime d'urgence.
- A. Le détroit international absent du droit français des mesures de police maritime d'urgence.
- B. Le détroit international intégré dans l'équivoque dans le droit européen des mesures de police maritime d'urgence.

4 I.A. L'AMBIGUÏTÉ DE L'ARTICLE 233.

- Partie XII : « **PROTECTION ET PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN** »,
- SECTION 5 : « **RÉGLEMENTATION INTERNATIONALE ET DROIT INTERNE VISANT A PRÉVENIR, RÉDUIRE ET MAÎTRISER LA POLLUTION DU MILIEU MARIN** »
- SECTION 6 : « **MISE EN APPLICATION** »
 - ARTICLE 220 : **POUVOIRS DE L'ÉTAT CÔTIER**
 - ARTICLE 221 : **MESURES VISANT À EMPÊCHER LA POLLUTION À LA SUITE D'UN ACCIDENT DE MER**
- SECTION 7 : **GARANTIES**
 - **ARTICLE 233 : « GARANTIES CONCERNANT LES DÉTROITS SERVANT À LA NAVIGATION INTERNATIONALE »**

5 ARTICLE 233 : GARANTIES CONCERNANT LES DÉTROITS SERVANT À LA NAVIGATION INTERNATIONALE.

« **Aucune disposition des sections 5, 6 et 7 ne porte atteinte au régime juridique des détroits servant à la navigation internationale.** Toutefois, si un navire étranger autre que ceux visés à la section 10 a **enfreint les lois et règlements visés à l'article 42, paragraphe 1, lettres a) et b), causant ou menaçant de causer des dommages importants au milieu marin des détroits,** les États riverains des détroits peuvent prendre les mesures de police appropriées tout en respectant *mutatis mutandis* la **présente section.** »

6 L'ARTICLE 233: UNE CLAUSE DE SAUVEGARDE DES ETATS RIVERAINS.

- Dans les détroits [...] les Etats riverains peuvent exécuter les **mesures nécessaires** en cas de **violation** « **causant ou menaçant de causer des dommages importants au milieu marin** des détroits » de la réglementation relative à :
 - a) la **sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime, comme** il est prévu à l'**article 41** {relatif aux voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic dans les détroits servant à la navigation internationale};
 - b) la **prévention**, la **réduction** et la **maîtrise de la pollution**, en donnant effet à **la réglementation internationale applicable** visant le **rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives** ;

7 B. LES LETTRES DES DÉLÉGATIONS DES 28 ET 29 AVRIL 1982 AU PRÉSIDENT DE LA IIIÈME CONFÉRENCE.

- Les puissances maritimes utilisatrices des détroits de **Malacca** et de **Singapour** (**Etats-Unis, Royaume-Uni, Allemagne de l'ouest, Japon, France, Australie**) et
- Les trois Etats riverains (**Malaisie, Singapour, Indonésie**).

→ **Préciser l'interprétation de l'article 233.**

- **Accord nécessaire** pour obtenir un consensus sur le régime des détroits internationaux.

8 AU RÉSULTAT:

- Les particularités géographiques et maritimes des détroits de Malacca et Singapour sont reconnues
- Il est admis que l'article 233 permet aux **Etats riverains d'imposer aux navires une hauteur minimale sous quille de 3,5 mètres** telle recommandée par la résolution de l'assemblée de l'OMI A.375 du 14 novembre 1977.
- Il est reconnu aux Etats riverains **une compétence d'exécution pour empêcher le transit.**

II. LES DÉTROITS INTERNATIONAUX ABSENTS DU DROIT DE LA POLICE MARITIME D'URGENCE.



10 A. LE DROIT FRANÇAIS.

- Article L. 218 – 72 du code de l'environnement.
- Prévoit des mesures en application des articles 220 et 221 de la Convention.
- Pas de mention expresse des détroits internationaux.
- Mer territoriale et la Zone économique exclusive.

II DES MESURES D'OFFICE.

- Article L 218-72 : « III.- Lorsque la **mise en demeure** mentionnée au I ou celle mentionnée au II reste **sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti**, ou **d'office en cas d'urgence**, **l'autorité compétente** de l'Etat **peut faire exécuter les mesures nécessaires** aux frais, risques et périls du propriétaire ou de l'exploitant et recouvrer le montant de leur coût auprès de celui-ci ».

12 CE : SOCIETE NACHFOLGER NAVIGATION.

- Conseil d'Etat, 23 octobre 1987.
- « ... l'autorité maritime française a pu, afin de parer au **danger grave** et **immédiat** que constituait l'épave de l'Ammersee tant pour la **sécurité des côtes** et des **eaux territoriales françaises** que pour la **sécurité de la navigation** dans ces eaux et **alors qu'aucune autre mesure n'était susceptible d'écarter le danger** ainsi créé, ordonner la **destruction** en haute mer de cette épave **sans méconnaître aucun principe de droit international** ; que la décision ainsi prise n'a pas constitué une faute susceptible d'engager la responsabilité de l'Etat ; »
- **Les faits ne se sont pas déroulés dans un détroit et la Convention n'était pas en vigueur.**

I3 B. LE DÉTROIT INTERNATIONAL INTÉGRÉ DANS L'ÉQUIVOQUE DANS LE DROIT EUROPÉEN DES MESURES MARITIMES D'URGENCE.

- **Directive 2005/35 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.**
- **Directive 2002/59 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.**

14 DIRECTIVE 2005/35 RELATIVE À LA POLLUTION CAUSÉE PAR LES NAVIRES ET À L'INTRODUCTION DE SANCTIONS EN CAS D'INFRACTIONS.

- La directive vise l'application effective de mesures dissuasives en cas d'infraction.
- Il est ainsi distingué **les mesures prises dans l'urgence** dans l'objectif de **récolter les preuves d'une infraction pénale et d'assurer la représentation des auteurs, *a minima*** du navire impliqué ; et celles visant à **limiter les dommages d'un événement de mer**.
- La directive 2005/35 prend en compte les détroits internationaux en ne prévoyant pas la possibilité pour **l'Etat d'immobiliser un navire en transit dans un détroit international, en tant qu'Etat côtier**, à la différence d'un navire en passage inoffensif ou navigant dans la ZEE.

15 DIRECTIVE 2002/59 RELATIVE À LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME COMMUNAUTAIRE DE SUIVI DU TRAFIC DES NAVIRES ET D'INFORMATION.

- Article 19 « Mesures relatives aux incidents ou accidents en mer » § 1:

« En cas d'incidents ou d'accidents en mer visés à l'article 17, les **Etats membres prennent toutes les mesures appropriées en conformité avec le droit international**, en vue d'assurer le cas échéant la sécurité maritime, la sécurité des personnes ou **la protection du milieu marin et côtier**.

L'annexe IV contient une liste non exhaustive des mesures que les États membres peuvent prendre en application du présent article. ».

→ En application de l'article 233, l'Etat riverain ne peut agir que pour la protection du milieu marin du détroit.

17 DES INCIDENTS OU ACCIDENTS RELATIFS À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT:

- Article 17 § 1:
- c) toute situation susceptible de conduire à une **pollution des eaux ou du littoral d'un État membre**, telle qu'un rejet ou un risque de rejet de produits polluants à la mer;
- d) **toute nappe de produits polluants**, et tout conteneur ou colis dérivant observé en mer.

I 8 QUELLES MESURES ?

ANNEXE IV DE LA DIRECTIVE 2002/59:

- ... l'État membre concerné estime, dans le cadre du droit international, qu'il est nécessaire d'écarter, d'atténuer ou d'éliminer un danger grave et imminent menaçant son littoral ou des intérêts connexes, [...] de protéger le milieu marin, [...], **notamment** :
 - a) **Restreindre les mouvements du navire ou lui imposer un itinéraire déterminé...**;
 - b) Mettre le capitaine du navire en demeure de faire cesser le risque pour l'environnement ou pour la sécurité maritime ;
 - d) **Enjoindre au capitaine de rejoindre un lieu de refuge en cas de péril imminent, ou imposer le pilotage ou le remorquage du navire.**

19 CONCLUSION:

- Le régime des détroits internationaux n'est pas expressément intégré au droit de la police maritime d'urgence français et européen.
- Il l'est néanmoins par renvoi au " droit international".
- Les juridictions pourront, le cas échéant, s'assurer du respect du régime de l'article 233 par les Etats membres.
- L'article 233 apparaît aujourd'hui davantage comme une clause de sauvegarde restant dans le système de la Convention.