



# MERS REGIONALES

PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT

*Aspects juridiques  
de la protection et de la gestion  
du milieu marin et côtier  
de la région de l'Afrique de l'Est*

*PNUE : rapports et études des mers régionales n° 38*

*Préparé avec la collaboration de*



FAO

PNUE 1983

Note: L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUÉ) ont préparé conjointement ce rapport dans le cadre des projets FP/0503-83-02 et FP/0503-77-03, comme contribution à la mise au point d'un plan d'action pour la protection et la mise en valeur de l'environnement marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Est.

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de la FAO ou du PNUÉ aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé des frontières ou limites.

A des fins bibliographiques, cette étude peut être citée comme suit:

FAO/PNUÉ: Aspects juridiques de la Protection et de la Gestion du Milieu marin et côtier de la Région de l'Afrique de l'Est. Rapports et études des mers régionales, No. 38, PNUÉ 1983.



# MERS REGIONALES

PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR L'ENVIRONNEMENT

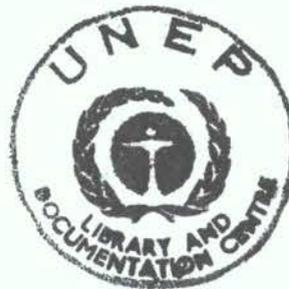
*Aspects juridiques  
de la protection et de la gestion  
du milieu marin et côtier  
de la région de l'Afrique de l'Est*

*PNUE : rapports et études des mers régionales n° 38*

*Préparé avec la collaboration de*



FAO



## PREFACE

Le programme des Nations Unies sur les Mers régionales a été mis sur pied par le PNUE en 1974. Depuis lors, le Conseil d'Administration du PNUE a constamment appuyé une approche régionale pour la lutte contre la pollution marine et pour la gestion des ressources marines et côtières; il a également réclamé la mise au point de plans d'action régionaux.

Le Programme des Mers régionales couvre désormais onze régions 1/, et plus de 120 états côtiers y participent. C'est un programme qui met l'accent sur l'action et qui s'intéresse non seulement aux conséquences mais aussi aux causes de la dégradation de l'environnement; le Programme suit une approche d'ensemble qui, pour lutter contre les problèmes d'environnement, met l'accent sur la gestion des zones marines et côtières. Chaque plan d'action régional est formulé selon les besoins de la région tels que perçus par les gouvernements intéressés. Le plan d'action établit un lien entre d'une part l'évaluation de la qualité de l'environnement marin et les causes de sa dégradation, et d'autre part, les activités de gestion et de mise en valeur de l'environnement marin et côtier. Il pousse à la mise au point, de façon parallèle, d'accords juridiques régionaux et d'activités programmées qui mettent l'accent sur l'action. 2/

Par décision 8/13 (C), le Conseil d'Administration du PNUE a demandé, lors de sa huitième session, que soit mis au point un plan d'action pour la protection et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est. A titre de première activité entreprise dans la région, le PNUE a envoyé en octobre-novembre 1981 une mission exploratoire mixte PNUE/ONU/ONUDI/FAO/Unesco/OMS/OMI/UICN. Les données et renseignements rassemblés par cette mission ont abouti à l'élaboration de six rapports sectoriels:

- ONU/Unesco/PNUE: Mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est. Rapports et études des mers régionales, No. 6. PNUE, 1982.
- ONUDI/PNUE: Sources industrielles de pollution de milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est. Rapports et études des mers régionales, No. 7. PNUE, 1982.
- FAO/PNUE: Pollution de la mer de la région de l'Afrique de l'Est. Rapports et études des mers régionales, No. 8. PNUE 1982.
- OMS/PNUE: Problèmes de santé publique dans la zone côtière de la région de l'Afrique de l'Est. Rapports et études des mers régionales, No. 9. PNUE, 1982.

---

1/ Région méditerranéenne, plans d'action sur la région du Kuwait, de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, des Caraïbes, des mers d'Asie orientale, du Pacifique Sud-est, du Pacifique Sud, de la Mer Rouge et du Golfe d'Aden, de l'Afrique de l'Est, du Sud-ouest atlantique, et des mers de l'Asie du Sud.

2/ PNUE: Réalisations et projets d'extension du programme du PNUE pour les mers régionales et des programmes comparables relevant d'autres organismes. Rapports et études des mers régionales No. 1. PNUE, 1982.

- OMI/PNUE: Lutte contre la pollution pétrolière de la région de l'Afrique de l'Est. Rapports et études des mers régionales, No. 10. PNUE, 1982.
- UICN/PNUE: Conservation des écosystèmes côtiers et marins et des ressources biologiques de la région de l'Afrique de l'Est. PNUE, Rapports et études des mers régionales, No. 11. PNUE, 1982.

Les six rapports sectoriels préparés sur la base des données rassemblées par cette mission ont été utilisés par le secrétariat du PNUE pour préparer un rapport de synthèse intitulé:

PNUE: Problèmes de l'environnement qui se posent dans la région de l'Afrique de l'Est. Rapports et études des mers régionales, No. 12. PNUE, 1982.

Le rapport de synthèse et les six rapports sectoriels furent soumis à la réunion de travail PNUE sur la protection et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est (Mahé, Seychelles, 27-30 septembre 1982) à laquelle ont assisté des experts désignés par les gouvernements de la région.

La réunion de travail a:

- passé en revue les problèmes environnementaux de la région;
- approuvé un projet de plan d'action pour la protection et la mise en valeur de l'environnement marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Est;
- défini l'ordre de priorité des activités du programme qui doivent être menées dans le cadre du projet de plan d'action; et
- recommandé que le projet de plan d'action, ainsi qu'un projet de convention régionale pour la protection et la mise en valeur de l'environnement marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Est, et de protocoles relatifs (a) à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas d'urgence, (b) aux zones spécialement protégées et aux espèces menacées, soient soumis à une conférence de plénipotentiaires des gouvernements de la région, en vue de leur adoption.

En consultation avec les gouvernements de la région de l'Afrique de l'Est, l'élaboration du plan d'action a mis l'accent sur les activités directement reliées au préparatifs de la conférence des plénipotentiaires, et aux autres activités régionales que la réunion de travail de Mahé a recommandé de classer dans la catégorie de première priorité. <sup>3/</sup> Ceci inclut la préparation par des experts de la région, d'une série de rapports nationaux sur:

- les législations nationales;
- la conservation des ressources naturelles nationales; et
- les activités socio-économiques qui peuvent avoir un impact sur l'environnement marin et côtier.

---

<sup>3/</sup> Rapport de la Réunion de travail sur la protection et la mise en valeur du milieu marin et les zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est, Mahé, 27-30 septembre 1982 (PNUE/WG/77/4).

Les rapports nationaux firent l'objet d'une synthèse dans des rapports régionaux 4/5/6/ préparés pour aider les gouvernements de la région de l'Afrique de l'Est à négocier la Convention régionale et ses protocoles. De plus, une réunion de travail sur la formation technique en matière de lutte contre la pollution par les navires pour la région de l'Afrique de l'Est sera organisée conjointement par l'Organisation Maritime internationale (OMI) et le PNUE, en 1983.

La présente étude forme le rapport juridique régional sur la protection et la gestion de l'environnement marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Est. Elle fut préparée par D. Alhéritière, spécialiste des questions juridiques, et Ch.O. Okidi, consultant, Bureau juridique de la FAO, à qui des remerciements sont exprimés ici. L'étude s'appuie sur huit rapports nationaux écrits par les experts suivants dans le cadre du projet FP/0503-82-04: C.L. d'Arifat (Maurice), B. Georges (Seychelles), M. Jardin (France), G.L. Kateka (Tanzanie), F. Muslim (Kenya), P.H. Randrianarijaona et E. Razafimbelo (Madagascar), A. Salim (Comores) et M.I. Singh, (Somalie). Aucun expert n'a été désigné par le Mozambique, et les renvois à ce pays sont basés sur les données rassemblées par les auteurs.

- 
- 4/ FAO/PNUE: Aspects juridiques de la Protection et de la Gestion de l'Environnement marin et côtier de la Région de l'Afrique de l'Est. Rapports et études des mers régionales, No. 38. PNUE, 1983.
  - 5/ UICN/PNUE: La conservation marine et côtière dans la région de l'Afrique de l'Est. Rapports et études des mers régionales No. 39. PNUE 1983.
  - 6/ PNUE: Les activités socio-économiques qui peuvent avoir un impact sur l'environnement marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Est. Rapports et études des mers régionales No. 41. PNUE, 1983.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
INTRODUCTION	1
PARTIE I: ASPECTS JURIDIQUES INTERNATIONAUX	2
AU NIVEAU UNIVERSEL	2
Le droit conventionnel actuel	2
La pollution due à la navigation	2
La prévention de la pollution due à l'exploitation normale des navires	2
La prévention de la pollution due aux accidents de navigation	6
La réduction des dommages dus aux accidents de navigation	7
Responsabilité et indemnisation des cas de pollution dus à la navigation	8
La pollution d'origine tellurique	9
La pollution due aux opérations menées au fond des mers et sur le plateau continental	10
La pollution due aux immersions de déchets	10
La pollution due aux activités militaires	11
La protection des espèces marines	12
La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer	13
Autres négociations au niveau universel	15
COOPERATION AU NIVEAU REGIONAL, SOUS-REGIONAL ET BILATERAL	15
PARTIE II: APERCU DES LEGISLATIONS NATIONALES	18
LES LEGISLATIONS NATIONALES APPLICABLES A LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES REJETS PAR LES NAVIRES	18
Champ d'application	18
Mesures préventives	22
Activités portuaires	24
LES LEGISLATIONS NATIONALES APPLICABLES A LA POLLUTION MARINE PROVENANT DE L'EXPLORATION ET DE L'EXPLOITATION DES RESSOURCES MARINES	25
La dégradation de l'environnement due à l'exploitation des ressources biologiques de la mer	26
La dégradation de l'environnement due à l'exploration et à l'exploitation des ressources minérales	29
LES LEGISLATIONS NATIONALES APPLICABLES A LA POLLUTION MARINE D'ORIGINE TELLURIQUE	32
Les législations sur l'aménagement du territoire	32
Les législations sur les ressources en eau	34
LES LEGISLATIONS NATIONALES SUR LA CONSERVATION ET LES ZONES PROTEGEES	37

	<u>Page</u>
LE CADRE INSTITUTIONNEL	39
Les Comores	39
France (Réunion)	40
Kénya	40
Madagascar	41
Maurice	41
Mozambique	41
Seychelles	42
Somalie	42
Tanzanie	42
PARTIE III: EVALUATION ET CONCLUSIONS	44
EVALUATION	44
Les Comores	45
Madagascar	45
Maurice	45
Seychelles	46
Somalie	47
Tanzanie	49
CONCLUSIONS	50
Annexe: Participation aux conventions internationales concernant en tout ou en partie la mise en valeur et la protection de l'environnement marin	57

## INTRODUCTION

1. Aux fins du plan d'action pour la protection et la mise-en-valeur de l'environnement marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Est, le mot "région" s'entend 1/, de façon provisoire, comme comprenant les eaux de l'Océan indien relevant de la juridiction des Comores, de la France, du Kenya, de Madagascar, de Maurice, du Mozambique, des Seychelles et de la Tanzanie. La région comprend également les zones côtières, leurs limites géographiques exactes devant être fixées par les gouvernements intéressés, cas par cas, en prenant en considération les activités spécifiques que l'on désire mener.

2. Parmi les objectifs généraux et les activités poursuivis par le plan d'action, figurent la promotion de législations appropriées pour la protection et la gestion de l'environnement marin et côtier, tant au niveau régional que national, et l'adoption d'une convention régionale et de protocoles annexes à ce sujet.

3. L'objectif principal de cette étude est de fournir les renseignements de base à la réunion des experts juridiques convoquée par le PNUC pour décembre 1983, afin de lancer à ce niveau les négociations sur le texte d'une convention régionale pour la protection et la gestion de l'environnement marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Est, sur le texte d'un protocole relatif aux zones protégées ainsi qu'à la faune et à la flore dans la région, et sur le texte d'un protocole relatif à la coopération en matière de la lutte contre la pollution en cas de situation critique.

4. Cette étude est divisée en trois parties. La première partie analyse les aspects juridiques internationaux, tant à l'égard du droit existant que des projets de textes en préparation 2/; la seconde partie décrit le droit positif applicable dans les Etats de la région. La troisième partie présente des évaluations et des conclusions sur la base des informations contenues dans le rapport.

---

1/ Rapport de la Réunion de Travail sur la Protection et la Mise en Valeur du Milieu marin et des zones côtières de la Région de l'Afrique de l'Est, Mahé, 27-30 septembre 1982 (UNEP/WG.77/4, Annexe III, paragraphe 3), suivi de négociations avec le Gouvernement français.

2/ Cette partie est une version amendée et révisée de la première partie du rapport préparé par le Bureau juridique de la FAO sur la base des travaux de A. Piquemal et M. Savini, publiée en 1979 (Projet conjoint FAO/PNUC No. FP/0503-77-02).

## PARTIE I: ASPECTS JURIDIQUES INTERNATIONAUX

### AU NIVEAU UNIVERSEL

#### Le droit conventionnel actuel

5. Un certain nombre de conventions applicables au niveau universel ont été conclues pour contrôler les diverses formes de pollution marine. Il n'y a que quelques Etats seulement de la région de l'Afrique de l'Est qui sont parties à ces conventions (voir le tableau en annexe), bien que deux ou trois Etats aient fait part de leur intention d'y adhérer prochainement.

6. On examinera successivement les conventions relatives à la pollution due à la navigation, puis celles relatives à la pollution d'origine tellurique, à la pollution provenant des opérations menées au fond des mers et sur le plateau continental, des opérations d'immersion de déchets et des activités militaires.

#### La pollution due à la navigation

7. Le droit international s'est préoccupé de ce type de pollution dès 1954 lorsqu'a été élaborée à Londres la Convention internationale pour la Prévention de la Pollution des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures (OILPOL). Cette convention, amendée à plusieurs reprises, a surtout pour but de prévenir la pollution due à l'exploitation normale des navires. Le 2 octobre 1983, elle a été remplacée par la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), pour les Etats parties à cette dernière convention. D'autre part, la fréquence des cas de pollution accidentelle a abouti à la conclusion d'une série de conventions destinées à faire face à la pollution accidentelle. On examinera successivement ces deux cas ainsi que les accords relatifs à la responsabilité et à l'indemnisation des dommages dus à la pollution.

#### La prévention de la pollution due à l'exploitation normale des navires

8. Ce type de pollution est principalement règlementé par la Convention OILPOL de 1954 mentionnée plus-haut. Ce texte a été successivement amendé en 1962, 1969 et 1971. Les amendements de 1962 sont entrés en vigueur le 18 mai 1967, et ceux de 1969 le 20 janvier 1973. Les amendement de 1971 ne sont pas encore entrés en vigueur.

9. En ce qui concerne l'Afrique de l'Est, on note qu'au 1er juillet 1983, la France, le Kenya et Madagascar étaient parties à la Convention de 1954 telle qu'amendée en 1962 et en 1969. La France a ratifié les amendements de 1971 relatifs à la barrière de corail.

10. La Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, de 1954, crée des zones dans lesquelles il est interdit aux navires citernes de rejeter des hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures. Aux termes de la convention, il faut entendre par "mélanges d'hydrocarbures", tout mélange dont la teneur en hydrocarbures est égale ou supérieure à 100 ppm (cent unités d'hydrocarbures pour un million d'unité du mélange). "Hydrocarbure" désigne le pétrole brut, le fuel oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage. Les zones d'interdiction comprennent toutes les eaux maritimes sur une largeur de cinquante milles à partir de la terre la plus proche, et en outre, un certain nombre de zones spéciales où cette largeur a été portée à 100 milles, voire à 150 milles. L'une de ces zones spéciales se trouve dans les eaux de l'Afrique de l'Est. C'est la zone malgache, délimitée par l'annexe A des amendements de 1962.

11. Des exceptions à ces interdictions sont prévues pour des raisons de sécurité ou pour éviter les avaries. D'autre part, le rejet d'hydrocarbures à la suite d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter n'est pas non plus sanctionné si toutes les mesures raisonnables ont été prises. Enfin est toléré le rejet, aussi loin de terre que possible, de certains résidus provenant d'huiles de graissage ou des fonds des cales.

12. La Convention s'applique en principe à tous les bâtiments de mer immatriculés dans un Etat contractant. Sont cependant exclus les petites unités (navires-citernes inférieurs à 150 tonneaux et autres navires inférieurs à 500 tonneaux) ainsi que les navires de guerre et navires auxiliaires, pendant la durée du service.

13. Ces mesures d'interdictions sont complétées par un certain nombre de mesures préventives concrètes. Les navires auxquels la Convention s'applique doivent être munis de dispositifs permettant d'éviter, autant qu'il est raisonnable et possible de le faire, les fuites de fuel oil ou d'huile diesel lourde. Quant aux gouvernements, ils doivent prendre les mesures appropriées pour promouvoir la création dans les ports principaux, d'installations adéquates de réception pour les résidus et mélanges d'hydrocarbures. En outre, pour tous les navires-citernes ainsi que pour les autres navires utilisant des hydrocarbures comme combustible il doit être tenu un registre d'hydrocarbures mentionnant chaque chargement, déchargement ou rejet d'hydrocarbures ou de mélanges, ainsi que les opérations telles que le nettoyage, le lestage, le déversement des eaux de lest des citernes et des soutes à combustible, les rejets accidentels ou exceptionnels. Ce registre peut être examiné par les autorités de tout territoire d'un gouvernement contractant lorsqu'un navire auquel la convention s'applique se trouve dans un port de ce territoire.

14. La sanction des infractions commises est déterminée par la législation du pays dans lequel le navire est immatriculé étant entendu que les pénalités édictées par un Etat pour sanctionner les rejets interdits en haute mer ne doivent pas être inférieures à celles prévues pour les mêmes infractions commises dans sa mer territoriale. Les Etats contractants doivent collaborer dans le dépistage des infractions. Le gouvernement qui a connaissance d'un cas de déversement en zone interdite peut informer les autorités compétentes de l'Etat dont relève le navire incriminé. Ces autorités, si elles estiment que les éléments de preuve sont suffisants, doivent faire engager des poursuites contre l'armateur ou le capitaine du navire. Les différends relatifs à l'application de la Convention peuvent être déférés, à la requête de l'une quelconque des parties, à la Cour internationale de Justice, à moins que les parties en cause ne s'entendent pour les soumettre à l'arbitrage.

15. Ce système a été profondément remanié par les amendements apportés en 1969 à la Convention de 1954. Le système des zones d'intervention a été abandonné au profit de mesures de protection de toutes les eaux maritimes. Les critères régissant les rejets ont été complètement révisés dans la mesure où l'on tient compte désormais du rapport entre le volume d'hydrocarbures déversés et la distance moyenne parcourue. Pour les navires-citernes, tout rejet d'hydrocarbure est interdit, sauf s'il répond aux conditions suivantes :

- le navire-citerne doit être en marche.
- le rejet ne doit pas dépasser soixante litres d'hydrocarbures par mille parcouru.
- le navire-citerne doit se trouver à plus de cinquante milles de la terre la plus proche.

- la quantité totale d'hydrocarbures rejetés pendant une traversée à vide, c'est-à-dire lorsque le navire est lesté avec de l'eau, ne doit pas dépasser 1/15 000 au poids total d'hydrocarbures transportable.

16. Les trois premières conditions sont également applicables aux autres navires. De plus, il est précisé pour ces derniers que le mélange rejeté ne doit pas contenir plus de cent parties d'hydrocarbure pour un million de parties du mélange.

17. Les nouvelles dispositions autorisent le rejet des eaux de lest pratiquement propres, c'est-à-dire celles ne laissant pas de traces visibles sur une eau calme. Les dispositions concernant la répression des infractions n'ont pas été sensiblement modifiées.

18. Les amendements de 1971 sont de nature essentiellement technique et tendent à imposer des mesures de sécurité dans la construction des nouveaux pétroliers de manière à limiter les risques de fuites d'hydrocarbures en cas de déchirure accidentelle de la coque.

19. La Convention internationale pour la Prévention de la Pollution par les Navires (MARPOL), adoptée à Londres en novembre 1973, reprend sous une forme renforcée les dispositions de la Convention de 1954 modifiée dans le cadre d'une convention plus large applicable à toutes les formes de pollution dues à la navigation, qu'elles soient liées à l'exploitation des navires ou à des causes accidentelles. La Convention est entrée en vigueur telle qu'amendée en 1978, le 2 octobre 1983 à l'exception des annexes II à V. Au 1er juillet 1983 seuls le Kenya et la France l'avaient ratifiée.

20. Le corps même de la Convention ne contient que des dispositions générales quant au champ d'application, au contrôle et à la sanction des règles de fonds. Ces dernières font l'objet de cinq annexes en fonction des substances dont il s'agit d'empêcher le rejet. Les annexes I et II sont considérées comme obligatoires et indissolubles de la Convention. Les trois autres sont dites facultatives. Toutefois, les amendements de 1978 ont reporté l'application des annexes II à V.

21. Les dispositions de la Convention MARPOL s'appliquent à tout navire-citerne de plus de 150 TJB ou plus et à tout autre navire de 400 TJB ou plus, à l'exception des navires de guerre. Les plates-formes de forage, fixes ou flottantes, sont également couvertes.

22. Afin d'éliminer les risques de pollution volontaire, il est prévu que les navires-citernes neufs devront, si leur port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 TJB, être équipés de citernes à ballasts séparés, distinctes des citernes de cargaison. Ils doivent tout comme les navires-citernes existants, être équipés d'un dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures. Ce système d'enregistrement des rejets permet de connaître le moment (et donc le lieu) ainsi que la quantité et la teneur en hydrocarbures des mélanges déversés. Lorsque la quantité totale de mélange et la teneur en hydrocarbures dépassent le niveau autorisé, le dispositif de contrôle interrompt automatiquement le rejet. D'autre part, tous les navires couverts par la Convention devront, sauf dans certains cas précis, être pourvus d'un matériel approprié qui comprend un système de séparation des mélanges, ou un système de filtrage, des citernes à boues, des citernes de décantation, de la tuyauterie et des installations de pompage.

23. Les conditions mises aux rejets sont à peu près les mêmes que celles qui sont prescrites par les amendements de 1969 à la Convention de 1954. On note simplement la réintroduction du système des zones spéciales où tout rejet est absolument interdit, mais aucune de ces zones ne se situe en Afrique de l'Est. Dans tous les

cas, les résidus d'hydrocarbures qui subsistent après décantation doivent être conservés à bord. Les Etats parties ont l'obligation de mettre en place dans leurs principaux ports des installations de réception de ces résidus.

24. Comme sous l'empire de la Convention de 1954, tous les navires devront conserver un registre d'hydrocarbures. Ils devront en outre être munis d'un certificat international de prévention de la pollution délivré en principe par l'administration de l'Etat dont ils battent pavillon après une visite détaillée ayant pour but de vérifier si la structure, les équipements, les installations, aménagements et matériaux du navire en question sont conformes aux dispositions de la Convention. Cette visite doit être répétée tous les cinq ans au moins. L'autorité compétente assume la pleine responsabilité du certificat et se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité des visites.

25. L'Annexe II de la Convention de 1973 réglemente le transport en vrac de ces substances et s'applique à tous les navires-citernes, à l'exception des navires de guerre et auxiliaires. Les liquides nocifs sont répartis en quatre catégories désignées par les lettres A à D selon l'ordre décroissant de danger qu'ils présentent pour les ressources marines, pour la santé de l'homme ou pour les autres utilisations légitimes de la mer. Les navires-citernes destinés au transport de ces substances sont soumis à des inspections du même type que celles qui sont prévues pour les pétroliers. Il leur est de même délivré un certificat international de prévention de la pollution qui constate que le navire satisfait aux prescriptions contenues dans un "Recueil des règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac" adopté par l'Assemblée de l'OMI.

26. Sauf cas de nécessité ou de force majeure, le rejet des substances figurant dans l'une des catégories A à D est en principe interdit. Cette prescription n'est toutefois pas absolue et des rejets sont possibles, à condition que soient respectées certaines conditions; celles-ci ont pour but d'assurer que la quantité globale des rejets reste faible, et surtout qu'une dilution suffisante supprime pratiquement le caractère nocif des substances déversées. Le navire doit toujours faire route, et procéder au rejet en dessous de la ligne de flottaison; il doit se trouver à douze milles au moins des côtes et dans des eaux d'une profondeur de vingt cinq mètres au moins. Quant au volume et à la concentration autorisés des substances nocives, ils varient suivant la catégorie à laquelle appartient le produit. Ces conditions sont plus strictes dans des zones dites spéciales. Aucune zone spéciale ne se situe au large des Etats de la région de l'Afrique de l'Est.

27. Chaque navire doit être muni d'un registre de cargaison où doivent être rapportées toutes les opérations concernant le chargement, le transfert, le déchargement d'une cargaison ainsi que le rejet volontaire ou accidentel des substances nocives. Les autorités compétentes de chaque Etat contractant peuvent contrôler le registre d'un navire se trouvant dans leur port. Une telle procédure est de nature à faciliter l'application des mesures d'interdiction ci-dessus mentionnées. L'article II du protocole MARPOL de 1978 prévoit que les parties au protocole ne sont pas liées par les dispositions de l'annexe II de la Convention pour une période de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du protocole.

28. L'annexe III de la Convention ne contient que des règles assez générales et s'en remet pour l'application à la discrétion des gouvernements. Elle pose le principe que les substances les plus dangereuses ne devraient pouvoir être transportées qu'en quantité limitée. Elle formule des recommandations quant aux caractéristiques des emballages et conteneurs et à leur arrimage.

29. L'annexe IV de la Convention stipule que les navires de plus de 200 TJB ou autorisés à transporter plus de 10 personnes doivent être équipés d'une installation

de traitement, d'un dispositif de désinfection ou d'une citerne de stockage des eaux usées ainsi que d'une tuyauterie normalisée permettant le déversement dans les installations portuaires appropriées. A l'issue d'une inspection détaillée ces navires peuvent recevoir un certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées, du moins dans les eaux côtières, sauf en cas de nécessité ou de force majeure. Le déversement est néanmoins encore admis lorsque certaines conditions sont remplies. Si les eaux usées ne sont que rendues plus fluides ou désinfectées, le navire peut les rejeter à débit modéré, en faisant route, à plus de quatre milles de la terre la plus proche. Si les eaux sont épurées et traitées conformément aux prescriptions, leur déversement est libre.

30. Une dernière annexe à la Convention tend à réduire le rejet des déchets domestiques tels que papier, bouteilles, boîtes métalliques, etc... Elle interdit l'évacuation, en quelque point que ce soit, des objets en matière plastique ou fibres synthétiques. L'évacuation du fardage, des matériaux de revêtement et d'emballage ne peut avoir lieu à moins de vingt cinq milles de la terre la plus proche ainsi que dans les zones spécialement protégées. Les autres ordures ne peuvent être rejetées à la mer qu'à au moins douze milles des côtes, à moins qu'elles n'aient été broyées ou concassées, et dans tous les cas, en dehors des zones spéciales.

31. Ces prescriptions s'appliquent à tous les navires, quel que soit leur tonnage, sauf l'exception générale des navires de guerre. Quant aux plates-formes de forage, alors qu'elles peuvent réimmerger les matériaux qu'elles extraient du fond, elles ne peuvent rejeter leurs ordures qu'après les avoir broyées ou concassées.

32. Tout comme dans la Convention de 1954, le principe de l'application de la loi du pavillon est ici retenu. Toutefois, les Etats contractants se voient reconnaître le droit de sanctionner les infractions commises dans les eaux sous leur juridiction, y compris par des navires battant le pavillon d'une autre partie contractante. Lorsque l'infraction a été commise en dehors de ces eaux ou qu'il est impossible de la localiser, les pouvoirs reconnus à l'Etat riverain sont plus restreints. Les autorités compétentes de l'Etat riverain peuvent procéder, dans les ports ou terminaux au large relevant de sa juridiction, à l'examen des certificats que le navire battant pavillon de l'autre partie est tenu de posséder. S'il apparaît que le navire inspecté ne possède pas à bord un certificat en cours de validité ou bien qu'il ne correspond pas aux caractéristiques portées sur le document, l'Etat riverain pourra empêcher le-dit navire d'appareiller. Les autorités compétentes de l'Etat riverain peuvent également inspecter le navire afin de rechercher si une infraction a été commise. Leur enquête pourra porter sur tous les documents pertinents où sont enregistrés les rejets et notamment sur les dispositifs de contrôle et de surveillance des rejets d'hydrocarbures. Il sera ainsi possible de s'assurer que les navires n'emportent pas de résidus ou d'autres substances dans l'intention de les rejeter à la mer et de vérifier s'ils n'ont pas procédé à une telle opération avant d'arriver. Si un Etat découvre ainsi qu'une infraction a été commise, il réunit les preuves et les renseignements existants avec la coopération éventuelle d'autres Etats parties et les transmet aux autorités compétentes de l'Etat du pavillon pour qu'elles intentent une action contre les coupables. L'Etat du pavillon doit procéder à une enquête et, si les preuves disponibles sont suffisantes, il doit poursuivre l'auteur de l'infraction dès que possible. A ce stade, la Convention se contente de préciser que la sévérité de la sanction infligée doit être suffisamment forte pour décourager d'autres contrevenants éventuels, et doit être d'une sévérité identique, quel que soit le lieu où l'infraction a été commise.

#### La prévention de la pollution due aux accidents de navigation

33. Tous les Etats de la région sont conscients des énormes risques liés au trafic

intense de pétroliers. Les travaux de l'OMI cherchent à prévenir la multiplication des accidents de pétroliers, et à éviter que des urgences se produisent en matière de pollution.

34. Les Règlements internationaux pour prévenir les Abordages en Mer (1960-1972) contient les règles de base destinées à éviter les situations génératrices d'accidents et comporte une disposition relative à la mise au point de plans facultatifs de diversification des routes maritimes. Les règles posées en 1960 sont entrées en vigueur en 1965. Elles ont été amendées en 1972 par une convention entrée en vigueur en juillet 1977 prévoyant des plans obligatoires de diversification des routes maritimes. Les règles de 1960 ont été remplacées, au 15 juillet 1977, par le règlement joint à la Convention de 1972, pour les Etats parties à cette Convention. Au 1er juillet 1983, le texte de 1972 avait été accepté par la France.

35. La Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie en Mer (SOLAS, 1960) qui est entrée en vigueur en mai 1965, amendée en 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 et 1973, contient certaines normes de base concernant la construction, l'équipement, la sécurité et le fonctionnement des navires, ainsi que des règles relatives aux installations à réaction nucléaire. Aucun de ces amendements n'est en vigueur. Des certificats de sécurité et des évaluations seront communiqués aux autorités compétentes des pays vers lesquels le navire fait route. Pour ce qui est de la région faisant l'objet de la présente étude on note que le Kenya, Madagascar, les Seychelles et la France sont parties à cette Convention.

36. La Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie en Mer (1974) qui est entrée en vigueur en mai 1980 remplace la convention SOLAS de 1960 pour les Etats parties à la Convention de 1974. Elle contient des dispositions techniques renforcées pour ce qui est de la construction et de l'équipement des navires. Dans la région, seuls la France, Madagascar et les Seychelles l'ont ratifiée. Un protocole additionnel a été adopté par la Conférence de l'OMI en février 1978. Il prescrit des équipements de navigation spéciaux pour les navires-citernes de plus de 10 000 tonnes et renforce les dispositions relatives à l'inspection et à l'homologation. Il est entré en vigueur le 1er mai 1981. Les amendements de 1981 ne sont pas encore en vigueur.

#### La réduction des dommages dus aux accidents de navigation

37. En vertu de la Convention internationale sur l'Intervention en haute Mer en cas d'Accident entraînant ou pouvant entraîner une Pollution par les Hydrocarbures (1969), les Etats côtiers confrontés à un danger grave et imminent de pollution ou menaces de pollution du littoral par les hydrocarbures à la suite d'une catastrophe maritime, peuvent intervenir en haute mer dans toute la mesure nécessaire et raisonnable à la prévention ou à la diminution du danger. La Convention ne s'applique pas aux navires de guerre, ni aux installations placées sur le plateau continental. Certaines procédures de notification et de consultation sont envisagées par la Convention, bien que ces procédures puissent être levées en cas d'extrême urgence. La gravité des mesures d'intervention doit être proportionnée aux dommages que l'Etat côtier a subis ou dont il est menacé. En cas de non respect de cette règle, l'Etat côtier peut être tenu de dédommager les personnes concernées. En cas de différend, les parties doivent obligatoirement recourir à l'arbitrage et à la conciliation. La Convention est entrée en vigueur en mai 1975. Parmi les Etats de la région, seul la France l'avait ratifiée et seul Madagascar l'avait signée, ceci du 1er juillet 1983.

38. Le Protocole sur l'Intervention en haute Mer en cas de Pollution par des Substances autres que les Hydrocarbures (1983) est entré en vigueur le 30 mai 1983.

Au 1er juillet 1983 aucun des neuf Etats de la région n'y était partie. Il étend l'application des dispositions de la Convention de 1969 à l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, susceptibles d'avoir des conséquences dommageables très importantes. Ces substances sont énumérées dans une annexe au Protocole. Il s'agit des produits qui mettent en danger la santé de l'homme, nuisent à la faune et à la flore marines, portent atteinte aux agréments ou gênent les autres utilisations légitimes de la mer.

#### Responsabilité et indemnisation des cas de pollution dus à la navigation

39. La Convention internationale sur la Responsabilité civile pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures (1969), entrée en vigueur en 1975, a désigné le propriétaire du navire comme responsable d'éventuels dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire est la personne au nom de laquelle est immatriculé le navire. Il s'agit en l'occurrence d'une responsabilité objective, c'est-à-dire que le propriétaire doit répondre de toute pollution résultant d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de son navire sans qu'il y ait à prouver une faute de sa part. La Convention ne s'applique qu'aux navires-citernes et ne couvre ni les autres bâtiments de commerce, ni les bâtiments de guerre. Elle s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale d'un Etat contractant ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages. Afin que la solvabilité des propriétaires soit garantie, ces derniers sont tenus de souscrire une assurance ou une autre garantie financière dont le montant est fixé par la Convention et varie en fonction du tonnage du navire. Ses dispositions strictes et précises tendent à garantir que l'obligation du propriétaire sera respectée et facile à contrôler. Au 1er juillet 1983 seuls la France et Madagascar étaient parties à la Convention. Elle a été révisée sur des points mineurs d'ordre financier par un protocole fait à Londres en novembre 1976 entré en vigueur le 8 avril 1981. Aucun Etat de la région ne l'avait encore accepté au 1er juillet 1983.

40. La Convention internationale portant Création d'un Fonds international d'Indemnisation pour les Dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures (1971) vise à mieux garantir l'indemnisation des victimes d'un dommage de pollution par les hydrocarbures par rapport à la garantie prévue par la Convention de 1969. Elle permet notamment aux victimes d'être indemnisées lorsque le propriétaire du navire et son garant sont incapables de s'acquitter de leurs obligations financières: elle institue un fonds international qui est alimenté essentiellement par les contributions versées par les importateurs d'hydrocarbures au prorata des quantités reçues. Elle est entrée en vigueur en octobre 1978 et, parmi les pays faisant l'objet de la présente étude seule la France l'a ratifiée. Madagascar l'a signée en 1971. Un Protocole additionnel relatif aux aspects financiers a été adopté à Londres en 1976. Il n'est pas encore en vigueur.

41. La Convention internationale sur la Responsabilité des Exploitants de Navires nucléaires adoptée à Bruxelles en 1962, s'est efforcée de réglementer strictement la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, y compris les navires de guerre et autres navires gouvernementaux. Au 1er juillet 1983 la Convention n'était pas encore entrée en vigueur et parmi les Etats qui font l'objet du présent rapport, seul Madagascar l'avait ratifiée. La Convention relative à la Responsabilité civile dans le domaine du Transport maritime de Matières nucléaires adoptée à Bruxelles en 1971 a pour but de mettre fin à certaines contradictions entre la responsabilité des armateurs et les conventions générales sur les dommages causés par les installations nucléaires. Elle est entrée en vigueur en 1975 mais n'a été ratifiée que par la France. Madagascar l'a signée en 1971.

42. La Convention internationale sur la Limitation de la Responsabilité des Propriétaires de Navires de Mer, adoptée à Bruxelles en 1957, limite la responsabilité des armateurs pour les dommages causés par leurs navires en l'absence de négligence ou de faute à un maximum de 7 millions de dollars. Bien qu'elle ne mentionne pas spécifiquement les dommages causés par la pollution, elle est applicable à de tels cas. La Convention est entrée en vigueur en 1968. Au 1er juillet 1983, la France, le Kenya, Madagascar et Maurice étaient parties à cette Convention. Elle devrait être remplacée par la Convention sur la Limitation de Responsabilité en matière de Créances maritimes adoptée à Londres en 1976, qui augmente le plafond de responsabilité et l'étend aux sauveteurs. Toutefois, en vertu de l'article 3, la limitation ne s'applique pas aux créances pour des dommages nucléaires ni aux créances pour des dommages de pollution par des hydrocarbures au sens de la Convention sur la responsabilité de 1969 et des protocoles en vigueur. Parmi les Etats faisant l'objet de cette étude, seule la France l'a ratifiée, avec quelques réserves.

43. La Convention sur la Responsabilité pour les Dommages de Pollution par les Hydrocarbures résultant de la Recherche et de l'Exploitation des Ressources minérales du Sous-sol marin, adoptée à Londres en 1977, n'est pas encore entrée en vigueur, et au 1er juillet 1983, aucun des Etats faisant l'objet de cette étude ne l'avait ratifiée. La Convention s'applique exclusivement aux dommages de pollution provenant d'accidents survenus au-delà de la ligne des basses eaux de l'Etat exerçant un contrôle sur l'installation, si les dommages ont été subis dans le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat partie à la Convention. Elle établit un régime de responsabilité objective. Dans le cas d'opérations conjointes, les Etats sont tous solidairement responsables. La Convention couvre la pollution par les hydrocarbures et matières d'hydrocarbures. La responsabilité est limitée à 40 millions de droits de tirage spéciaux, sauf en cas de négligence délibérée où aucune limitation n'est prévue. Les personnes qui veulent se prévaloir de la limitation doivent constituer un fonds d'un montant égal au montant fixé pour la limitation de leur responsabilité.

#### La pollution d'origine tellurique

44. Jusqu'à présent on n'a conclu au niveau universel aucune convention restreignant les déversements de substances polluantes d'origine tellurique par l'intermédiaire des voies d'eau intérieures ou de l'atmosphère. Toutefois, la Réunion spéciale de hauts fonctionnaires d'administrations nationales spécialistes du droit de l'environnement, organisée par le PNUE à Montevideo du 28 octobre au 6 novembre 1981, a choisi comme l'un des sujets prioritaires pour lesquels des lignes directrices, principes ou accords universels devraient être mis au point, la pollution marine d'origine tellurique. Les recherches sur ce sujet et sur les autres sujets prioritaires recommandés par la Réunion furent approuvées par les décisions 10/21 et 10/24 prises par le Conseil d'Administration du PNUE lors de sa dixième session. La première réunion d'experts qui devra commencer les travaux de mise au point de lignes directrices sur la pollution marine d'origine tellurique est prévue pour la fin de 1983.

45. Il est opportun de mentionner ici la Convention relative aux Zones humides d'importance internationale, particulièrement comme Habitats de la Sauvagine, de 1971, qui est entrée en vigueur en décembre 1975. Elle fut amendée par un Protocole adopté le 3 décembre 1982 à Paris. Aucun des pays faisant l'objet de cette étude n'est partie à cette Convention ou à son Protocole. Bien qu'aucune des zones humides mentionnées dans la Convention ne soit située dans la région sous étude, cette Convention est intéressante vu les vastes étendues de zones humides et de mangroves qui dans les pays faisant l'objet de cette étude, ont besoin d'être protégées.

46. De même, la Convention concernant la Protection du Patrimoine mondial, culturel et naturel, adoptée à Paris à l'Unesco en 1972 et en vigueur depuis 1975, mérite d'être mentionnée dans cette section sur la pollution d'origine tellurique. En jouant un rôle décisif pour la protection de portions du territoire, fragiles ou d'importance écologique, elle peut avoir un effet direct sur l'élimination de la pollution d'origine tellurique. Vu les parties de l'environnement côtier et marin que ces deux Conventions se proposent de protéger, les mesures de protection ne pourront manquer d'être accompagnées d'une lutte acharnée contre la pollution d'origine tellurique. Au 1er juillet 1983, la France, les Seychelles et la Tanzanie avaient ratifié la Convention. Madagascar s'est joint à ces trois Etats pour devenir partie à la Convention le 6 février 1983.

#### La pollution due aux opérations menées au fond des mers et sur le plateau continental

47. La Convention sur la haute Mer de 1958 est entrée en vigueur en 1962. Elle stipule que tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les oléoducs, ou résultant de l'exploration et de l'exploitation du sol et du sous-sol marin. Au 1er juillet 1983, trois Etats de la région y étaient parties: le Kenya, Madagascar et Maurice.

48. La Convention sur le Plateau continental (1958) est entrée en vigueur en 1964 et s'applique dans le monde entier aux zones de plateau continental s'étendant au delà de la mer territoriale. Elle définit les limites du plateau continental comme étant l'isobathe de 200 mètres ou, au delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation naturelle desdites régions. Elle interdit entre autres toute gêne injustifiable à la navigation, à la pêche ou à la conservation des ressources biologiques de la mer, faisant suite à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles. Aux termes de la Convention, les Etats riverains sont également tenus de prendre toutes les mesures appropriées pour assurer la protection des ressources biologiques de la mer contre les agents nocifs dans les zones de sécurité qu'il convient d'établir autour des installations du plateau continental. Elle stipule également d'autres mesures préventives, telles que des dispositions concernant l'annonce de la construction d'installations, l'entretien des systèmes de signalisation adéquats pour la navigation, le démontage des installations abandonnées ou non utilisées, et le choix de sites éloignés des routes maritimes reconnues pour y implanter des installations. Au 1er juillet 1983 elle avait été acceptée notamment par la France le Kenya, Madagascar et Maurice. La France, Madagascar et Maurice ont également accepté le Protocole de signature facultative concernant le règlement obligatoire des différends relatifs à la Convention de Genève de 1958.

#### La pollution due aux immersions de déchets

49. La Convention de 1958 pour laquelle on a indiqué ci-dessus la participation des Etats, oblige les Etats contractants à prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radioactifs, en tenant compte de toute norme et de toute réglementation qui aurait pu être élaborées par les organismes internationaux compétents. En termes généraux, les Etats contractants sont également tenus de coopérer avec les organismes internationaux compétents à l'adoption de mesures tendant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien surjacent résultant de toute activité entraînant l'emploi de matériaux radioactifs ou d'autres agents nocifs. Toutes les Conventions de Genève de 1958 seront remplacées, pour les Etats parties à la récente Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, par les dispositions de cette Convention (Article 311 de la Convention de 1982).

50. La Convention internationale pour la Prévention de la Pollution des Mers résultant de l'Immersion de Déchets (1972) reconnaît que les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs propres ressources selon leur politique de l'environnement mais précise qu'ils ont aussi le devoir de s'assurer que les activités, exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommage à l'environnement d'autres Etats ou de zones situées en dehors de leurs juridictions nationales. Les parties contractantes s'y engagent à prendre toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution des mers par l'immersion de déchets et d'autres matières susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marine, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer. La Convention définit l'immersion comme "tout rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer ainsi que tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer". Elle ne s'applique pas aux rejets provenant de l'exploitation normale des navires, aéronefs, plates-formes et autres ouvrages.

51. Les déchets et produits dont l'immersion tombe sous le coup de la Convention sont groupés en trois catégories, selon la gravité du risque qu'ils présentent. Pour les matières de la première catégorie l'immersion est en principe totalement interdite. Cette catégorie comprend les composés organo-halogénés, mercure, cadmium et leurs composés, plastiques et autres matériaux synthétiques non destructibles généralement susceptibles de nuire à la pêche, à la navigation et aux autres usages légitimes de la mer, substances fortement radioactives, matériaux produits pour la guerre chimique ou biologique, ainsi que la plupart des hydrocarbures.

52. Pour d'autres substances, la Convention requiert seulement que l'Etat qui veut s'en débarrasser prenne des précautions spéciales. Leur immersion est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis spécifique. Il s'agit notamment des déchets qui contiennent une quantité notable d'arsenic, de plomb, de cuivre, de zinc, de composés organo-siliciés, de cyanures, de fluorures, de pesticides ainsi que des déchets radioactifs dont l'immersion n'est pas totalement prohibée. Toutefois, la septième réunion consultative des Parties contractantes a adopté une résolution demandant une suspension de toute immersion en mer de déchets radioactifs en attendant le rapport d'un groupe d'experts scientifiques qui devrait être disponible en 1985.

53. Quant à l'immersion de tous les autres déchets et matières, elle est simplement subordonnée à la délivrance préalable d'un permis général.

54. Ces interdictions ne s'appliquent pas aux navires et aéronefs militaires. On peut également y passer outre lorsqu'il est nécessaire d'assurer la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité des navires, aéronefs, plates-formes et autres ouvrages en mer.

55. La Convention prévoit que les parties contractantes ayant des intérêts communs à protéger dans le milieu marin d'une zone géographiquement définie s'efforceront, compte tenu des caractéristiques régionales, de conclure des accords régionaux en vue de prévenir la pollution due à l'immersion.

56. Au 1er juillet 1983, parmi les Etats faisant l'objet de la présente étude, seuls la France et le Kenya étaient parties à la Convention qui est entrée en vigueur en 1975.

#### La pollution due aux activités militaires

57. Le Traité sur l'Interdiction des Essais d'Armes nucléaires dans l'Atmosphère, dans l'Espace extra-atmosphérique et sous l'Eau (1963) a pour

objet, selon son préambule, de mettre un terme à la contamination de l'environnement humain par des substances radioactives. Il interdit toute explosion expérimentale d'arme nucléaire se produisant dans l'atmosphère, au-delà de ses limites, y compris l'espace extra-atmosphérique, ou sous l'eau, y compris les eaux territoriales ou la haute mer, ainsi que dans tout autre environnement, si une telle explosion entraîne la présence de débris radioactifs hors des limites territoriales de l'Etat sous la juridiction ou sous le contrôle duquel cette explosion se produit. Le traité est entré en vigueur en octobre 1963. Au 1er juillet 1983, étaient notamment Parties le Kenya, Madagascar, Maurice, la Somalie et la Tanzanie.

58. Le Traité interdisant de placer des Armes nucléaires et d'autres Armes de Destruction massive sur le Fond des Mers et des Océans ainsi que dans leur Sous-sol (1971) interdit que l'on place des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers ainsi que dans leur sous-sol. Il interdit également la construction d'installations de lancement ou d'autres installations expressément conçues pour le stockage, les essais ou l'utilisation de telles armes. Il ne s'applique qu'aux zones qui sont situées au-delà de 12 milles marins des côtes. Il est entré en vigueur en mai 1972. au 1er juillet 1983 Maurice était Partie à la Convention; Madagascar et la Tanzanie l'ont signée en 1971.

59. La Convention sur l'Interdiction d'utiliser des Techniques de Modification de l'Environnement à des Fins militaires ou toutes autres Fins hostiles (1977) est entrée en vigueur en 1978. Elle a été préparée par la Conférence du Comité des Nations Unies du Désarmement, en application de la résolution 31/72 de l'Assemblée générale des Nations Unies. Tout en préconisant l'instauration d'une coopération internationale pour l'utilisation pacifique des techniques de modification de l'environnement telles que définies à l'Article II (qui inclut les modifications artificielles de l'hydrosphère terrestre), la Convention interdit l'usage de ces techniques à des fins hostiles susceptibles de causer un préjudice grave à d'autres Etats. Aucun des Etats de la région n'est Partie à la Convention; Madagascar l'a signée en 1977.

#### La protection des espèces marines

60. La Convention internationale pour la Réglementation de la Chasse à la Baleine, de 1946, est entrée en vigueur en 1947. Elle fut amendée par un protocole de 1956 qui est entré en vigueur en 1959. Au 1er juillet 1983, quatre Etats parmi ceux faisant l'objet de la présente étude étaient parties à la Convention et membres de la Commission baleinière internationale: la France, le Kenya, Maurice et les Seychelles. Pour la saison pélagique 1980-1982 et pour la saison côtière 1982, les limites de prise fixées par la CBI pour toutes les espèces de baleine dans l'Océan indien nord et sud équivalaient à une interdiction totale. C'est à l'initiative des Seychelles que la CBI a entrepris la création d'un sanctuaire baleinier dans l'Océan indien.

61. La Convention sur le Commerce international des Espèces sauvages de Flore et de Faune menacées d'Extinction (CITES), adoptée à Washington en 1973, en vigueur depuis 1975, réglemente le commerce international des espèces menacées et en danger. Plusieurs espèces marines sont couvertes par les trois annexes de la Convention. Au 1er juillet 1983, parmi les Etats faisant l'objet de cette étude, la France, le Kenya, Madagascar, Maurice, les Seychelles et la Tanzanie étaient parties à la Convention.

62. La Convention sur la Conservation des Espèces migratrices appartenant à la Faune sauvage (Bonn, 1979) fait également référence à des espèces marines dans son

annexe 1 (espèces migratrices en danger) et dans son annexe 2 (espèces migratrices devant être sujettes à des accords). Au 1<sup>er</sup> juillet 1983 aucun des Etats faisant l'objet de cette étude étaient parties à la Convention. La France et Madagascar l'ont signée en 1979.

63. La Convention internationale pour la Protection des Végétaux (Rome, 1951) qui est entrée en vigueur en 1952, pourrait théoriquement couvrir les plantes marines cultivées. Au 1<sup>er</sup> juillet 1983, la France, le Kenya, Madagascar, parmi les pays faisant l'objet de cette étude, avaient ratifié la Convention.

#### La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

64. Entre 1970 et 1982 un processus de révision générale de l'ensemble du droit de la mer a commencé au sein de l'Organisation des Nations Unies. Par sa résolution 2760 (XXV) l'Assemblée générale a convoqué la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qui a eu pour mandat d'adopter une convention traitant de toutes les questions relatives au droit de la mer, y compris la protection de l'environnement marin. Tous les Etats faisant l'objet du présent rapport ont participé à la Conférence.

65. Les délégations de 144 pays se sont réunies en Jamaïque du 6 au 10 décembre 1982 pour la dernière session de la Conférence et la signature de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Le 10 décembre 1982, 119 délégations ont signé la nouvelle Convention. Parmi celles-ci figuraient la France, le Kenya, Madagascar, Maurice, le Mozambique, les Seychelles, la Somalie et la Tanzanie. Maurice et la Somalie ont déjà engagé la procédure de ratification.

66. Dans cette Convention en 17 parties, les dispositions relatives à la protection et à la préservation de l'environnement marin sont contenues dans la partie XII. De plus, un certain nombre de dispositions qui figurent dans d'autres parties sont tout à fait pertinentes en ce qui concerne la conservation des ressources biologiques de la mer (articles 61, 63 à 67, 117 à 120). Le texte reconnaît l'obligation générale des Etats de protéger et de préserver le milieu marin, et reconnaît d'autre part le droit souverain des Etats à exploiter les ressources naturelles conformément à leur politique d'environnement. Les Etats doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quel qu'en soit l'origine, et veiller à ce que les activités qui relèvent de leur juridiction ne cause aucun préjudice par pollution à d'autres Etats ou au delà des zones où ils exercent des droits souverains. Le texte contient les dispositions cadres et prévoit que les Etats coopèrent au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées compatibles avec la Convention. Lorsqu'ils prennent ces mesures, les Etats agissent de manière à ne pas déplacer le préjudice ou les risques d'une zone dans un autre.

67. Les Etats doivent se tenir mutuellement informés de tout risque imminent de pollution du milieu marin, et doivent coopérer pour lutter contre la pollution et élaborer des plans d'urgences à cette fin. Ils coopèrent en vue de promouvoir des études, d'entreprendre des programmes de recherche, d'échanger des renseignements et des données, et d'établir les critères scientifiques appropriés. Une disposition vise également la coopération pour la surveillance continue de l'environnement. Les Etats en développement se voient reconnaître un traitement préférentiel par les organisations internationales et doivent recevoir une assistance technique et scientifique.

68. Les Etats doivent prendre des mesures nationales sur la pollution marine d'origine tellurique, sur la pollution résultant de l'exploration et de

l'exploitation des fonds marins, et sur la pollution provenant des installations sous leur juridiction, ainsi que sur la pollution due à l'immersion de déchets et sur la pollution d'origine atmosphérique ou trans-atmosphérique. Dans chaque cas, la possibilité d'une action complémentaire au niveau régional, par l'harmonisation des politiques nationales et l'adoption de règles, normes, procédures et pratiques recommandées au niveau régional, est envisagée. Des mesures pour la prévention de la pollution due aux activités menées dans la Zone sont prévues dans une disposition générale de la Partie XI.

69. En ce qui concerne la pollution par la navigation, les Etats doivent mettre au point des normes et des règles internationales et, au niveau national, adopter des lois et des règlements concernant les navires battant leur pavillon; les mesures nationales doivent être au moins aussi sévères que les règles et normes internationales. Chaque Etat peut adopter ses propres lois et règlements pour les navires naviguant dans sa mer territoriale, mais ces textes ne doivent pas gêner le passage inoffensif des navires étrangers. Dans leur zone économique exclusive les Etats peuvent adopter des lois pour l'application des règles et normes internationales communément acceptées. Lorsque de telles règles et normes sont jugées insuffisantes pour répondre aux circonstances particulières d'une zone spécialement sensible située à l'intérieur de la zone économique, un Etat côtier peut demander à l'organisation internationale compétente de déclarer cette zone, zone spéciale.

70. La Convention contient un certain nombre de dispositions sur la mise en application de ces mesures, notamment ce qui concerne les droits des Etats côtiers. La mise en application des mesures prises contre la pollution d'origine tellurique, la pollution provenant d'activités relatives aux fonds marins, et la pollution d'origine atmosphérique est laissée aux Etats, alors que l'application des mesures sur la pollution provenant d'activités exercées dans la Zone est laissée à l'Autorité internationale des fonds marins, en coopération avec les Etats parties. Les mesures sur l'immersion doivent être mises en application par l'Etat sur son territoire, par l'Etat du pavillon et l'Etat côtier pour l'immersion dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental, et par l'Etat du port en ce qui concerne le chargement de bateaux menant les opérations d'immersion. En ce qui concerne les rejets dus à l'exercice normal de la navigation, la responsabilité pour mettre en application les normes et règles internationales incombe à l'Etat du pavillon et à l'Etat du port pour les navires se trouvant volontairement au port lorsque de toute évidence ces navires ont effectué les rejets en infraction des normes et règles internationales, en haute mer, dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive. L'Etat du port peut aussi à la demande de l'Etat qui a eu à souffrir des rejets à l'intérieur de sa zone économique exclusive ou de sa mer territoriale, faire enquête et prendre action sur les prétendues violations.

71. Les pouvoirs de mise en application de l'Etat côtier, lorsque le navire visé ne se trouve pas volontairement dans l'un de ses ports, dépend de l'endroit où a été commis l'infraction. Si la prétendue infraction a eu lieu à l'intérieur de sa mer territoriale, l'Etat côtier peut faire une inspection et, lorsque les éléments de preuve le justifient, tenter une action et poursuivre le capitaine et le propriétaire du navire. Si l'infraction a eu lieu dans la zone économique exclusive, à l'encontre des normes et règlements internationaux, ou de la législation nationale les appliquant, l'Etat côtier peut demander des renseignements au navire afin d'établir l'infraction. Lorsque l'infraction s'est traduite par d'importants rejets et une pollution sensible, et si le navire a refusé de donner des renseignements, ou si les renseignements fournis sont en contradiction flagrante avec les faits, l'Etat côtier peut procéder à l'inspection matérielle du navire. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire navigant dans la zone économique exclusive a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants, l'Etat

côtier peut poursuivre directement, à condition que les dispositions en vigueur concernant le versement d'une caution ou le dépôt d'une autre garantie financière soit respectées. Lorsque des enquêtes sur les navires étrangers sont entreprises, les navires ne doivent pas être retardés plus longtemps qu'il n'est nécessaire, et des systèmes de garantie doivent être permis. Dans tout procès pour infraction en dehors des eaux intérieures, seule des peines pécuniaires peuvent être imposées.

72. Les dispositions de la Convention sont sans préjudice des obligations assumées en vertu des conventions et accords spéciaux conclus pour détailler les principes généraux de la Convention cadre.

#### Autres négociations au niveau universel

73. Le groupe de travail d'experts en droit de l'environnement, du PNUÉ, a entrepris l'étude des aspects juridiques des opérations "off-shore" menées à l'intérieur des limites de juridiction nationale. Le même groupe a servi de comité préparatoire pour la réunion spéciale des hauts fonctionnaires d'administrations nationales spécialistes en droit de l'environnement qui s'est réunie à Montevideo du 28 octobre au 6 novembre 1981, sous les auspices du PNUÉ. Comme nous l'avons mentionné au paragraphe 44, la réunion a sélectionné la pollution d'origine tellurique comme l'un des trois sujets prioritaires pour un travail en profondeur. La même réunion a sélectionné huit autres sujets, parmi lesquels la gestion des zones côtières, et a recommandé au PNUÉ de mettre au point des lignes directrices et des principes pour ces sujets particuliers. Les conclusions de la réunion de Montevideo furent toutes endossées par le Conseil d'Administration du PNUÉ lors de sa dixième session (Nairobi, mai 1982, Décision 10/21).

#### COOPERATION AU NIVEAU REGIONAL, SOUS-REGIONAL ET BILATERAL

74. La Convention africaine pour la Conservation de la Nature et de ses Ressources (1968), applicable à l'ensemble du continent, est entrée en vigueur en octobre 1969. Elle a notamment été ratifiée par le Kenya, Madagascar, les Seychelles et la Tanzanie. Elle enjoint aux Etats contractants d'adopter des politiques touchant la conservation, l'utilisation et la mise en valeur des eaux souterraines et de surface, et de prendre les mesures appropriées pour assurer, entre autres, la prévention et l'élimination de la pollution des eaux. Lorsque les ressources en eau sont partagées par deux Etats contractants au moins, ceux-ci doivent se consulter et, en cas de nécessité, créer des commissions publiques des eaux qui traiteront des problèmes posés par l'utilisation commune de ces ressources et assureront conjointement leur mise en valeur et leur conservation. Cette Convention est en voie de révision sous les auspices de l'OUA. Les amendements prévus visent d'abord à étendre légèrement le champ d'application de la Convention à des sujets tels que la qualité de l'air; ensuite, à adapter les dispositions du texte aux nouveaux développements survenus depuis 1968, tels que CITES; enfin, à mettre davantage l'accent sur une évaluation continue de la Convention par l'OUA.

75. Le présent programme régional du PNUÉ pour la région de l'Afrique de l'Est n'a pas été créé de toutes pièces. De fait, les neuf Etats de la région ont déjà fait l'expérience d'une coopération fructueuse dans un secteur important de la protection et de la mise en valeur de l'environnement marin et côtier: le secteur des pêches. Ces neuf Etats sont également les neuf membres du Comité pour le développement et l'aménagement des pêches dans le Sud-ouest de l'Océan indien, qui jusqu'à présent a tenu deux sessions et en tiendra une troisième en décembre 1984. Le Comité fut établi en 1980 dans le cadre plus large de la Commission des Pêches pour l'Océan indien (CPOI), un organisme de la FAO. Le CPOI fut établi par le Conseil de la FAO

lors de sa 48 ième session (1967, résolution 2/48) afin de promouvoir et de coordonner les programmes nationaux de l'ensemble du secteur de la conservation et du développement des pêcheries, afin de promouvoir également la recherche et les activités de développement dans la région, par la coopération internationale, et afin de passer en revue les problèmes de gestion, en particulier en ce qui concerne les ressources "off-shore". Le Comité du Sud-ouest de l'Océan indien auquel nous venons de faire référence est un organe subsidiaire du CPOL. Sa dernière session, la seconde, a eu lieu à Mahé (Seychelles) du 13 au 15 décembre 1982. Les neuf pays faisant l'objet de cette étude ont participé à cette session au cours de laquelle l'Etat des pêcheries de la région a été passé en revue, pays par pays, alors qu'une liste des priorités avait été établie par la première session du Comité (avril 1981). Une attention plus particulière fut accordée au problème de la petite pêche, suite à une recommandation de l'atelier FAO sur les systèmes de suivi, de contrôle, et de surveillance (Mahé, Seychelles, septembre 1982). Le Comité a recommandé qu'une étude de factibilité soit entreprise qui couvrirait entre autres les questions d'harmonisation des législations, des conditions de permis, de présentation des renseignements, et d'immatriculation des bateaux. La nécessité d'un échange de renseignements au niveau régional, d'un rassemblement régional des données, et d'un transfert réciproque au niveau régional des connaissances en matière de pêche, fut soulignée. Recouvrant la même région, un projet régional FAO/PNUD de gestion et de mise en valeur des pêcheries a commencé en 1979 et devrait s'étendre jusqu'en 1986, jouant un rôle de coordination et de dissémination de l'information en matière de technologie, de statistique et de formation sur les pêches.

76. Les neuf Etats sont tous membres des Nations Unies, et huit d'entre eux coopèrent de façon continue dans le cadre de la Commission économique pour l'Afrique (CEA). Plusieurs programmes de la CEA sont directement liés à la protection et à la mise en valeur du milieu marin et côtier. En 1980, la CEA a organisé avec l'appui du PNUD, un séminaire de juristes sur l'élaboration d'une législation relative à la protection de l'environnement dans la région de la CEA (Addis Ababa, 29 septembre - 3 octobre 1980). La réunion a formulé une série de recommandations et de lignes directrices, en particulier sur l'analyse des impacts sur l'environnement, les zones protégées, la gestion des ressources marines et des zones côtières. Ces recommandations, bien que principalement dirigées vers l'action nationale, contiennent des appels à la coopération régionale pour ces secteurs. Les mêmes huit pays sont membres de l'Organisation de l'Unité africaine (OUA), créée en 1963. Parmi les objectifs énumérés à l'article 2 de la Charte de l'OUA, on remarque la coordination et l'intensification de la coopération internationale et régionale dans tous les domaines. Ces Etats sont également parties à l'Accord établissant la Banque africaine de Développement (1963), dont l'objectif est de contribuer au développement économique et au progrès social de ses membres, individuellement ou conjointement. Plus récemment, le Kenya, le Mozambique et la Tanzanie sont devenus parties à l'accord portant création d'un Centre régional de réforme agraire et de développement rural de l'Afrique (CIRDAfrica), signé en septembre 1979. L'objectif principal du Centre est d'appuyer les initiatives nationales, de stimuler et de promouvoir la coopération régionale en matière de réforme agraire et de développement rural en Afrique. Ce Centre fût été établi à la suite de la Conférence mondiale sur la réforme agraire et le développement rural (Rome, 1977).

77. Le Comité spécial sur l'Océan indien, créé en 1972 par l'Assemblée générale des Nations Unies, fait l'étude des diverses implications de la résolution 2832 (XXVI) du 16 décembre 1971 de l'Assemblée générale déclarant l'Océan indien zone de paix perpétuelle. La France, le Kenya, Madagascar, Maurice, le Mozambique, la Somalie et la Tanzanie sont membres du Comité qui a tenu sa dernière conférence à Colombo en 1981. Les Seychelles sont plus récemment devenues membres et ont participé à la première session de 1983 du Comité, en février dernier à New York.

78. Le 17 juillet 1982, le Premier Ministre de Maurice a annoncé l'établissement d'une Commission de l'Océan indien. Son objet est dans un premier temps de développer la coopération entre Madagascar, Maurice et les Seychelles.

79. Au niveau sous-régional, le Mozambique et la Tanzanie coopèrent avec d'autres Etats africains au sein de la Conférence de coordination du développement de l'Afrique australe (SADCC), établie en avril 1980. L'un de ses objectifs est la mobilisation de ressources nationales et régionales pour mener des politiques nationales, inter-Etats et régionales destinées à réduire la dépendance et à fonder une véritable coordination régionale. Le Mozambique doit particulièrement s'occuper des transports et des communications, et la Tanzanie du développement industriel. En vertu du traité pour l'établissement d'une zone de commerce préférentielle pour les Etats de l'Afrique orientale et australe, signé le 21 décembre 1981, huit des neuf Etats visés par la présente étude, coopèrent au développement de tous les secteurs de l'activité économique, particulièrement dans les secteurs industriels, dans les communications, l'agriculture et les ressources naturelles (article 3). Le Protocole sur le transport et les communications inclut le transport maritime et les ports ainsi que les services météorologiques. Celui sur la coopération dans le domaine du développement agricole recouvre toutes les denrées agricoles, y compris les pêcheries, et les produits forestiers.

80. Au niveau bilatéral, plusieurs accords ou lettres d'entente ont été ou sont sur le point d'être signés sur des questions relatives à l'assistance à la navigation aérienne et maritime, spécialement en ce qui concerne l'échange de données météorologiques. Il est évident qu'il y a encore matière au renforcement de la coopération au niveau bilatéral et sous-régional, s'entendant de pays qui ont tant en commun: la mer. Ici aussi, le secteur des pêches semble être des plus prometteurs. Le Mozambique et les Seychelles ont déjà négocié chacun de leur côté de nombreux accords bilatéraux sur les pêches, mais seules les Seychelles sont liées par un accord bilatéral avec un autre des pays faisant l'objet de cette étude: en octobre 1982, les Seychelles ont mis sur pied une entreprise commune de pêche avec la France. Enfin, il faudrait mentionner ici deux accords de délimitation des frontières maritimes: le premier est un échange de lettres entre le Kenya et la Tanzanie de 1975 et 1976, le second est une convention du 2 avril 1980 entre la France et Maurice, délimitant les zones économiques exclusives respectives de La Réunion et de Maurice.

## PARTIE II: APERCU DES LEGISLATIONS NATIONALES

81. La constitution étant dans chaque pays au sommet de la hiérarchie des normes juridiques internes, il est bien naturel de commencer une étude des législations nationales sur l'environnement par une analyse des constitutions, afin de rechercher toute disposition concernant notre sujet.

82. L'Article 7 de la Constitution malgache de 1972 inclue les ressources naturelles dans le domaine public. En vertu de l'Article 30 de la Constitution de la République fédérale islamique des Comores, du 1<sup>er</sup> octobre 1978, amendée le 24 octobre 1982, le Gouvernement fédéral reçoit le pouvoir législatif sur la protection de l'environnement; les lois des Etats fédérés sur le sujet doivent être plus strictes que les dispositions fédérales. La Constitution du Mozambique fait également référence aux questions d'environnement, mais sous un autre angle. L'Article 8 de la Constitution de 1978 prévoit que toutes les ressources naturelles y compris les eaux territoriales et le plateau continental appartiennent à l'Etat. Le même article fait référence et souscrit à la Charte des Droits et Devoirs économiques des Etats, adoptée par la 29<sup>ième</sup> Session de l'Assemblée Générale des Nations Unies par Résolution 3280 (XXIX) du 12 décembre 1974. Le préambule de la Charte mentionne la protection, la préservation et la mise en valeur de l'environnement. L'Article 3 oblige chaque état à coopérer afin qu'un meilleur usage soit fait des ressources naturelles partagées entre deux ou plusieurs pays, et l'Article 30 de la Charte se lit comme suit: "La protection, la préservation et la valorisation de l'environnement ...sont la responsabilité de tous les Etats". Il est également intéressant de mentionner l'Article 24 qui rappelle que la République populaire du Mozambique souscrit au principe d'une zone de paix dénucléarisée pour l'Océan indien.

### LES LEGISLATIONS NATIONALES APPLICABLES A LA POLLUTION MARINE PROVENANT DES REJETS PAR LES NAVIRES

83. Tous les Etats de la région de l'Afrique de l'Est sont unanimes à reconnaître que leurs côtes longent la route maritime pour pétroliers la plus fréquentée du monde, et sont pleinement conscients du danger potentiel de pollution de leurs eaux côtières en cas d'accident. En conséquence, l'éventail des lois et règlements nationaux sur ce sujet devrait refléter pleinement cette situation. Dans cette section, deux aspects des différents textes seront considérés, à savoir: le champ d'application, et les mesures préventives. Les sanctions seront examinées en tant que dispositions ancillaires aux dispositions analysées sous ces deux aspects.

#### Champ d'application

84. Par champ d'application de la législation on entend: les zones géographiques auxquelles les lois nationales s'appliquent; le type d'embarcation visé par cette législation; la définition de substance polluante.

85. La plupart des lois nationales sur la pollution par les navires s'appliquent à la mer territoriale et à la zone économique exclusive. Dans le cas de Kénya, la loi sur les eaux territoriales de 1972 (chapitre 375 des lois de Kénya) est très claire quant à l'interdiction des rejets d'hydrocarbures par les navires. Les eaux territoriales s'étendent jusqu'à 12 milles marins. Toutefois, le Kénya a également

étendu sa juridiction sur une zone économique exclusive de 200 milles marins à partir des lignes de base. Ces juridictions furent affirmées par un décret présidentiel du 28 février 1979, décret qui reprend les termes de l'Article 56 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982, laissant ainsi aux Etats tiers et aux nationaux pleine liberté de navigation, tout en réservant la juridiction du Kenya sur les problèmes de réglementation, d'élimination et de lutte contre la pollution.

86. Depuis 1973, Madagascar s'est octroyé une mer territoriale de 50 milles, et une zone économique exclusive de 100 milles au delà de la mer territoriale. Un décret de 1970 délimite les eaux intérieures du pays. Tous ces textes seront modifiés ou abrogés lorsque Madagascar, qui vient de signer la Convention de 1982 sur le Droit de la Mer, ratifiera cette Convention.

87. Une loi de 1982 (No. 82 - 005) définit les eaux maritimes des Comores. Le texte reprend la notion d'eaux archipélagiques développée par la Convention sur le Droit de la Mer de 1982. Les eaux territoriales s'étendent jusqu'à 12 milles à partir de la ligne de base. La zone économique exclusive s'étend à 200 milles ou jusqu'à la ligne médiane entre les côtes des Comores et les côtes des pays étrangers voisins, cette dernière proposition pouvant être négociée par convention (Article 6). L'Article 7 de la loi s'inspire clairement de ce qui est maintenant l'Article 56 de la Convention de 1982.

88. Au Mozambique, l'ordonnance No. 31/76 du 19 août 1976, définit les droits exclusifs du pays sur les ressources économiques de la mer au large des côtes du Mozambique. L'Article 1<sup>er</sup> définit une mer territoriale de 12 milles, et l'Article 2 une zone contiguë de 200 milles.

89. Maurice et les Seychelles ont des dispositions presque semblables à celles du Kenya. La loi mauritienne du 1<sup>er</sup> août 1978 et la loi des Seychelles de la même année sur les zones maritimes prévoient une mer territoriale de 12 milles et une zone économique exclusive de 200 milles. Comme dans le cas du Kenya, les deux lois insulaires comportent des dispositions relatives à l'élimination de la pollution marine.

90. La Somalie et la Tanzanie ont toutes deux des dispositions relatives aux limites de la juridiction nationale. Ces limites sont toutefois exprimées de manière différente. Dans le cas de la Somalie, le code maritime de 1959 amendé par la loi No. 37 du 10 septembre 1972 étend la mer territoriale du pays à 200 milles marins. Bien que la loi ne comporte aucune disposition spécifique sur l'élimination de la pollution marine, on peut penser que ce sujet est couvert par l'exercice normal des pouvoirs de ce pays à l'intérieur de sa mer territoriale. Ce qui doit être souligné ici, c'est la signature par la Somalie de la Convention de 1982 sur le Droit de la Mer, convention qui ne permet pas de maintenir un tel régime; on peut donc s'attendre à ce que cette législation soit modifiée en conséquence.

91. En Tanzanie, un décret présidentiel pris en vertu de l'Article 2 de la Constitution (G.N. No. 209) du 7 septembre 1973 déclare une mer territoriale de 50 milles marins. Comme dans le cas de la Somalie aucune disposition expresse ne concerne l'élimination de la pollution marine que ce soit celle provenant des navires ou de toute autre source; la question peut-être couverte implicitement par le pouvoir général qu'exerce le pays sur ses eaux territoriales. Toujours comme dans le cas de la Somalie, la Tanzanie a signé la Convention de 1982 sur le Droit de la Mer et l'on peut donc s'attendre à ce que le décret de 1973 soit amendé en conséquence.

92. En plus de la juridiction nationale sur la mer territoriale et la zone économique exclusive, certains pays ont des dispositions traitant des zones

spéciales à protéger de la pollution par les navires. La loi du Kenya sur la marine marchande (Loi No. 35 de 1977) et la loi tanzanienne sur le même sujet (No. 15 du 6 octobre 1977) semblent dans les deux cas s'inspirer de l'Article 1<sup>er</sup> de la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures (OILPOL), puisque ces deux textes interdisent le rejet par les navires de tout hydrocarbure ou mélange d'hydrocarbures dans tout port ou à l'intérieur d'une limite fixée à 100 milles marins de la côte. Avec le nouveau régime juridique de la Convention de 1982 qui reconnaît aux Etats côtiers l'exercice de leur juridiction en matière d'élimination de la pollution marine à l'intérieur de la zone économique exclusive, les deux pays pourraient décider de modifier ces dispositions.

93. Maurice et les Seychelles ont adopté en 1977 des lois sur les zones maritimes. Ces lois comportent des dispositions pour les zones délimitées. Le Président des Seychelles ou, selon le cas, le Premier Ministre de Maurice peut, par décret, délimiter des zones spéciales pour les fins de protection de l'environnement marin.

94. En ce qui concerne les zones d'application, l'Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'annexe I de la loi seychelloise de 1974 sur les rejets en mer, interdit tout rejet dans les eaux territoriales de ce pays; la loi interdit également les rejets en dehors des eaux territoriales seychelloises par tout navire immatriculé aux Seychelles; elle interdit enfin le chargement de substances ou matières à bord de tout navire, aéronef, véhicule sur coussin d'air ou engin maritime, sur le territoire ou à l'intérieur des eaux territoriales des Seychelles, pour rejet en mer, quelque soit l'endroit du rejet. De plus, la loi sanctionne le chargement de telles substances ou matières dans un port des Seychelles, quelque soit l'endroit prévu pour les opérations d'immersion.

95. Le décret No. 78-148 du 3 février 1978 retient à la Réunion le concept d'une zone économique de 200 milles. La limite des eaux maritimes dans les estuaires de l'île est fixée par Arrêté No. 615/IM du 1<sup>er</sup> juillet 1955.

96. Les lois nationales sur le régime de la zone économique exclusive du Kenya, de Maurice et des Seychelles ne donnent pas de définition explicite des navires qui font l'objet de mesures d'élimination de la pollution. Les lois de Maurice et des Seychelles font référence à l'entretien des installations, engins et structures en mer, ce qui peut être interprété de façon large comme incluant les navires tels que définis par la Convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires (MARPOL).

97. Les lois du Kenya et de la Tanzanie sur la marine marchande livrent la même définition du mot "navire". Un navire s'entend de tout engin utilisé pour la navigation qui ne soit pas à rames, et un vaisseau s'entend de tout bateau ou engin utilisé ou destiné à être utilisé pour la navigation. Les lois s'appliquent également aux bateaux à voile ou bateaux à vapeur. L'Article 309 de cette loi interdit à tout navire, quelque soit sa nationalité, de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures dans un port ou dans la mer à moins de 100 milles des côtes. Le même article interdit à tout bateau enregistré au Kenya ou en Tanzanie, selon le cas, de rejeter des hydrocarbures ou mélanges d'hydrocarbures à moins de 100 milles de toute terre. Ainsi, tandis que les lois nationales s'appliquent au navires étrangers dans un port ou à moins de 100 milles des côtes de ces deux pays, les navires enregistrés soit au Kenya soit en Tanzanie sont sujets à ces lois nationales, quelque soit l'endroit où ils se trouvent.

98. Maurice et les Seychelles retirent certains navires du champ d'application des mesures d'élimination de la pollution. Le décret seychellois de 1975 sur la marine marchande (pollution par les hydrocarbures) ne s'applique pas aux navires gouvernementaux jure imperii, ni aux bateaux de guerre ou à leurs escortes.

99. La liste de substances polluantes fixée par les législations nationales est de façon évidente inspirée de la Convention OILPOL de 1954 qui est limitée aux hydrocarbures, ou mélanges d'hydrocarbures et à l'huile diesel lourde. Ceci ne va pas aussi loin que la Convention MARPOL de 1973 qui s'applique plus largement aux "substances nuisibles". Ainsi, l'Article 1er de la Loi seychelloise de 1975 sur la marine marchande (pollution par les hydrocarbures) prévoit une responsabilité du propriétaire du navire seulement dans les cas de rejets d'hydrocarbures transportés en vrac, ou de tout hydrocarbure transporté par navire comme cargaison ou sous toute autre forme. De même, l'Article 309 des lois de 1967 du Kenya et de Tanzanie sur la marine marchande interdit le rejet de tout hydrocarbure, mélange d'hydrocarbures ou huile diesel lourde.

100. A Madagascar, la législation sur la pollution marine par les hydrocarbures ou les mélanges hydrocarbures provenant des navires, reprend la Convention OILPOL de 1954 amendée en 1962 et 1969. La législation annexe s'est inspirée du même texte, bien que quelques dispositions de la Convention MARPOL de 1973 amendée en 1978 ait déjà pénétré dans les règlements nationaux sur ce sujet.

101. Aux Comores, une loi du 16 mai 1973 (No. 477) prévoit une interdiction générale de la pollution marine par les hydrocarbures provenant des navires, des bateaux et des pétroliers. Le texte est limité aux navires nationaux. Les peines peuvent aller jusqu'à 200.000 CFA (300 dollars américains environ) et jusqu'à une peine d'emprisonnement de deux ans infligée au capitaine du navire.

102. L'Article II du décret-loi No. 90/71 du 22 mars 1971 interdit dans les eaux du Mozambique le rejet de tout hydrocarbure ou mélange d'hydrocarbures si ce rejet n'est pas conforme aux conditions fixées par les conventions internationales applicables. La Convention OILPOL de 1954, amendée en 1962, a été incorporée aux droit national par Ordonnance No. 46/186 du 11 février 1965. Le décret No. 45092 du 21 juin 1963 rend obligatoire la tenue d'un registre d'hydrocarbures pour tous les navires nationaux.

103. Probablement plus pour prévenir la pollution de l'air que la pollution marine, l'article 310 des lois du Kenya et de la Tanzanie interdit l'émission de fumée lourde par les navires. La loi entend par "fumée lourde" toute fumée qui atteindrait ou dépasserait le degré 2 sur l'échelle standard connue sous le nom d'échelle de Ringalmann. Un renvoi à cette disposition n'est pas hors de propos, dans la mesure où les fumées polluantes peuvent polluer l'environnement marin par les précipitations atmosphériques.

104. Bien que les matières polluantes soient normalement rejetées en mer par les navires, une définition stricte du mot "immersion" est inscrite à la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets. L'Article III (a) définit l'immersion comme "tout rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir de navires, aéronefs, plateformes ou autres ouvrages placés en mer" et "tout abordage en mer de navire, aéronef, plateforme ou autre ouvrage placé en mer".

105. Les Seychelles sont, avec la France, le seul pays de la région ayant adopté une loi sur le sujet: loi de 1974 sur les immersions en mer et ordonnance de 1975 sur les territoires d'outremer adoptée par la Grande Bretagne pour l'archipel pendant la période coloniale et appliqué en 1976 (S.I. No. 36, 1976). Cette législation ne fait référence qu'aux matières ou substances dont l'immersion est interdite, mais ne donne aucune définition. Puisque l'objet de cette législation était d'appliquer aux territoires des Seychelles la loi britannique de 1974 sur les immersions, et puisque l'Article 6 de l'annexe 1 de cette loi indique qu'elle fut rédigée à la suite de la Convention d'Oslo de 1972 et de la Convention de Londres de

la même année sur l'immersion, on peut en conclure que les matières et substances sont celles visées par les Annexes I, II et III de ces Conventions.

106. L'immersion peut cependant être autorisée par permis du gouvernement. On peut penser que les conditions de ce permis sont celles de la Convention de Londres de 1972 sur l'immersion qui interdit le rejet des matières figurant à l'annexe I, matières considérées si toxiques qu'elles ne peuvent pas être tolérées en mer, alors que les matières figurant aux deux autres annexes peuvent faire l'objet de permis d'immersion. Ces permis doivent être affichés et mis à la disposition du public pour consultation.

107. Les agents chargés de l'application de la loi peuvent inspecter tous lieux ou navires pour dépister les infractions. Lors de ces inspections, les agents peuvent ouvrir les containers, examiner les appareils, contrôler les permis et prendre copie de tous les papiers présentés. Le refus de se soumettre aux formalités imposées, ou le refus de répondre aux questions, de montrer les papiers ou autres documents, ou le refus de donner libre accès aux inspecteurs constitue une infraction qui peut être punie par une peine ne dépassant pas 200 livres sterling et, en cas de récidive, par une peine ne dépassant pas 400 livres sterling.

108. Le texte principal qui en France, et donc à La Réunion, traite du problème de la pollution marine par les hydrocarbures rejetés par les navires, est la loi du 26 décembre 1964, amendée par les lois du 16 mai 1973 et du 2 janvier 1979. Ces textes vont plus loin que la Convention OILPOL de 1954 en soumettant les petites unités non visées par la convention, à un contrôle similaire, pourvu que ces unités soient équipées d'un moteur d'une puissance supérieure à 200 chevaux. Les sanctions sont sévères: jusqu'à 5 millions de francs français (sept cent mille dollars environ) et cinq ans d'emprisonnement si le navire tombe sous le coup de la Convention OILPOL; 1 million de francs et deux ans d'emprisonnement pour le capitaine des autres navires. Les propriétaires et les armateurs sont tenus conjointement et solidairement responsables à moins qu'ils n'aient donné des instructions écrites de se conformer de la Convention OILPOL et aux dispositions de la législation nationale. De plus, si l'infraction a été commise à la suite d'instructions spécifiques du propriétaire ou de l'armateur, les deux peuvent être condamnés au double des amendes ou peines ci-haut mentionnées. Des sanctions sévères sont également prévues pour le non-respect des règlements de navigation.

109. Le décret français du 24 mars 1978 sur la pollution marine accidentelle, qui s'applique également à La Réunion, rend obligatoire pour le capitaine d'un navire transportant des hydrocarbures d'informer les autorités maritimes de son entrée dans les eaux territoriales, ainsi que de faire rapport de tout accident survenu à moins de 50 milles des côtes. La Loi No. 79-1 du 2 janvier 1979 étend ces obligations aux navires transportant des matières dangereuses et entrant dans les eaux territoriales françaises. Les amendes peuvent atteindre 500.000 francs (environ 70.000 dollars) et les peines deux ans de prison.

110. La loi No. 76-599 du 7 juillet 1976 vise la pollution marine causée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs. La loi fait de nombreuses références à la Convention d'Oslo de 1972 sur l'immersion, à laquelle la France est partie.

#### Mesures préventives

111. La pollution par les navires est de deux sortes: accidentelle ou intentionnelle. Les risques d'une pollution accidentelle peuvent être réduits par l'adoption de certaines règles de navigation, de chargement et de déchargement, entre autres mesures. Par ailleurs, on peut prévenir les actes de pollution intentionnelle en recourant à la notion de responsabilité et en prévoyant des

dispositifs de réception pour les hydrocarbures dans les ports. En conséquence, ces aspects doivent être mentionnés et renforcés dans la législation.

112. Dans les cas de Kenya et de la Tanzanie les lois de 1977 sur la marine marchande ne fixent aucune norme préventive traitant de la pollution de la mer. Par ailleurs, la partie V de ces deux lois prévoit des normes de sécurité générale répondant à la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Ces normes ont un certain rapport avec la prévention de la pollution marine dans la mesure où elles traitent, entre autres, de l'inspection des navires aux fins de sécurité et de navigabilité. Toutefois, la prévention de la pollution par les navires exige certaines normes spécifiques de sécurité. Aucun de ces pays n'a prévu dans sa législation des normes de construction pour les pétroliers, qui puissent se comparer à celles de la Convention de Londres de 1954 telle qu'amendée en 1971, ou de la Convention de Londres de 1973.

113. Aucun de ces deux pays n'a de dispositions législatives propres aux installations de réception des hydrocarbures et aux rejets d'hydrocarbures dans les ports. L'article 80 de la loi sur l'administration portuaire du Kenya (chapitre 391, lois du Kenya) montre de façon assez large la responsabilité de l'administration pour l'installation de facilités de manutention et de stockage du fret et des denrées. Bien qu'il soit loisible de prétendre que de telles facilités puissent inclure des installations de réception pour les hydrocarbures et les rejets d'hydrocarbures, il faut rappeler ici que les exigences de la Convention de Londres de 1954 à ce sujet sont devenues très controversées et qu'il est donc peu probable que le législateur national ait voulu les incorporer au droit interne sans référence explicite.

114. Très souvent les rejets accidentels se produisent à l'endroit du chargement ou du déchargement des hydrocarbures dans les ports où aux terminaux pétroliers en mer. Les deux grands pans de la réglementation préventive concernent donc d'une part la notification aux autorités portuaires du volume et de la nature des hydrocarbures transportés, et d'autre part l'adoption de mesures de protection pour les opérations de chargement et de déchargement. La règle 3419 du règlement pétrolier du Kenya (L.N.201/1957) exige du capitaine du navire qu'il fasse une déclaration écrite indiquant la quantité et la qualité du pétrole transporté ainsi que le volume qu'il a l'intention de décharger au port. Le directeur du port reçoit le pouvoir d'inspecter le navire afin de vérifier les renseignements fournis et le respect des règlements. L'Article 38 de la loi sur l'administration portuaire du Kenya retient les mêmes exigences et permet l'inspection.

115. Les infractions commises au règlement pétrolier sont passible d'une amende de 1 000 shillings par jour, en cas d'infraction continue.

116. La réglementation des Seychelles sur les ports adoptée en 1933 prévoit également un régime de notification pour les navires transportant des hydrocarbures. A l'approche du port et pendant tous les séjours du navire au port, un drapeau rouge est exigé de jour et un feu rouge de nuit. Des renseignements doivent être donnés quant à la quantité d'hydrocarbures et à leur mode de transport.

117. Les règlements pétroliers du Kenya et la réglementation des Seychelles sur les ports ont de dispositions sur le déchargement, le chargement et le transbordement. Le règlement No. 7 des Seychelles qui fournit de nombreux détails sur la question exige les formalités suivantes: le propriétaire ou le capitaine du navire doit notifier à l'agent du port la quantité qu'il a l'intention de décharger; les hydrocarbures doivent être déchargés pendant le jour; les installations de déchargement doivent être vérifiées avant utilisation; aucune flamme ou feu de quelque sorte qu'il soit ne peut être permis près du lieu de chargement; aucune fuite d'hydrocarbures dans les eaux du port n'est tolérée; les navires doivent être

gardés en permanence; les hydrocarbures ne peuvent être transportés dans des tonneaux ou dans des fûts, ou dans des navires qui ne soient étanches, ou qui soient susceptibles d'avarie ou de fuite sans accident particulièrement grave ou exceptionnel; toutes les conduites et autres pièces d'équipement utilisées dans le déchargement des hydrocarbures transportés en vrac doivent être hermétiques; un soin particulier doit être exercé pendant les opérations de déchargement.

118. Les peines pour infraction aux règlements du Kenya et à la réglementation des Seychelles en la matière sont assez faibles. Au Kenya il est prévu une peine de 1.000 shillings par jour; aux Seychelles, de 500 roupies. Dans certains cas, la loi du Kenya prévoit une peine pouvant aller jusqu'à 2.000 shillings; lorsque l'infraction a trait aux opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement d'hydrocarbures, le propriétaire ou le capitaine du navire pourra dégager sa responsabilité s'il peut démontrer qu'il a pris tout les mesures raisonnables pour éviter le rejet, et s'il peut démontrer que ce rejet n'est dû ni à sa propre négligence ni à celle de ses employés.

119. Quant aux infractions spécifiques de pollution, l'article 309 des lois de 1967 sur la marine marchande du Kenya et de Tanzanie, impose une peine de 10.000 shillings au propriétaire ou capitaine de tout navire battant pavillon de l'un de ces deux pays, reconnu coupable de rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures à moins de 100 milles des côtes. Les tribunaux reçoivent de plus le pouvoir d'imposer au coupable le remboursement des frais que pourraient entraîner les opérations de nettoyage ou de réparation des dommages causés par l'infraction.

120. Aux Seychelles, le règlement No. 3 de la réglementation de 1980 sur la pollution marine (S.E. 51, 1980) prévoit que quiconque est reconnu coupable d'une infraction relative aux rejets d'hydrocarbures ou de déchets d'hydrocarbures dans l'eau, ou laisse échapper de tels produits des appareils de transbordement, est passible d'un emprisonnement de cinq ans et d'une peine de 200.000 roupies. Le règlement No. 10 prévoit de plus que la Cour suprême peut ordonner au coupable de payer l'intégralité ou une partie des frais de nettoyage du port, ou du coût des mesures prises pour sauver les animaux, les oiseaux ou la faune sauvage en général, ou pour réparer les dommages engendrés par la pollution.

121. Il est souvent particulièrement difficile d'obtenir des renseignements ou des preuves quant aux rejets d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures. Pour cette raison, l'article 309(3) des lois du Kenya et de la Tanzanie sur la marine marchande prévoit une mesure d'incitation selon laquelle toute personne ayant apporté des éléments essentiels pour la condamnation de tout propriétaire ou capitaine de navire ayant commis des infractions de pollution peut, au bon vouloir du tribunal, se voir attribuer une partie n'excédant pas la moitié du montant de l'amende imposée.

#### Activités portuaires

122. Le chargement, déchargement ou transbordement d'hydrocarbures et autres matières transportées par le navire, peut être à l'origine de décharges accidentelles dans les ports. Il ne faut cependant pas négliger le rejet délibéré par les navires, d'hydrocarbures et autres matières. Ces rejets peuvent être particulièrement fréquents en l'absence d'installation de réception au port. Par ailleurs, les travaux de construction et de dragage peuvent également avoir un effet polluant.

123. Aux Comores, un décret du 22 février 1935 organise les activités portuaires. Il comporte quelques dispositions visant la protection de l'environnement côtier et portuaire. Ainsi, l'Article 33 interdit l'immersion de déchets et autres matières dans les ports et les havres naturels, ainsi que les opérations de nettoyage de navires à moins de trois milles des ports. Le ramassage immédiat des matières

dangereuses est obligatoire, et leur stockage sur les quais est interdit (Article 36). Un emprisonnement pouvant aller jusqu'à deux ans est prévu pour les contrevenants ainsi qu'une peine, malheureusement non réévaluée, de 100 francs CFA (un dollar et demi environ).

124. La loi du Kenya de 1979 sur l'administration portuaire (chapitre 391 des lois du Kenya) crée une administration (Article 3) responsable pour toutes les activités de construction et de gestion des ports. Selon l'Article 8, une administration portuaire doit de façon générale veiller à ce que le port soit équipé d'installations adéquates pour la manutention du fret et autres chargements. L'article 9 confie au Directeur des ports le soin de mettre sur pied et de faire fonctionner les services et les équipements portuaires. Ces deux dispositions peuvent être interprétées comme prévoyant la mise en place d'installations de réception pour les hydrocarbures et déchets d'hydrocarbures ainsi que pour les autres déchets rejetés après les opérations de nettoyage. L'Article 72(a) donne pouvoir au Ministre compétent d'adopter des règlements sur les opérations de lestage et de délestage, d'embarquement ou de débarquement du fret, ou d'approvisionnement.

125. C'est peut-être à la suite d'une prise de conscience de l'insuffisance de cette loi ou de la législation traitant de la pollution dans les ports, qu'un Comité national de lutte contre la pollution marine a été établi au Kenya comme institution interministérielle ad hoc devant mettre au point des stratégies de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en cas d'urgence, à l'intérieur des eaux territoriales, de la zone économique exclusive et de la zone du port de Mombasa.

126. L'article 3 de la loi mauritienne sur les ports, du 1<sup>er</sup> juillet 1976, crée l'administration maritime de Maurice dotée du pouvoir de réglementation de la pêche, de la navigation, du draguage et de la pollution à l'intérieur des ports ainsi qu'à l'intérieur des douze milles de la mer territoriale. L'administration peut en vertu de l'Article 43 prendre des règlements afin d'atteindre les objectifs de la loi. Le premier train de règlements est encore en préparation. En attendant, Maurice s'est prévalu des dispositions de la réglementation sur les ports et la navigation (J.N. No. 28, 1939, chapitre VIII) qui traite des opérations de chargement, de déchargement et de manutention des matières dangereuses à l'intérieur des limites du port de Port Louis. Il faut de plus mentionner la loi du 31 décembre 1925 sur la santé publique dont l'Article 34 étend les dispositions de la loi à tout navire ou bateau se trouvant dans les cours d'eau, ports ou rades de Maurice, et interdit tout rejet de déchets dans les eaux.

127. Aux Seychelles, la réglementation de 1933 sur les ports, adoptée en vertu de la loi sur les ports, interdit le rejet de toute ordure ou lest dans les ports (Règlements 17 et 18). Le règlement 41 permet à l'agent du port de délimiter des endroits précis pour le rejet du ballast.

128. A La Réunion, la navigation dans les eaux cotières et la circulation dans les ports est réglementée par l'arrêté No. 11/DAG.2 du 3 janvier 1975. L'arrêté No. 801/DAG.R/2 du 28 février 1979 réglemente le mouillage.

#### LES LEGISLATIONS NATIONALES APPLICABLES A LA POLLUTION MARINE PROVENANT DE L'EXPLORATION ET DE L'EXPLOITATION DES RESSOURCES MARINES

129. L'exploration, l'extraction ou la récolte des différentes ressources de la mer peut causer une pollution ou une dégradation de l'environnement marin. Cette dégradation peut atteindre des degrés différents selon qu'il s'agit de l'exploitation traditionnelle de ressources biologiques de la mer, en particulier

des pêcheries, ou de l'extraction plus récente des ressources minérales. Dans cette section les deux aspects seront examinés.

#### La dégradation de l'environnement due à l'exploitation des ressources biologiques de la mer

130. Les aspects d'environnement des législations sur les pêcheries peuvent souvent être classés en deux catégories. La première concerne l'interdiction de certaines méthodes de pêche; la seconde vise la protection de certaines espèces ou de certaines tailles de poissons afin que l'équilibre écologique soit maintenu. Ces deux catégories ne sont pas toujours reconnaissables dans les législations nationales.

131. A Madagascar, la législation sur les pêcheries est en voie de modernisation. En attendant, les textes fondamentaux en la matière, encore en vigueur, sont un décret de 1922 sur les pêches côtières et intérieures, et le code maritime de 1966. Ensemble, ils constituent un corps assez complet de législation sur les pêcheries et sur ses aspects de conservation. Les explosifs sont interdits, les zones de pêche sont délimitées, et les saisons de pêche sont fixées. Des dispositions réglementant ou interdisant certains équipements de pêche, et des mesures visant à prévenir la destruction des frayères et à promouvoir la conservation des pêcheries sont toutes présentes dans la législation. Toutefois, des parties importantes de cette législation ont grand besoin d'être mises à jour.

132. Aux Comores, la loi de 1982 sur la délimitation des zones maritimes fait référence à la conservation des ressources biologiques de la mer. L'article 9 lance un appel contre la sur-exploitation des pêcheries, et invite les organisations internationales, régionales et sous-régionales compétentes à coopérer dans ce domaine. Une loi du 9 janvier 1952, toujours applicable, interdit l'utilisation d'explosifs et de substances enivrantes comme technique de pêche. Un décret de 1922 fixe les règles pour la conservation des espèces marines. En vertu de la loi de 1982 sur les bateaux de pêche étrangers, aucun bateau de pêche étranger ne peut pêcher dans la mer territoriale (article 2). Les activités de pêche dans la zone économique exclusive sont soumises à l'obtention d'un permis qui peut indiquer la période, l'endroit et les méthodes de pêche, ainsi que fixer les quotas de prises. En vertu de l'Article 21 de la loi, le ministre chargé des pêcheries peut adopter des règlements et prendre toutes les mesures nécessaires pour la conservation des espèces marines, ainsi que pour la fixation de sanctions, jusqu'à un maximum de 80 millions de CFA (\$200.000), à l'encontre des contrevenants aux règlements de conservation. La législation centrale est complétée par la législation locale. Ainsi, un arrêté du gouvernorat d'Anjouan en date de 9 octobre 1980 interdit l'utilisation de tephrosia candida lors des opérations de pêche.

133. Au Mozambique, un décret de 1972 réglemente les activités de pêche. Il met en place un système de permis et comporte des dispositions détaillées sur les équipements et méthodes de pêche autorisés. Il est complété par des règlements sur les écrevisses (règlement No. 50/71 amendé par règlement 34/72 de 1972), sur la pêche sous-marine (règlement No. 519/7) et sur le ramassage des algues (règlement No. 23651). La loi No. 8/73 du 22 avril 1973 réglemente les activités de pêche des bateaux étrangers. L'Article 9 fixe une peine maximum de 5 million d'escudos pour tout acte qui pourrait nuire à l'exercice normal des droits de pêche, acte que l'article 1(c) définit comme l'utilisation d'explosifs, de poisons ou d'autres substances toxiques.

134. La loi tanzanienne sur les pêches de 1970 (Article 7) permet au ministre responsable pour les pêches d'adopter entre autres des règlements interdisant ou réglementant l'utilisation de certains équipements ou de matières toxiques ou enivrantes utilisées pour la pêche ou pour ramasser, tuer ou blesser les jeunes

poissons; le ministre peut aussi adopter des règlements pour prévenir la pollution dans les eaux territoriales.

135. Un décret français du 9 janvier 1952 sur la pêche maritime côtière s'applique encore, tel qu'amendé, aux pêcheries des côtes de La Réunion. La loi du 16 juillet 1976 sur la zone économique en a étendu l'application à la zone économique exclusive. Un décret du 28 décembre 1912 interdit tout rejet dans les eaux de la mer couvertes par la législation des pêches, de toute substance risquant de mettre en péril la conservation des pêcheries ou de rendre les produits de la pêche impropres à la consommation. La loi sur les pêches de 1954 (No. 54-902) comporte des dispositions pour la réglementation des pêches dans les départements français d'Outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane et Réunion). Un arrêté No. 2862/DAG.R/2 du 21 juillet 1976 détermine les conditions exactes de pêche dans les eaux côtières de la Réunion. Cet arrêté fut amendé par l'arrêté No. 4319/DAG.R/2 du 22 octobre 1979 et par l'arrêté No. 0263/DAG.R/2 du 29 janvier 1983.

136. Sur l'interdiction ou la limitation de certaines méthodes de pêche, la Tanzanie a adopté un règlement sur les pêcheries (règlement G.N. 109 du 17 septembre 1982 sur les explosifs, les poisons et la pollution de l'eau). Dans la même catégorie on peut mentionner les règlements de 1972 des Seychelles sur les fusils sous-marins et les harpons, la loi mauritienne du 2 mai 1980 sur les pêcheries (lois révisées de 1981, vol 2) qui vise les méthodes de pêche à la lumière artificielle et aux explosifs, et le code maritime somalien de 1959 qui cherche à interdire ou à réglementer l'utilisation des explosifs et des décharges électriques.

137. La réglementation de la taille et de la quantité des prises afin de préserver l'équilibre écologique est souvent mise en place par un système de permis pour l'utilisation d'un certain type de matériel, ou parfois, par une interdiction pure et simple de pêche dans des zones spéciales au cours de saisons bien délimitées. Dans cette catégorie, on peut citer le règlement 18 du règlement tanzanien de 1973 sur les pêcheries (règlement général) qui donne entre autres pouvoirs au Directeur des pêches, celui d'imposer les conditions précises quant à l'équipement, aux matériels, aux instruments et aux filets, de même que celui de déclarer le période de fermeture pour la pêche d'espèces particulières. De même, la loi sur l'industrie de la pêche du Kenya (article 7) donne pouvoir au ministre d'adopter de règlements, parmi d'autres mesures, sur les matériels, l'utilisation de ces matériels, et sur les saisons de pêche.

138. La législation peut également viser spécifiquement certaines espèces marines. Par exemple, les Seychelles, conscientes des dangers d'une surexploitation des stocks de tortues, adoptèrent en 1925 une loi sur les tortues (chapitre 141) qui rend illégale la capture des tortues vertes et des tortues femelles. La loi rend également illégal le fait de tuer la tortue femelle et prévoit des saisons de fermeture pour les tortues mâles (S.I. No. 43, 1976). Toutefois, du fait que les tortues sont une espèce migratoire, il y a là un bon exemple de situation où un effort de coordination au niveau régional peut paraître indispensable.

139. Aux Comores, un arrêté de 12 octobre 1965 a institué des récompenses pour la capture du coelacanthe, une espèce rare d'importance scientifique. Il en est résulté une surexploitation, et le 12 février 1974 le coelacanthe fut classé par arrêté comme espèce strictement protégée. Sa capture est maintenant interdite. Quant aux tortues, le décret No. 79-012 de 12 avril 1979 interdit leur capture dans les eaux territoriales des Comores et eaux internationales adjacentes. Les tortues de mer sont également protégées par les lois et règlements de Mozambique. Elles apparaissent au tableau II des règlements No. 117/78 du 16 mai 1978, au titre des espèces protégées. Leur capture est interdite et une amende de 50.000 escudos est imposée aux contrevenants. Ces règlements furent adoptés en vertu du décret No. 7/78 du 19 avril 1978 sur les activités de chasse.

140. Comme exemple de législation de protection des coquillages, on peut citer la loi des Seychelles sur la conservation des coquillages marins (No. 4, 1981). La loi rend illégal le ramassage de coquillages dans les zones protégées qui ont été instituées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du parc marin.

141. Plusieurs lois dans la région visent la protection des mammifères marins. Un bon exemple en est le décret de 1979 (No. 28, 1979) sur le sanctuaire de mammifères marins des Seychelles, qui crée des sanctuaires marins à l'intérieur de la mer territoriale et de la zone économique exclusive des Seychelles. Le décret rend illégal de tuer, de poursuivre, ou de déplacer les baleines, les dauphins, les marsouins et les dugongs. Les Seychelles sont en fait le seul pays du monde, avec la Nouvelle Zélande et les Etats-Unis d'Amérique, à posséder une législation d'ensemble sur la protection et la conservation des mammifères marins.

142. Un arrêté du 9 mars 1939 qui s'applique à Madagascar et aux Comores réglemente la pêche des mammifères marins. Bien qu'encore en vigueur, il est en fait tombé en désuétude.

143. Dans tous les cas de violation des règlements pour les méthodes de pêche, les sanctions consistent en amendes, en peines de prison, et dans certains cas, peuvent aller jusqu'à la saisie des équipements ou des prises. Le règlement tanzanien de 1982 sur les pêcheries (explosifs, poisons et pollution de l'eau) prévoit pour la première infraction une amende allant de 10.000 à 15.000 shillings (de 800 à 1.200 dollars environ) et, à défaut, d'un emprisonnement de trois à quatre ans. En cas de récidive, l'amende peut aller jusqu'à 20.000 shillings (\$1.600) ou, à défaut, à cinq ans d'emprisonnement ou plus, ou les deux à la fois. Le tribunal peut également imposer la saisie de toutes les prises, du bateau ou de tout autre équipement utilisé. Le même règlement prévoit de plus que toute personne qui fait exploser, coupe, casse, ou détruit un récif corallier en utilisant les explosifs ou les appareils électriques est coupable d'une infraction et passible d'une amende de 20.000 shillings et d'un emprisonnement de cinq ans. La simple possession de poissons dynamités est passible en Tanzanie des mêmes peines que celles prévues au-dessus. La possession de poison ou son utilisation dans les activités de pêche est passible d'une amende de 5.000 shillings (\$400) et/ou d'un emprisonnement de neuf mois.

144. Lorsqu'un individu muni d'un permis de pêche conforme au règlement 18 du règlement tanzanien de 1973 sur les pêcheries (règlement général), est reconnu coupable de violation des conditions fixées dans le permis, il peut dans le cas d'une première infraction devoir payer une amende pouvant aller jusqu'à 10.000 shillings et/ou être condamné à deux ans d'emprisonnement. En cas de récidive, l'amende peut être doublée et la peine de prison portée à cinq ans (règlement 42).

145. Les infractions à la loi seychelloise sur la protection des tortues sont passibles d'une amende de 1.000 roupies (\$400 environ) ou d'une peine de prison d'un mois. Aux Comores, toute infraction au décret de 1979 interdisant la capture des tortues, est punie d'une amende de 25.000 francs CFA (\$75) ou de huit jours d'emprisonnement. Les infractions à la loi sur les coquillages marins (No. 4, 1981) sont passibles d'une amende de 5.000 roupies (\$2.000) ou de six mois d'emprisonnement. C'est toutefois le décret sur le sanctuaire des mammifères marins qui aux Seychelles prévoit les peines les plus fortes. Sa violation entraîne une peine de 200.000 roupies (\$80.000) ou un emprisonnement de cinq ans.

146. Les poissons et autres animaux marins auxquels nous venons de faire référence, ont tous un point en commun, à savoir, qu'ils ne connaissent pas les limites des juridictions nationales. Plusieurs des pays de la région ont peut-être des lois strictes, mais leur efficacité peut dans certains cas être nulle en l'absence d'une uniformité et d'une coordination dans la mise en application des mesures par tous

les pays intéressés. Ainsi donc, pour que ces lois soient suivies d'effets, une coordination et coopération régionale peut dans certains cas s'avérer indispensable.

La dégradation de l'environnement marin due à l'exploration et à l'exploitation des ressources minérales

147. L'exploration et l'extraction des ressources minérales du milieu marin peuvent par elles seules rompre l'équilibre de l'environnement. L'intervention juridique en la matière est bien sûr fonction du degré de gravité de la situation qui elle-même dépend des conditions écologiques spécifiques. Généralement, les problèmes les plus sérieux sont relatifs aux rejets d'hydrocarbures provenant des explosions de puits d'exploration ou d'extraction. En effet, la plupart des états côtiers de la région de l'Afrique de l'Est mènent activement des opérations de prospection pétrolière au large de leurs côtes, activités qui se sont développées suite au prix élevé des hydrocarbures. Il n'y a pas eu de découvertes majeures d'hydrocarbures dans la région excepté peut-être dans le canal du Mozambique tant pour Madagascar que pour le Mozambique. Ce dernier pays pourrait bien être le premier à démarrer une production importante d'hydrocarbures dans la région depuis qu'il a signé, le 4 juin 1983, avec les compagnies pétrolières Exxon et Shell, un accord d'exploration et de production sur une zone de 13.000 kilomètres carrés dans le bassin de la Ruvuma au sud de la frontière tanzanienne.

148. En plus de la production d'hydrocarbures, il faut aussi mentionner l'extraction des minéraux de différentes sortes, des fameux nodules de manganèse, au charbon, au sable et au gravier. Dans tous ces cas la pollution peut provenir des scories déversées par les opérations minières.

149. Dans la plupart des cas, la loi nationale relative aux opérations minières dans les pays à l'étude n'a que peu de dispositions relatives à la protection de l'environnement. L'accent est mis sur le contrôle gouvernemental de la production vue sous un angle économique. La loi du Kenya de 1972 sur les mines (chapitre 306 des lois du Kenya) qui incidemment exclut les hydrocarbures de son champ d'application, fait tomber les minéraux dans le domaine public (article 4). Selon l'article 6, un permis de prospection est obligatoire pour tous les minerais autre que les hydrocarbures. De même, l'article 3 de la loi de 1972 sur les huiles minérales (chapitre 307 des lois du Kenya) classe toutes les huiles minérales dans le domaine public du Kenya.

150. Une loi équivalente existe aux Seychelles: la loi de 1962 sur les minerais (chapitre 157). En vertu de l'article 6 de la loi, un système de permis de prospection minière est institué. Le Kenya, les Seychelles et la Tanzanie ont des lois sur la prospection et la production pétrolières. Mais ici encore les dispositions relatives à la protection de l'environnement sont rares ou de portée générale.

151. La loi de 1962 sur la production pétrolière au Kenya (chapitre 308 des lois du Kenya) s'applique à toutes les terres situées au Kenya y compris le fond de la mer et son sous-sol au large de la côte du Kenya. L'exploration, la prospection et l'extraction des hydrocarbures ne peut être faite que sous permis, et l'annexe 2 de la loi fixe les obligations qui incombent à celui qui obtient un permis, obligations qui comprennent entre autres le devoir de prévenir toute fuite d'hydrocarbures dans les estuaires ou les ports, de drainer de façon adéquate les déchets d'hydrocarbures, les eaux salées et les eaux usées, de contrôler le débit et de prévenir toute fuite ou gaspillage d'hydrocarbures extraits. A chaque fois que l'exploitation d'hydrocarbures est terminée, le permis exige que les puits soient bouchés selon des normes prescrites par le Commissaire aux Mines et à la Géologie. Le paragraphe 13 de l'annexe 2 rend civilement responsable des dommages causés à la

propriété ou au droit des tiers, quiconque est muni de permis, que ces dommages soient causés par la personne elle-même ou par ses agents.

152. Le code pétrolier de 1965, amendé par la loi No. 80-001 du 6 juin 1980, dote Madagascar d'une législation complète sur le sujet, y compris sur l'exploration et l'exploitation "off-shore". Des permis d'exploration et d'exploitation doivent être obtenus du Président de la République. Le prospecteur doit garder la zone d'exploration propre. L'article 82 de la loi de 1980 prévoit des sanctions pour quiconque a pollué la mer au cours des opérations "off-shore" par toute substance figurant à l'article 3, paragraphe 1, de la Convention OILPOL (hydrocarbures et mélanges d'hydrocarbures).

153. La loi seychelloise sur l'extraction pétrolière (No. 3, 1976) déclare tous les dépôts d'hydrocarbures sur terre et sur le plateau continental de la République comme faisant partie du domaine public. L'article 4 de la loi exige que toute exploration et exploitation d'hydrocarbures soit faite sous permis; toute contravention est passible d'une peine de 2.000 roupies (\$800) par jour et de la saisie des hydrocarbures et du matériel utilisé. C'est par l'octroi de permis que la réglementation des opérations de production peut être assurée. Ainsi, l'article 16 de la loi permet au ministre responsable de la production pétrolière d'adopter, entre autres, des arrêtés pour la protection de l'environnement, la prévention de la pollution, la protection des cheneaux de navigation et la sécurité de la navigation. Toute contravention à ce règlement est punie d'une amende n'excédant pas 10.000 roupies ou en cas de récidive, d'une amende de 2.000 roupies par jour et/ou d'un emprisonnement de six mois.

154. La loi No. 18 de 1976 sur l'extraction pétrolière aux Seychelles (maîtrise de la pollution) soumet au régime de la responsabilité civile tout acte ayant causé un dommage de pollution lors des opérations d'extraction des hydrocarbures. L'article 4 rend le détenteur d'un permis civilement responsable pour tout dommage causé sur terre par la pollution provenant de rejets d'hydrocarbure, pour tous les frais entraînés par la mise en place de mesures raisonnables pour prévenir le dommage causé à la terre, et pour tout autre dommage entraîné par de telles mesures. Le détenteur d'un permis ne peut dégager sa responsabilité qu'en invoquant un fait de guerre, une insurrection, ou un phénomène naturel irresistible, inévitable et exceptionnel (article 5). A propos du risque général lié à l'extraction d'hydrocarbures en mer, l'article 10 de la loi impose une assurance obligatoire pour les cas de pollution. Le défaut d'assurance est une infraction criminelle passible d'une amende maximum de 5.000 roupies pour chaque jour que dure l'infraction.

155. La loi tanzanienne de 1980 sur l'exploration et la production pétrolière confie à l'état le contrôle des opérations pétrolières. L'exploration et la production sont menées sous permis qui ne peuvent être délivrés que par le ministre chargé des ressources pétrolières. Dans le permis, le ministre peut exiger du détenteur qu'il entreprenne des études et mène des recherches afin d'évaluer l'impact potentiel de l'industrie pétrolière sur l'environnement (article 34). De plus, le détenteur du permis doit, entre autres choses, contrôler le débit, prévenir le gaspillage ou les fuites d'hydrocarbures, de saumures, des liquides de forage, d'additifs chimiques utilisés dans la zone de production, et prévenir la pollution de tout puits d'eau, de source, de cours d'eau, de lac, de réservoir, d'estuaire, de port ou de toute zone maritime.

156. La loi du 30 décembre 1968 sur l'exploration du plateau continental, amendée par une loi du 11 mai 1977, institue un système de permis pour toutes les activités d'exploration et d'exploitation des ressources minérales et des hydrocarbures en mer. Ces activités sont soumises aux dispositions du code des mines. Depuis les modifications apportées au code des mines par une loi du 16 juin 1977, les titres miniers peuvent contenir des dispositions visant à la protection des eaux de la mer.

La même loi exige du prospecteur ou de l'entrepreneur qu'il prépare, au moins une fois par an, des rapports sur l'état de l'environnement marin dans les zones visées. Des sanctions semblables à celles décrites pour les textes visant la pollution marine par les hydrocarbures provenant des navires sont appliquées.

157. Les lois sur l'extraction des ressources autres que les hydrocarbures peuvent aussi prévoir d'importantes mesures de protection. La loi tanzanienne de 1979 sur les mines qui vise les minerais extraits sur terre, dans les eaux territoriales et sur le plateau continental, permet l'exploration et la production sous permis. Toute demande de permis doit être accompagnée d'une déclaration sur le programme de travail, y compris, entre autres, d'une description des stratégies pour la prévention ou l'élimination de la pollution, la protection des pêcheries et de la navigation, la récupération et la bonification des terres affectées par les opérations minières, et la protection de la qualité de l'eau. Les permis miniers ne sont accordés que lorsque le programme et la déclaration apparaissent satisfaisants (articles 37 et 39). Le ministre peut adopter des règlements sur la santé et la salubrité dans les établissements miniers, et ces règlements peuvent inclure des dispositions sur le rejet des déchets provenant de ces établissements.

158. Il y a d'autres activités minières de moindre importance qui pourraient également causer la dégradation de l'environnement marin. Un exemple bien connu est l'extraction du sable et du gravier, parfois couverte par la législation.

159. Aux Comores, l'arrêté No. 80-44 interdit l'extraction du sable sur les plages d'importance touristique. L'arrêté dresse une liste de ces plages. Toute infraction est punie d'un emprisonnement d'un mois ou d'une peine de 100.000 CFA (\$300 environ).

160. La loi mauritienne de 1975 sur l'extraction du sable et la loi de 1982 des Seychelles sur l'extraction du sable et des graviers (No. 13, 1983) sont de bons exemples. L'article 4 de la loi mauritienne permet au ministre chargé des terres de désigner et de délimiter des zones spéciales pour la création de carrières de sable ou de dépôts de sable, et pour interdire l'extraction ou le dépôt de sable dans certains endroits, à moins qu'il n'ait donné son autorisation par permis. Le permis n'est délivré qu'aux marchands de sable autorisés. L'article 8 interdit l'extraction du sable en dehors des carrières approuvées. Toute infraction aux conditions fixées dans le permis est passible d'une amende maximum de 1.000 roupies et/ou d'un emprisonnement d'un an maximum. De plus, le tribunal peut également ordonner la saisie du sable ou des véhicules utilisés dans le transport illégal du sable.

161. Aux Seychelles les entrepreneurs utilisaient autrefois des blocs de corail dans l'industrie du bâtiment. L'interdiction de cette utilisation a provoqué l'extraction sauvage du sable des plages et du gravier aux embouchures de cours d'eau. Ceci a provoqué une perturbation de l'environnement marin, perturbation qui peut être remarquée le long des côtes, du moins lorsqu'elle provient de l'extraction de sable. Les Seychelles ont adopté en 1982 la loi sur l'extraction du sable et du gravier qui interdit l'extraction de sable ou de gravier sans permis. Un tel permis fixe les conditions d'extraction, conditions qui fixent la quantité de sable pouvant être extraite. Le ramassage du sable et du gravier sans permis ou à l'encontre des conditions fixées par le permis est une infraction passible de six mois de prison et d'une amende de 10.000 roupies.

162. A La Réunion l'arrêté No. 1110 P.C. du 5 décembre 1949 réglemente l'extraction du sable, des pierres et d'autres matériaux du rivage de la mer.

LES LEGISLATIONS NATIONALES APPLICABLES A LA POLLUTION  
MARINE D'ORIGINE TELLURIQUE

163. Plus de la moitié de toute la pollution de l'environnement marin est d'origine tellurique. Les différentes composantes de cette pollution comprennent les déchets provenant des établissements industriels et commerciaux, les déchets domestiques et municipaux, les polluants de diverses sortes provenant des terres agricoles, et les sels et sédiments provenant de l'érosion des sols et des côtes. Dans la majorité des cas, les charges polluantes sont transportées des cours d'eau vers la mer. La pollution marine d'origine tellurique est étroitement liée aux autres besoins fondamentaux du développement tels que la santé et la salubrité publiques. Dans le cas de la région de l'Afrique de l'Est, où l'érosion des sols et la sédimentation et ses effets sur les zones maritimes comptent parmi les problèmes les plus graves de pollution marine, la conservation des terres agricoles et des bassins versants est l'un des impératifs fondamentaux du développement lié au problème de l'élimination et de la prévention de la pollution marine.

164. Il est clair que l'on peut imaginer que si tous les impératifs fondamentaux du développement étaient couverts par une législation appliquée de façon efficace, une bonne partie de la pollution marine serait évitée. Malheureusement, de larges secteurs sont négligés par la législation. Dans plusieurs cas, les mesures de politique et d'administration générale ont été prises dans l'espoir de répondre aux impératifs du développement, mais ces mesures ne répondent à aucun effort conscient et délibéré de lutte contre la pollution marine. Par exemple, tant au Kenya qu'en Tanzanie, la conservation des eaux et du sol est devenue un problème national qui intéresse les plus hautes sphères du gouvernement. Au Kenya, le Président a établi, au sein de son bureau, une Commission nationale sur la conservation des sols et le reboisement dont le rôle est de mobiliser le public pour la conservation des eaux et des sols. De même, en Tanzanie, le Cabinet a fortement soutenu les campagnes du Ministre des terres, de l'habitat et de l'urbanisme afin d'accroître le reboisement, d'enrayer l'érosion des sols et d'améliorer la conservation des eaux. En juin 1983 un Conseil national de l'environnement fut établi.

165. Le gouvernement du Mozambique a eu la même conception; conscient de l'importance de l'eau pour le développement, il a lancé une importante campagne d'éducation publique sur la conservation et la gestion rationnelle des eaux et du sol. Comme nous le verrons plus loin, il a fait préparer un projet de loi sur les ressources en eau qui n'a pas encore été présenté au Parlement. L'importance que l'on attache aux règlements et à leur application stricte ne portera ses fruits qu'à condition que la population ait été éduquée et ait compris les objectifs de la gestion que la réglementation entend imposer.

166. Les dispositions de base existent et peuvent être analysées dans deux grandes catégories: les législations sur l'aménagement du territoire, et les législations sur les ressources en eau.

Les législations sur l'aménagement du territoire

167. La loi du Kenya sur l'aménagement du territoire (chapitre 303, lois du Kenya) prévoit que toute personne ayant l'intention de réaliser une construction qui représenterait un changement dans l'utilisation des terres, est obligée de demander l'autorisation à l'organisme local d'aménagement. L'organisme, lorsqu'il examine la demande, doit tenir compte des priorités de politique nationale, et il est légitime de penser que les aspects d'environnement font partie du processus de prise de décision.

168. La législation sur l'aménagement du territoire est à Madagascar bien

développée. Le couvert forestier est protégé par plusieurs dispositions d'un décret sur les forêts de 1930, et d'un arrêté du 14 janvier 1937. Les feux de forêts sont couverts par l'ordonnance No. 60-127 du 3 octobre 1960, et par le décret No. 61-079 du 5 février 1961. Ces deux derniers textes visent également des coupes en forêt. Les coupes sont interdites dans les zones protégées, sur les pentes raides, sur les terres fragiles, le long des cours d'eau, et sur la côte. Les sanctions fixées par l'ordonnance No. 76-030 du 21 août 1976 sont très fortes, pouvant aller jusqu'à 20 ans d'emprisonnement.

169. Au Mozambique, l'article 6 de la loi sur les terres de 1980 rend obligatoire pour tous les utilisateurs des terres de prendre les mesures appropriées pour conserver et améliorer la fertilité des sols, et pour les protéger contre l'érosion (paragraphe 3). Le paragraphe 4 du même article prévoit que les industries doivent prendre toutes les mesures pour éviter la pollution des sols et des eaux. En vertu de l'article 24, des zones intégralement protégées peuvent être créées dans les zones les plus fragiles, tandis que l'article 26 envisage la possibilité de créer des zones partiellement protégées. Une législation sur les forêts et les parcs nationaux est en voie d'adoption.

170. Dans les petites îles de la région, il serait particulièrement artificiel de faire la distinction entre la protection de l'environnement marin et côtier d'une part, et l'aménagement du territoire d'autre part. Sur une petite île, toute intervention sur terre a un impact immédiat sur la côte. Il est donc opportun de faire ici référence à toutes les dispositions concernant l'aménagement du territoire aux Comores, à Maurice et aux Seychelles. Aux Comores, l'exploitation des forêts domaniales ne peut être menée qu'après obtention d'un permis, permis qui peut prévoir des mesures de conservation (décret du 25 janvier 1930 sur le domaine public). Les infractions sont passibles d'un emprisonnement maximum de trois mois pour l'exploitation sans permis, et de cinq ans pour tout dommage intentionnel causé aux zones réboisées. Les coupes sont interdites sur les pentes raides, sur les dunes de sable cotières et sur les terres fragiles. Les dispositions sur la prévention des feux de forêt ressemblent à celles de Madagascar. Le rejet des ordures domestiques est couvert par la loi du 15 novembre 1927 qui prévoit un système de ramassage des ordures ménagères dans les villes. Dans les villages, l'article 15 de la loi rend obligatoire la construction de fosses pour enterrer les ordures ménagères. Toutefois, la mer est en fait dans la plupart des communautés du pays, et en à Moroni en particulier, la zone de décharge toute désignée. Ainsi, plusieurs procès verbaux dressés par l'administration intéressée témoignent des opérations d'immersion en mer ou le long des côtes de grandes quantités de produits avariés, malgré un arrêté municipal du 1<sup>er</sup> juillet 1967 interdisant l'immersion sur le domaine public.

171. De même, la loi seychelloise de 1972 sur la planification urbaine et rurale (chapitre 160) réglemente la mise en valeur des terres, y compris les établissements industriels, touristiques et agricoles, en application du Plan national de développement présentement en vigueur. Cette référence au Plan laisse aux autorités responsables la possibilité de prendre en considération les aspects politiques. L'article 3 de la loi crée un organisme d'aménagement urbain et rural qui examine les demandes de permis et peut, en délivrant son autorisation, imposer des conditions qui normalement devraient inclure des normes environnementales. Par exemple, cet organisme établit des normes sur le nombre et la taille des hôtels qui peuvent être construits le long de telle ou telle côte. L'une des normes actuelles prévoit qu'aucun permis de construire ne peut être accordé pour un projet situé à moins de 40 pieds de la ligne des hautes eaux et sur un terrain en bordure de mer d'une largeur inférieure à 100 pieds. La loi exige également que soient établies des normes de rejets pour les hôtels et l'industrie. Les propriétaires de terrains en bordure de la ligne des hautes eaux peuvent se prévaloir de la loi de 1961 sur la bonification des terres (chapitre 152) pour gagner sur la mer des terres en

prolongement de leurs terrains. On s'est aperçu qu'une partie des matériaux de remblayage utilisés contenaient des matières organiques et toxiques qui après s'être infiltrées dans les remblais, polluaient la mer. En conséquence, l'organisme de planification urbaine et rurale exige désormais, lorsqu'elle examine les demandes faites au titre de l'article 2 de la loi, que lui soient communiquées toutes les caractéristiques des matériaux de remblayage utilisés.

172. En Tanzanie, l'article 3 de l'ordonnance sur les circonscriptions permet au ministre responsable de l'administration locale d'adopter des règlements pour la santé, l'ordre et la bonne administration. Les règlements sur les circonscriptions (chapitre 101, addendum 59) donne à l'agent sanitaire pouvoir d'entrer pour inspection à l'intérieur des locaux, afin d'y dépister tout problème de santé et de salubrité publique. Les règlements 23 à 29 vise spécifiquement le contrôle du rejet d'ordures et la pollution des eaux. Tout rejet causant la pollution des eaux est passible d'une amende de 40 shillings (3 dollars) par jour d'infraction continue.

#### Les législations sur les ressources en eau

173. Au Kenya, l'article 3 de la loi de 1972 sur les ressources en eau (chapitre 372 des lois du Kenya) classe les eaux dans le domaine public, et l'article 4 confie au ministre chargé des ressources en eau la gestion de la ressource, y compris pour les fins de conservation. De fait, le ministre peut classer une zone comme bassin de drainage protégé afin de faciliter la réglementation des utilisations et la conservation du bassin de drainage, ce qui inclut la lutte contre l'érosion des sols. Les infractions à cette disposition sont passibles d'une amende maximum de 10.000 shillings.

174. Jusqu'à maintenant, on a surtout mis l'accent sur les aspects quantitatifs. Les aspects qualitatifs ont été laissés à la division qui au sein du ministère s'occupe de la qualité des eaux et de la lutte contre la pollution. La même division est chargée de l'application de l'article 158 de la loi qui prévoit que quiconque, par négligence, pollue ou risque de polluer toute source d'approvisionnement en eau utilisée ou susceptible d'être utilisée pour la consommation humaine ou pour les besoins domestiques, ou pour la fabrication d'aliments ou de boissons pour la consommation humaine, est coupable d'une infraction. Cette limitation relative à la consommation humaine, laisse penser que les décharges qui vont directement à la mer, ne tombent pas sous le coup de cet article. De même, cet article ne vise pas les eaux marines qui ne sont ni consommées par l'homme, ni utilisées dans la fabrication de boissons. Des règles relatives à la protection du poisson et aux aliments de poisson peuvent être adoptées par le ministre dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont dévolus par l'article 182(1).

175. Le paragraphe 72(1) du règlement général des eaux interdit toute décharge dans les eaux, de substances toxiques ou susceptibles de porter atteinte, directement ou indirectement, à la santé publique, de nuire au bétail, d'endommager les récoltes, les vergers ou les jardins irrigués, ou de rendre impropre à la consommation tout produit dont les procédés de fabrication exigent l'utilisation de l'eau qui a servi de milieu récepteur. De plus, il interdit la décharge d'effluents contenant des sels ou du gravier en concentration supérieure à la concentration normale du milieu récepteur. Le paragraphe 72(2) punit toute violation du règlement d'une amende maximum de 1.000 shillings, ou à défaut, d'une peine d'emprisonnement de trois mois. Le point faible de ce règlement est qu'il se limite spécifiquement aux prises d'eau, mais ne concerne pas le problème plus général des effluents.

176. A Maurice, l'article 87 de la loi de 1863 sur les cours d'eau et canaux (lois

révisées de 1981, volume 5) interdit toute décharge en rivière ou dans un canal ou autre conduite, de toute ordure, résidu, eau de lavage ou autre eau sale ou substance liquide délétère qui pourrait polluer l'eau. Quiconque va à l'encontre de cette disposition est coupable d'une infraction passible d'une amende maximum de 1.000 roupies. Sur demande du secrétaire permanent compétent du ministère de la santé, le juge peut émettre une injonction interdisant à toute personne de rejeter des déchets, mais cette procédure semble n'avoir jamais été utilisée au cours des cinquante dernières années.

177. Au Mozambique, un décret-loi du 22 mars 1971 (No. 90/71) a trait à la lutte contre la pollution des eaux. Il vise à la fois les eaux intérieures et les eaux marines. L'article 1 interdit le rejet dans les eaux de tout effluent ou substance polluante, à moins d'avoir préalablement obtenu un permis.

178. La loi somalienne sur les eaux inclut les ressources en eau dans le domaine public et reconnaît le droit de tout citoyen d'utiliser les eaux. La pollution de l'eau ou le dommage causé à la ressource est une infraction.

179. Comme dans le cas de Maurice, la surveillance de la qualité des eaux est aux Seychelles de la responsabilité du ministère de la santé, ceci en vertu de la loi de 1960 sur la santé publique (chapitre 194) qui prévoit l'adoption de règlements pour lutter contre les nuisances et la pollution. Le règlement limitant les activités de lavage, adopté en application de la loi, délimite les zones à l'intérieur desquelles le lavage du linge dans les cours d'eau et rivières est autorisé. Les infractions au règlement sont punies d'une amende maximum de 100 roupies. Les Seychelles ont adopté le 3 avril 1950 un règlement sur la pollution des plages de Mahé Nord qui interdit le rejet de tout poisson, abat de poisson, détritiques de poisson ou de toute autre partie du poisson sur certaines plages de Mahé Nord, sauf dans les récipients disposés à cet effet par l'autorité locale. Les infractions sont punies d'une amende maximum de 50 roupies. Ces règlements pourraient jouer un rôle important. On sait par exemple, que l'un des problèmes majeurs de pollution du milieu marin au débouché du canal du Mozambique est constitué par le rejet par dessus bord d'importantes quantités de têtes de poisson par les bateaux-usines de pêche au long cours venant opérer dans la région. Enfin, les Seychelles ont adopté des règlements sur la santé et la salubrité; ces règlements du 21 janvier 1970 (S.I. 4, 1970) concernent également la prévention de la pollution des cours d'eau et des rivières et interdisent la construction de maisons, cuisines, latrines, étables, porcheries, distilleries ou autres unités de production à moins de 50 pieds d'un cours d'eau ou d'une rivière, sauf dans le cadre des conditions fixées par permis émis par un agent médical de la santé. Les infractions à ces règlements sont passibles d'une amende de 1.000 roupies.

180. Les ressources en eau de la Tanzanie sont visées par la loi de 1974 sur la régime et le contrôle de l'utilisation des eaux, dont l'article 3 inclut toutes les eaux dans le domaine public. L'utilisation des eaux, y compris le contrôle de leur qualité, relève des pouvoirs d'agences de bassin habilitées à délivrer des permis. L'article 33 (4) interdit à quiconque de polluer les eaux de tout rivière, cours d'eau ou étendue d'eau, lorsque cette pollution est susceptible de causer des dommages directs ou indirects à la santé publique, au bétail ou aux poissons, aux récoltes, aux vergers ou aux jardins qui sont irrigués par ces eaux, ou lorsque cette pollution peut rendre impropre à la consommation tout produit pour la production duquel ces eaux ont été utilisées. Tout pollueur commet une infraction passible d'une amende maximum de 2.000 shillings et/ou d'un emprisonnement de douze mois. En cas de récidive, l'amende atteint 5.000 shillings et/ou deux ans d'emprisonnement. En cas d'infraction continue, une amende additionnelle de 100 shillings par jour est imposée.

181. La notion de polluant, qui n'était pas définie dans la législation de rattachement mentionnée plus haut, fut précisée dans la loi de 1981 amendant la loi sur le régime et le contrôle de l'utilisation des eaux, amendement qui cherche à améliorer les dispositions pour l'élimination de la pollution des eaux. Un polluant est défini comme "toute substance ou propriété, toxique ou non, ajoutée ou introduite dans les eaux naturelles ou les réseaux d'approvisionnement". Le mot "effluent" est défini comme étant "tout déversement ou rejet liquide provenant des réseaux d'égoûts industriels ou domestiques qui, en raison de leur qualité, quantité ou propriétés, est susceptible de faire obstacle aux utilisations bénéfiques des eaux réceptrices en en modifiant leur état naturel". La notion de polluant doit donc être examinée et comprise à la lumière de celle d'effluent, ainsi qu'au regard de l'infraction prévue à l'article 33 (4) de la législation de rattachement. La première annexe des amendements de 1981 fixe la qualité des eaux receptrices, tandis que la seconde annexe fixe des normes de rejets pour chaque matière.

182. En Tanzanie, le troisième texte sur les ressources en eau est la loi de 1981 sur l'approvisionnement urbain en eau, qui réglemente l'approvisionnement en eau des communautés urbaines. Sa mise en application s'opère dans le cadre de la loi sur le régime et le contrôle de l'utilisation des eaux, telle qu'amendée. De plus, l'article 20(1) de la loi sur l'approvisionnement urbain en eau permet à l'Agence nationale des eaux urbaines créée en vertu de l'article 4(1), d'adopter des règlements relatifs à la qualité des eaux, et donc, entre autres, à la protection des eaux contre la pollution. Le rejet d'effluents polluants est puni d'une peine beaucoup plus sévère que celle prévue dans la loi sur l'utilisation des eaux, à savoir, d'une amende pouvant aller jusqu'à 20.000 shillings, et pour chaque que dure le rejet, d'une amende supplémentaire de 100 shillings.

183. La loi de 1975 sur l'Agence de mise en valeur du bassin du Rufiji doit être mentionnée ici dans la mesure où cette Agence a, entre autres fonctions, celle de lutter contre les inondations (article 6(b)). Cette disposition pourrait aider à protéger de l'érosion les terres agricoles de Mbeya et du Ruvuma. L'érosion peut en effet être à l'origine d'une pollution par les sels ou d'une sédimentation des côtes de la mer.

184. La loi des eaux de 16 décembre 1964 s'occupe en France, et donc à La Réunion, de la lutte contre la pollution des eaux. Elle s'applique à toutes les eaux intérieures et territoriales françaises. Aucun rejet dans les eaux ne peut être effectué sans permis. La loi met l'accent sur les incitations économiques. Un grand nombre de textes d'application vient de compléter la loi de 1964. Cet ensemble assez complet de législation et de réglementation des eaux est renforcé par des textes juridiques spéciaux pour l'élimination de la pollution par les activités industrielles et commerciales. La loi sur la protection de l'environnement et les installations classées du 19 juillet 1976, et le décret du 21 septembre 1977, vont plus loin encore que le régime de permis institué pour les établissements industriels et commerciaux en 1917. Des arrêtés et circulaires ministériels et préfectoraux précisent les conditions exactes d'application dans chaque département.

185. Les règlements départementaux du 9 août 1978 sur la santé publique couvrent les eaux usées, les égouts et les déchets domestiques. Il y a aussi des dispositions pour l'équipement sanitaire des ports de plaisance. Les égouts urbains sont couverts par circulaire du 10 juin 1976 sur la salubrité dans les centres urbains. Enfin, l'arrêté du 7 mai 1974 sur les plages et les zones côtières ouvertes au public rend obligatoire l'installation dans ces lieux, de systèmes d'évacuation des déchets liquides.

## LES LEGISLATIONS NATIONALES SUR LA CONSERVATION ET LES ZONES PROTEGEES

186. Les législations nationales peuvent chercher à protéger et à conserver certaines zones marines à l'intérieur des limites de juridiction nationale.

187. Au Kenya, l'article 15 (1) de la loi sur la conservation et la gestion de la vie sauvage (chapitre 376 des lois du Kenya) autorise le Ministre chargé de la vie sauvage à créer des zones de protection de la nature lorsqu'il est convaincu que ceci est nécessaire pour assurer la sécurité de la vie animale ou végétale, ou pour préserver l'habitat et l'écologie de telles zones. L'avis établissant la zone de protection peut alors préciser les actes qui, dans la zone, sont interdits, limités ou réglementés (article (1)); à ce jour, cinq zones protégées, appelées "parcs marins nationaux" ont été établies à Malindi, Watamu, Kiunga, Kisite et Mpunguti dans les zones côtières du Kenya.

188. A Madagascar, les autorités locales chargées de la protection de l'environnement peuvent délimiter des zones spéciales pour la conservation des dunes de sable et la protection côtière. Les textes forestiers contiennent certaines dispositions pour la protection des palétuviers.

189. Au Comores, l'arrêté du 5 août 1932 organise la protection des palétuviers, selon un système de permis. Les palétuviers qui ont moins de 15 centimètres de diamètre au point d'attache des racines ne peuvent être coupés.

190. Au Mozambique, la loi de 1980 sur les terres institue deux catégories de zones protégées: celles à protection intégrale, et celles à protection partielle. Dans la première catégorie seules les activités de conservation sont permises. De telles zones peuvent être créées pour les fins de protection des sols, de la faune et de la flore, et il ne fait aucun doute que les parcs marins et côtiers peuvent être inclus dans cette catégorie. Dans la seconde catégorie, toutes sortes d'activités peuvent être tolérées pour autant qu'elles ne soient pas incompatibles avec les besoins de la conservation. La loi dresse une liste des zones partiellement protégées, dont fait partie le fond de la mer territoriale, le plateau continental, les récifs et les petites îles.

191. A Maurice, de tels pouvoirs sont prévus par la loi sur l'aménagement urbain et rural de 1954, en vertu de laquelle une autorité locale peut constituer des zones d'aménagement. Cette possibilité n'a pas été utilisée pour la protection des parcs marins, mais en l'absence d'une législation spécifique, la loi de 1954 pourrait être étendue aux zones marines ayant un besoin urgent de protection.

192. La loi de 1969 des Seychelles sur la conservation et les parcs nationaux (chapitre 159) fut amendée de fond en comble en 1982 par la loi No. 19 qui établit la Commission nationale sur l'environnement. La Commission, présidée par le ministre chargé des affaires d'environnement, a la responsabilité de mettre au point et d'appliquer les politiques sur les zones protégées. Parmi les pouvoirs de la Commission, en vertu de la loi, on trouve celui de créer des réserves et des parcs marins et, dans chaque cas, la possibilité d'adopter des règlements applicables à chaque situation. Jusqu'à maintenant, des parcs ont été constitués sur la côte est de Mahé, dans la baie de Port Launay et du Cap Ternay, à l'île Curieuse au large de la côte de Praslin, et à Aldabra. Dans tous ces cas, des règlements similaires quant au champ d'application et quant à la forme ont été adoptés. En général, ils limitent l'utilisation des bateaux et embarcations de plaisance à l'intérieur du parc; il est interdit d'y rompre l'équilibre de l'environnement marin, d'emporter des espèces vivantes ou mortes, et de rejeter des ordures ou de polluer ces parcs. Des restrictions de pêche s'appliquent à l'intérieur des parcs. Toute

contravention à ces règlements est passible d'une amende maximum de 2.000 roupies et/ou de trois mois d'emprisonnement.

193. La loi somalienne No. 15 du 25 janvier 1969 protège entre autres les parcs marins contre toute action volontaire et négligente pouvant causer des dommages aux arbres, contre l'arrachage de ces arbres, des buissons, des jeunes plants, sauf sous permis émis par le ministre de l'élevage, des forêts et des pâturages (article 7). Il est clair qu'il s'agit là d'une loi adoptée pour les terres forestières, mais elle pourrait tout aussi bien s'appliquer en partie aux parcs marins.

194. En vertu de l'article 5(1) de la loi de 1974 sur la conservation de la vie sauvage en Tanzanie, le Président de la République peut délimiter des réserves de gibier. Le Président peut également prendre un arrêté précisant les normes de conduite à suivre à l'intérieur de ces réserves. En même temps, le ministre responsable pour la vie sauvage peut, en vertu de l'article 6, constituer des zones de gibier contrôlées. L'accès à de telles zones n'est autorisé qu'après avoir obtenu un permis émis par le Directeur du gibier. L'entrée sans permis ou d'une manière qui ne respecte pas les conditions fixées au permis est une infraction passible d'une amende de 5.000 shillings et/ou de six mois d'emprisonnement. La possession d'armes à feu, d'arcs et de flèches à l'intérieur de la réserve de gibier ou à l'intérieur de la zone de gibier contrôlée, sans permission écrite du Directeur du gibier, est également passible d'une peine maximum de 5.000 shillings et/ou de 12 mois de prison. L'article 70 de la loi renverse le fardeau de la preuve sur l'accusé: dans tout procès pour infraction de chasse illégale, de blessure, d'abattage ou de capture d'un animal à l'intérieur d'une réserve de gibier ou d'une zone de gibier contrôlée, il appartient à l'accusé de prouver que l'animal fut tué, capturé ou blessé en conformité avec les conditions fixées dans le permis préalablement obtenu. Toute personne qui fournit des renseignements menant à l'inculpation de l'accusé doit recevoir une récompense en argent d'un montant proportionnel à l'amende imposée, à la valeur du trophée confisqué ou à 3.000 shillings, le montant le plus faible étant retenu.

195. La loi française du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature couvre la protection de l'environnement dans son ensemble, y compris les ressources naturelles, la flore et la faune, et les écosystèmes. Elle introduit la procédure des études d'impact sur l'environnement. Les détails de cette procédure sont précisés dans un décret du 12 octobre 1977, ainsi que dans douze arrêtés ministériels, un pour chaque type d'aménagement.

196. La création de parcs et de zones protégées est prévue par la loi du 22 juillet 1960. Cette loi prévoit la création de deux types de zones protégées: le parc lui-même avec un centre de haute protection, et la zone périphérique. Aucune législation spécifique n'existe sur les parcs marins, bien que des projets de loi aient été récemment mis en circulation (Le Monde du 5 août 1983), projets qui pourraient couvrir cet aspect de la protection de l'environnement marin et côtier. Les critères pour la création des zones protégées sont énumérés dans la loi de 1976 sur la protection de la nature. En 1975, un conservatoire pour les zones côtières et les rives des lacs fut créé. Cette institution achète patiemment, malgré des ressources financières limitées, des terres fragiles en bordure de mer ou de lac. Ainsi, elle a acheté à La Réunion cinq propriétés de tailles variées (de 4 à 360 ha.). Une circulaire approuvée par un décret du 25 août 1979 étend aux zones côtières plusieurs dispositions prévues pour l'aménagement du territoire et la protection de la nature.

197. Des zones protégées ont été créées à La Réunion. De fait, l'arrêté No. 1905/DAG.R/2 du 25 mai 1976, complété par l'arrêté No. 4666/DAG.R/2 du 17 novembre 1978, déclare toutes les lagunes de l'île et la zone comprise entre le Cap Houssaye

et Etang-Salé comme réserves marines à l'intérieur desquelles toute activité de pêche est interdite ou strictement réglementée selon un système de rotation, cette dernière réserve étant divisée en trois zones. Enfin, l'arrêté No. 1486/DAG.1 du 9 juin 1969 interdit le ramassage des coraux dans toutes les lagunes de l'île et un arrêté No. 1904/DAG.R/2 du 25 mai 1976 réglemente la pêche sous-marine le long des côtes de l'île.

## LE CADRE INSTITUTIONNEL

198. Les développements précédents sur les législations nationales donnent une bonne idée de l'étendue des dispositifs administratifs et institutionnels pour la maîtrise des questions d'environnement. Il en ressort qu'un large éventail de ministères, de départements et d'organes statutaires sont impliqués d'une manière ou d'une autre. La grande variété des problèmes d'environnement et de pollution n'est pas étrangère à la variété qu'on retrouve dans les dispositifs administratifs et institutionnels. Il se peut bien que la protection de l'environnement soit synonyme de gestion de ressources naturelles. Par exemple, si l'on adopte des plans de gestion appropriés pour la conservation des terres et des eaux des bassins versants, le problème causé à l'environnement marin par la sédimentation due à l'érosion des sols, sera évité. On peut atteindre ce résultat par le biais d'une gestion assortie de méthodes de culture, par l'administration des ressources en eau, la conservation des forêts et les plans de reboisement, par les plans d'aménagement et de lotissement, pour ne mentionner que quelques uns des outils disponibles. De même, la prévention de la pollution marine par les déchets domestiques et industriels pourrait mettre en valeur la protection des eaux potables en tant qu'indice et en tant que condition du développement. Dans le même ordre d'idée, la protection des pêcheries et des autres ressources vivantes de la mer revient à protéger une source de protéines alimentaires nécessaires au développement. Une coopération devrait donc s'instaurer entre chaque type de mécanisme institutionnel décrit dans cette étude.

199. Comme nous l'avons mentionné plus haut, dans les petites îles comme les Comores, Maurice et les Seychelles, il est tout à fait artificiel de distinguer entre l'environnement côtier et marin d'une part, et l'environnement intérieur d'autre part. Il est indispensable d'analyser l'ensemble du cadre institutionnel de la protection de l'environnement en général.

### Les Comores

200. Aux Comores, la protection de l'environnement est l'une des responsabilités principales du Ministère de l'équipement et de l'environnement créé par décret No 82-0/2/PR de 1982, et plus particulièrement du Département de l'environnement et de l'urbanisme à l'intérieur de ce ministère. Les questions d'environnement sont aussi d'un intérêt immédiat pour le Ministère de la production agricole, industrielle et de l'artisanat, créé par décret No. 81-0177 de 1981; ce ministère a un Département d'océanographie et des pêches maritimes. Le Secrétariat d'Etat pour les transports et le tourisme a un Département pour les transports maritimes. L'Office national des ports, créé par une loi de 1981 (No. 81-37) amendée par loi No. 82-25 du 19 novembre 1982 est chargé de la gestion des ports du pays. Enfin, deux brigades de surveillance des côtes ont été créées par deux décrets de 1981 (No. 81-047 et 81-049), la première de ces brigades étant basée à Moroni, en Grande Comore, et la seconde à Mutsamudu, à Anjouan. Au niveau local, un arrêté de 1979 (No. 79-001/GIC-CAB) a créé un Commissariat au développement économique pourvu d'une Direction régionale du tourisme, de l'environnement et de l'artisanat. A Anjouan, un Commissariat aux équipements publics, à l'urbanisme et à l'environnement fut

établi par arrêté No. 91/35/GN de 1981.

#### France (Réunion)

201. A La Réunion, un représentant du Secrétariat d'Etat à l'environnement est détaché auprès de la Préfecture de ce département français. Le Secrétariat d'Etat à l'environnement, directement rattaché au Premier ministre, se compose des six Divisions suivantes: Prévention de la pollution, Protection de la nature, Qualité de la vie, Affaires économiques et internationales, Etudes et recherche, Urbanisme et paysages. La Réunion possède également des services locaux, décentralisés, des ministères centraux suivants: Agriculture, Santé, Equipement et Industrie. Le Muséum d'histoire naturelle de Saint Denis est particulièrement actif dans la protection des espèces marines.

#### Kénya

202. Le Kénya s'est doté d'un Ministère de l'environnement. A la suite de la Conférence de Stockholm de 1972, le Kénya a mis sur pied un Secrétariat national pour l'environnement à l'intérieur du Bureau du Président, afin de servir comme centre de traitement de données et comme organisme de base pour la coordination des questions d'environnement. Le Secrétariat est resté rattaché au bureau du Président jusqu'à la création en 1979 du Ministère de l'environnement et des ressources naturelles, à la suite de quoi le Secrétariat devint un département du Ministère. Le Ministère est responsable avant tout de l'établissement des normes pour les questions d'environnement en général qui ne tombent pas sous la responsabilité immédiate d'autres ministères tels que l'Agriculture, la Santé, les Terres et les Eaux. Lorsque ces ministères ont une responsabilité première, le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles joue un rôle de coordination. Parmi les ressources naturelles, seules les forêts et les minéraux tombent directement sous la responsabilité du Ministère de l'environnement; le gibier et la vie sauvage, y compris les pêcheries, relèvent de la responsabilité d'un autre ministère.

203. Le Comité interministériel sur l'environnement humain se compose de représentants de tous les ministères et organes statutaires du gouvernement qui ont pour fonction d'exercer des responsabilités en matière d'environnement. Le Comité est convoqué par le Secrétariat national à l'environnement. Il traite des questions politiques relatives aux problèmes d'environnement et formule des recommandations à cet égard. Le Comité des nouveaux projets s'occupe particulièrement des établissements industriels et commerciaux. Il examine les demandes et délibère sur les propositions d'installation ainsi que sur les aspects économiques et physiques des projets. En règle générale, il renvoie les questions d'environnement telles que l'impact sur la qualité des eaux, à la Division de la lutte contre la pollution et de la qualité des eaux, au Ministère de la mise en valeur des ressources en eau. Le Comité national anti-pollution élabore des stratégies pour combattre la pollution marine accidentelle dans la zone du port de Mombasa, les eaux territoriales et la zone économique exclusive. Convoqué par le Secrétariat national à l'environnement, le Comité est composé d'un groupe choisi de représentants des différents ministères, des organismes para-étatiques, de la Marine nationale, et d'organisations non-gouvernementales représentant par exemple les hôtels en bordure de mer ou toute autre secteur d'activités concernés. Le rôle principal du Comité est de centraliser les ressources qui peuvent être mises à la disposition de la lutte contre toute fuite d'hydrocarbures dans les eaux côtières ou dans les ports. Le contrôle ordinaire de l'utilisation des eaux tant de point de vue quantitatif que qualitatif est au Kénya de la responsabilité de l'Agence de répartition des eaux créée en vertu de l'article 25 de la loi des eaux. L'agence délibère et décide de l'opportunité des permis d'utilisation des eaux, quelqu'en soit l'objet.

204. L'Institut national de la recherche maritime et des pêcheries créé par la loi de 1977 sur la science et la technologie (loi No. 3 de 1977 et No. 7 de 1979) est placé sous la tutelle du Ministère du développement régional, de la science et de la technologie. Le cadre général de ses activités est défini par le Conseil national pour la science et la technologie qui opère en tant qu'organisme technique à l'intérieur du Ministère. Plus précisément, ces activités sont supervisées par un conseil de gestion et un comité consultatif de recherche sur les ressources naturelles. Le mandat de l'Institut est de mener des recherches afin de formuler les meilleures stratégies possibles de gestion des ressources marines. A l'origine, il est d'avantage orienté vers la recherche sur les pêcheries, mais il a élargi son champ d'activité pour inclure la recherche géologique. Son siège est à Mombasa où il possède des installations de laboratoire. Le potentiel de cet institut comme centre de surveillance de la qualité de l'environnement et comme source de conseils pour la protection ou l'établissement de normes, est considérable. A ce propos, il a son équivalent à Zanzibar, où l'Institut tanzanien de recherche sur les pêcheries a son siège; c'était aussi le siège de l'Institut de recherche sur les pêcheries de la Communauté de l'Afrique de l'Est jusqu'à la dissolution de la Communauté en 1977.

#### Madagascar

205. A Madagascar, les questions d'environnement côtier et marin relèvent de chaque ministère sectoriel intéressé, à savoir: le Ministère des transports, le Ministère de la production agricole, le Ministère des Finances, le Ministère des études supérieures et de la recherche scientifique, et le Ministère de la défense. Les divers corps rattachés à ces ministères participent aux activités d'élimination de la pollution. Ainsi, les officiers de marine qui relèvent soit du Ministère de la défense soit du Ministère des transports, les capitaines des aéronefs de l'Etat, et les agents des douanes, ont des responsabilités spéciales pour faire rapport sur la pollution marine par les hydrocarbures; en ce qui concerne la pollution d'origine tellurique, les gardes forestiers et la police ont le pouvoir de poursuivre les contrevenants.

#### Maurice

206. A Maurice, les questions d'environnement appartenaient autrefois au Ministère de l'agriculture et des ressources naturelles. Cette situation a changé depuis que le Ministère de l'habitat, des terres et de l'environnement a été constitué. Dans ce cadre, le Département de l'environnement remplit un rôle de coordination entre les différents ministères tels que la Santé, les Pêcheries, l'Agriculture et les Ports, qui tous exercent des responsabilités en la matière.

#### Mozambique

207. Aucun rapport national n'ayant été soumis par le Mozambique, les données disponibles se sont avérées insuffisantes pour entreprendre une description du cadre institutionnel de ce pays.

#### Seychelles

209. En octobre 1982, les Seychelles ont créé la Commission nationale de l'environnement, par loi No. 19 amendant la loi de 1969 sur la conservation de la nature et les parcs nationaux (chapitre 159). L'article 3(1) de la loi modificatrice assigne trois objectifs principaux à la Commission, tous dérivés de la Stratégie mondiale de la conservation, et énumérés dans l'annexe 2 de la loi, de la manière suivante: (a) maintenir les processus écologiques essentiels et les systèmes entretenant la vie, (b) préserver la diversité génétique, et (c) veiller à

l'utilisation durable des espèces et des écosystèmes. L'article 3(3) précise les fonctions de la commission, à savoir: (a) la préparation d'une politique nationale d'environnement, l'examen continu de cette politique et, au besoin, la modification de cette politique, (b) l'examen de tous les textes juridiques traitant de l'environnement, de sa conservation et de sa gestion, (c) la coordination de toutes les activités, y compris les activités gouvernementales, liées à la conservation et à la gestion de l'environnement, (d) la promotion de l'éducation du public et de sa participation à l'étude et à la conservation de l'environnement, (e) la coopération avec les autres pays de l'Océan indien afin de conserver et gérer l'environnement et les ressources biologiques de la région, (f) la coopération avec les organisations internationales pour la conservation et la gestion de l'environnement et des ressources biologiques, (g) toute autre fonction qui lui est attribuée par la loi, et (k) l'exercice de pouvoirs ancillaires permis par la loi. En vertu de l'annexe 1 introduite par l'amendement de 1982, la commission est présidée par le ministre lui-même; elle est composée d'au moins cinq membres nommés officiellement par le ministre.

209. Le Conseil national de la recherche et du développement fut établi par la loi de 1980 sur la recherche nationale et le développement (loi No. 20 de 1980), en tant que division du Ministère du développement national. Pour le moment, le Conseil entreprend des études sur les sources alternatives d'énergie aux Seychelles. Toutefois, il est prévu que dès que les ressources le permettront, son champ d'activités sera élargi pour lui permettre d'opérer comme un laboratoire de surveillance et un centre de contrôle des questions d'environnement, et de la pollution en particulier. Le laboratoire pourrait servir sur une base régionale, si un accord dans ce sens est approuvé.

210. L'Unité de surveillance de la ZEE des Seychelles dépend des services aériens du Ministère de la jeunesse et de la défense. Elle est dotée d'un avion de reconnaissance maritime pour entreprendre des missions quotidiennes de surveillance des eaux territoriales, et à l'occasion, de la zone économique exclusive, en particulier pour veiller à l'application du décret de 1979 sur les bateaux de pêche étrangers. Elle doit aussi mener des opérations de surveillance sur une pollution éventuelle par les hydrocarbures autour des Seychelles. Enfin, le service des incendies a une petite unité de lutte contre la pollution en cas d'accident majeur.

#### Somalie

211. La Somalie, qui ne possède ni une agence centrale ni un ministère de l'environnement, dispose d'institutions donnant des conseils au gouvernement sur la gestion des ressources marines, y compris sur la préparation de normes de conservation et de toute autre mesure nécessaire; ces institutions sont l'Institut national des affaires maritimes et des pêcheries, la Faculté d'océanologie et des sciences de la mer (au sein de l'Université nationale somalienne), l'Institut technique de Mogadisho, et le Centre de recherche marine (en passe d'être mise en place). Le Ministère de l'agriculture sert pour le moment de point focal pour les questions d'environnement.

#### Tanzanie

212. La Tanzanie a choisi pour politique d'adopter la solution d'une agence centrale de coordination pour les questions d'environnement. A présent, les questions d'environnement sont au niveau central suivies par le Ministère des terres, de l'habitat et de l'urbanisme, bien que le 5 juin 1983 le Ministre ait déclaré que son ministère préparait un projet de loi qui, une fois voté par le Parlement, créerait un conseil national pour l'environnement doté de pouvoirs d'enquête, de supervision et d'orientation des différentes institutions intéressées

(Sunday News du 5 juin 1983). Un comité interministériel sur les questions d'environnement se réunit de temps en temps pour décider des politiques générales ou spécifiques. Ce comité coordonne également, si nécessaire, les différentes activités touchant à l'environnement. Parfois, le comité organise des visites des différentes institutions et parties du pays afin d'évaluer les aspects pratiques dont doivent tenir compte les décisions en matière d'environnement. Régulièrement, le comité se charge de mener des campagnes nationales pour sensibiliser le public aux problèmes de déboisement et d'érosion des sols, et aux questions de conservation des ressources en sol et en eau.

213. La loi de 1968 sur le Conseil national de recherche scientifique, crée un Conseil chargé de mener la recherche en agriculture, sur l'industrie, le commerce et les activités minières ainsi que sur les différents secteurs d'activité y relatifs. Bien que la loi ne fasse pas spécifiquement référence aux questions d'environnement, ces questions devraient être couvertes dans la recherche d'une plus grande efficacité de fonctionnement des différents secteurs. Le Conseil peut donc être une source de données dans la préparation des normes de rejets ou des lignes directrices pour la protection de l'environnement. La loi de 1979 sur l'organisation pour le développement et la recherche industrielle (TIRDO) donne à l'organisme qu'elle crée un rôle de conseil et d'assistance aux différents établissements industriels afin de les aider à améliorer leur productivité, à mener des recherches appliquées, et à rechercher les moyens d'éliminer et de prévenir la pollution industrielle. La loi de 1980 sur l'Institut de recherche sur les pêcheries cherche à promouvoir et à mener des recherches dans ce secteur. Le rôle de cet Institut est entre autres: de mener des recherches sur les différents aspects des pêcheries afin d'améliorer les techniques de pêche et de développement de la pêche, et de mener des recherches sur les différents moyens de prévenir la pollution marine et de lutter contre cette pollution. Son laboratoire principal est situé à Zanzibar. Ce laboratoire a un potentiel certain pour participer aux programmes régionaux est africains pour l'établissement de normes sur l'élimination de la pollution marine. Une loi de 1980 crée l'Organisation sur la recherche agricole chargée de formuler des avis sur les différentes stratégies d'amélioration des pratiques agricoles. Ceci devrait inclure entre autres les stratégies de conservation des eaux et des sols dans les bassins versants, ainsi que les différentes méthodes pour éviter que les intrants agricoles tels que les pesticides et les engrais causent par drainage la pollution des cours d'eau et de la mer. La loi de 1980 créant l'Institut de recherche forestière devrait aider à la mise au point de stratégies de conservation des eaux et des sols dans les bassins versants. Enfin, la loi de 1979 créant l'Institut tropical de recherche sur les pesticides a mené des études sur l'impact des différents pesticides sur l'environnement.

### PARTIE III: EVALUATION ET CONCLUSIONS

#### EVALUATION

214. L'analyse des législations nationales sur l'environnement marin et côtier fait ressortir certains traits intéressants. D'abord, il est incontestable que les gouvernements de la région sont pleinement conscients de l'importance du problème et sont décidés à y apporter des solutions tant au niveau régional qu'au niveau national. Dans plusieurs pays, une telle prise de conscience a déjà conduit à la mise en place de mécanismes administratifs pour faire face à la dégradation de l'environnement.

215. Toutefois, il faut encore surmonter de nombreuses obstacles. Quelques pays de la région limitent leur actions à des interventions ponctuelles menées par des ministères sectoriels n'ayant aucune approche intégrée ou aucune vue d'ensemble de la protection de l'environnement. Des insuffisances notables peuvent être identifiées dans de nombreuses lois nationales. Un dialogue et une consultation renforcés seraient sans aucun doute utiles, et le cadre régional pourrait s'avérer à ce titre, particulièrement approprié.

216. En général, l'élimination des effets négatifs implique toujours un grand nombre de départements ministériels dont les activités doivent être coordonnées. C'est là un problème difficile quel que soit le niveau de développement économique du pays, bien que les solutions soient plus difficiles encore à trouver dans les pays en développement. La coordination soulève des difficultés. D'une part, plusieurs pays de la région n'ont pas encore mis sur pied les mécanismes interministériels nécessaires. D'autre part, la création de structures de coordination complexes et ambitieuses peut s'avérer en pratique d'un maniement trop lourd. Bien qu'en théorie on puisse souhaiter que toutes les administrations intéressées soient représentées dans l'agence de coordination, cette solution peut en pratique se révéler difficile à appliquer et être un obstacle à la mise au point à brève échéance d'une politique efficace et ferme. Ces difficultés d'organisation sont encore plus aiguës que dans les conditions actuelles de formation qui se traduisent par une pénurie de personnel administratif et technique qualifié pour les questions d'environnement. Cette insuffisance de ressources humaines s'accompagne d'une pénurie de ressources matérielles tant pour la lutte que pour la prévention. Les organismes intéressés voient leurs activités limitées par l'absence d'une base juridique adéquate.

217. Au cours du séminaire de Mahé, Seychelles, qui a eu lieu du 27 au 30 septembre 1982 (PNUÉ/WG 77/4, 1982) les experts des Etats de la région de l'Afrique de l'Est ont identifié quelques problèmes spécifiques relatifs à l'environnement marin qui méritent une attention prioritaire. Il est intéressant dans cette section de souligner ces problèmes, pays par pays, et de les confronter aux législations nationales disponibles pour les résoudre. Aucun problème particulier n'a été soulevé pour la France, le Kenya et le Mozambique puisqu'aucun expert de ces pays n'a participé au séminaire.

218. D'évidence, le rapport de Mahé ne saurait prétendre à l'exhaustivité. Il n'a fait qu'identifier des priorités. De nombreux autres problèmes, bien que pas obligatoirement prioritaires, auraient pu être ajoutés à la liste des problèmes d'environnement qui exigent une réponse juridique.

219. Partout dans la région les législations nationales ont besoin d'être adaptées et harmonisées avec les dispositions contenues dans la Convention des Nations sur le Droit de la Mer, adoptée en Jamaïque en 1982.

### Les Comores

220. Pour les Comores, le rapport de Mahé a mis en lumière deux secteurs d'action prioritaire pour la protection et la mise en valeur de l'environnement marin et côtier du pays: (1) la destruction des récifs coralliens afin d'obtenir de la chaux, et le prélèvement du sable pour les besoins de l'industrie du bâtiment, ainsi que le problème connexe du déboisement imputable au fait que ce processus nécessite du bois de chauffage; (2) la pollution des eaux territoriales et des côtes par les hydrocarbures, principalement sous forme liquide, le principal itinéraire suivi par les pétroliers traversant l'archipel des Comores.

221. Les solutions au premier problème doivent évidemment être trouvées au niveau national. Pour le moment, il n'y a pas de législation concernant la surexploitation des récifs coralliens, alors qu'un arrêté récent interdit l'extraction du sable sur les plages d'importance touristique. Les solutions au second problème ne peuvent pas être apportées par les Comores seules. Non seulement un effort régional apparaît indispensable, mais une coopération avec les Etats situés en dehors de la région peut même sembler souhaitable.

### Madagascar

222. La dégradation et la disparition des mangroves, et l'érosion sévère et généralisée des sols apparaissent comme étant les deux problèmes prioritaires d'environnement à Madagascar, tels qu'ils étaient identifiés par le séminaire de Mahé. Trois cent mille hectares de mangroves sont protégés par les dispositions du décret forestier du 15 janvier 1930 et ses règlements d'application. Aucune autre mesure législative ne devrait être nécessaire si ce n'est la modernisation des textes. La solution du problème apparaît dépendre beaucoup plus de l'éducation du public et de l'application des textes, les deux aspects étant intimement liés. Quant à l'érosion des sols, l'outil juridique correspondant doit être trouvé dans le décret forestier que nous venons de mentionner, et dans l'arrêté du 14 janvier 1937. Ces textes ont été complétés par l'ordonnance No. 60/127 du 3 octobre 1960 sur les coupes en forêt et les feux de forêt, par son décret d'application du 6 février 1961 (No. 61/079) et par l'ordonnance No. 76/030 du 21 août 1976. Tous ces textes sont assez sévères, et le dernier d'entre eux prévoit des sanctions très fortes pour les contrevenants. Toutefois, à cause du manque de moyens et de ressources, et peut-être aussi à cause de la sévérité même des textes, le degré d'application semble être très bas. Il n'est pas impossible qu'une attitude plus moderne et plus créative, qui prendrait davantage en considération des réalités socio-économiques du pays, puisse être retenue.

### Maurice

223. Pour Maurice, un seul problème prioritaire fut mentionné, à savoir: la pollution du port de Port Louis et de ses environs, causée par les rejets de déchets d'origine urbaine et industrielle. Parfois, dix pour cent des prises sont rejetées, rendues toxiques par le ciquatera.

224. L'article 9(3) de la loi de 1980 sur les pêcheries interdit les rejets dans les cours d'eau, les lacs, les bassins, les canaux ou affluents, de toute substance susceptible de causer des dommages aux pêcheries. Il n'est pas sûr que ces dispositions soient parfaitement adaptées au problème, et ceci pour deux raisons: premièrement, la pollution peut n'avoir aucun effet sur le poisson, tout en causant préjudice au consommateur. Deuxièmement, cette disposition interdisant les rejets en rivière, dans les lacs, les bassins, canaux et affluents, peut fort bien être inapplicable aux rejets effectués directement dans la mer, à partir des centres urbains ou industriels. Les canaux pourraient à la limite comprendre les

canalisations de rejets, mais ce serait là une interprétation contestable. En ce sens la loi de 1863 sur les canaux et cours d'eau (lois refondues de 1981, vol. 5) qui, dans ses articles 87 et 91 interdit les rejets de tout déchet dans les rivières et canaux, s'avère également limitée. Très souvent, une grande partie des effluents industriels et domestiques de Maurice, atteignent l'océan par les cours d'eau côtiers, et sont ainsi couverts par cette loi. Néanmoins, cette disposition peut apparaître assez étriquée pour le problème. L'article 9(3) de la loi de 1980 sur les pêcheries, et les articles 87 et 91 de la loi de 1863 sur les cours d'eau et les canaux, pourraient être rédigés de façon plus large afin de s'appliquer à tous les rejets, y compris les égouts fermés ou à ciel ouvert, ainsi qu' à l'ensemble des décharges s'écoulant dans l'océan.

225. La loi de 1976 sur les ports, permet à l'autorité maritime de Maurice, créée en vertu de l'article 3 de la loi, d'adopter des règlements interdisant entre autres la pollution dans les zones adjacentes aux ports. On peut supposer que ceci vise la pollution susceptible de gêner les opérations portuaires. En ce sens, la disposition est pertinente pour la pollution de Port Louis; toutefois, elle ne s'applique pas nécessairement aux rejets venant contaminer les poissons. Des amendements à la loi sur les pêcheries et à la loi sur les cours d'eau et canaux sont toujours possibles, afin de compléter la loi sur les ports et apporter ainsi une solution au problème prioritaire de Maurice. Ces diverses façons d'aborder le problème pourraient s'avérer partielles et insuffisantes. Il serait ainsi plus efficace de traiter de la question par une législation d'ensemble sur l'environnement prescrivant des normes de rejets, avec des sanctions correspondantes, pour toutes les industries et les municipalités du pays.

#### Seychelles

226. Les problèmes prioritaires aux Seychelles peuvent être classés en quatre catégories:

- (1) absence d'une base de données sur tous les aspects de la qualité de l'environnement, et manque de compétence dans le rassemblement des données, l'analyse et l'adoption des normes;
- (2) Concurrence intense entre l'agriculture et le logement pour l'utilisation des terres;
- (3) pollution due à l'évacuation des déchets solides;
- (4) caractère rudimentaire des installations de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

227. Le problème numéro (1) est essentiellement un problème de personnel qualifié et de maturité institutionnelle; ce n'est donc pas un problème juridique. La loi de 1980 sur le développement et la recherche nationale, et la loi de 1982 amendant la loi sur la conservation de la nature et les parcs nationaux ont répondu aux besoins institutionnels de base.

228. Le problème numéro (2) semble être raisonnablement couvert par la loi de 1972 sur la planification urbaine et rurale (chapitre 160), qui sert d'ombrelle aux règlements de zonage. Du fait que l'agence d'aménagement rural et urbain créée en vertu de l'article 3 de la loi statue sur les questions de zonage en fonction des priorités établies par le plan national de développement, ce problème est essentiellement politique et non juridique.

229. Le problème numéro (3) est en partie couvert par la loi de 1960 sur la santé

publique et la loi de 1982 sur les ressources en eau. La loi sur la santé publique est à cet égard limitée à la lutte contre les nuisances qu'elle mène par l'instauration de limites pour les opérations de nettoyage et de préparation du poisson, ainsi que pour les rejets d'ordure sur les plages de Mahé. Bien que les règlements de 1970 sur la prévention de la pollution des cours d'eau puissent s'appliquer aux déchets des cuisines, latrines, étables et porcheries construits le long des cours d'eau, ces dispositions sont plutôt étroites et ne recouvrent pas nécessairement les déchets solides industriels et domestiques rejetés directement dans l'océan. La loi des eaux met par ailleurs l'accent de façon assez évidente sur l'eau potable. Il apparaît donc qu'à la suite de l'adoption de la loi de 1982 amendement la loi sur la conservation de la nature et les parcs nationaux qui crée une Commission nationale de l'environnement, un besoin se fasse sentir pour l'adoption d'une loi plus générale sur la protection de l'environnement, qui couvrirait les rejets de déchets dans l'environnement.

230. Le problème numéro (4) dépend largement du facteur institutionnel, des questions de personnel, d'équipement et dans une moindre mesure seulement de la législation. Les Seychelles disposent déjà d'une unité de surveillance de la zone économique exclusive dépendant de l'aviation nationale. De plus, cette unité a pour mandat de surveiller toute pollution par les hydrocarbures. En second lieu, le Service des incendies des Seychelles possède une unité de lutte contre la pollution prête à intervenir en cas d'urgence. Le problème principal tient au fait que ces deux unités sont insuffisamment équipées pour intervenir en cas d'accident majeur. Si ces deux unités devaient être renforcées afin de former un ensemble complet pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, il faudrait envisager une législation plus large, du type de celle qui a été suggérée au paragraphe précédent, une législation qui indiquerait les devoirs et responsabilités juridiques exactes.

#### Somalie

231. On a identifié les six problèmes d'environnement suivants:

- (1) le problème du déplacement des dunes de sable et ses incidences sur l'agriculture;
- (2) la détérioration grave du littoral du fait de l'extraction de roches calcaires et de sable pour les besoins de l'industrie de bâtiment;
- (3) la destruction des mangroves dans la partie sud du pays;
- (4) la pêche illégale par les flottes étrangères;
- (5) la pollution par les hydrocarbures, mise en lumière par les plaques de goudron sur les plages;
- (6) le danger que constituent les requins pour le touriste.

232. Le problème numéro (1) fut perçu par le séminaire comme un problème de gestion et de finances. L'article 7 de la loi No. 15 du 25 janvier 1969 interdit les coupes en forêt, les coupes d'herbe ou de buissons, quelque soit le moyen utilisé. Une loi mettant l'accent sur la gestion dans le cadre de l'agriculture, par exemple, pourrait prévoir une assistance financière pour la plantation d'arbres, de buissons ou d'herbe. Mais la faible densité de population dans le pays rend cette proposition assez irréaliste. Le problème peut être résolu de façon efficace par une mobilisation massive de la population à la suite d'une campagne supportée par des moyens financiers et une expertise indispensables.

233. Le problème numéro (2) suppose la mise en application stricte d'une loi interdisant l'extraction de roches calcaires et de sable le long des côtes. Pour le moment, aucune loi de ce genre n'existe en Somalie, et l'extraction de sable se pratique donc de façon sauvage, provoquant la disparition de vastes étendues de rivage lorsque cette extraction est menée en deça de la ligne des hautes eaux. La Somalie devrait adopter une loi semblable à la loi de 1982 des Seychelles sur l'extraction du sable et des graviers (loi No. 13 de 1982) qui délimite les lieux d'extraction et prévoit des permis émis par le Contrôleur des sables et des graviers.

234. Le problème numéro (3) est traité par une disposition générale de la loi No. 15 du 25 janvier 1969 (article 7) qui interdit à quiconque de couper ou de brûler intentionnellement ou par négligence des arbres, des buissons, des arbustes, des jeunes plants, à moins d'une autorisation obtenue du Ministre de l'élevage, des forêts et des pâturages. Les mécanismes de mise en application devraient probablement être renforcés. Comme mesure complémentaire, des règlements devraient interdire l'accès aux zones où les palétuviers sont menacés. Dans tous ces cas, il faudrait toutefois prévoir des solutions de rechange pour donner un emploi à ceux qui auparavant travaillaient dans la coupe des palétuviers.

235. Le problème numéro (4) est désormais couvert par le code maritime de 1959 et la loi No. 17 du 3 février 1977. Cette dernière loi crée le Ministère des pêcheries alors que le code maritime prévoit un système de permis pour la pêche dans les eaux somaliennes, que ce soit par les nationaux ou les étrangers. Les permis sont émis par le Ministère des pêcheries ou l'agent désigné par lui. La difficulté principale tient au fait que la Somalie réclame une mer territoriale de 200 milles marins alors que ce pays a signé la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982. La Somalie pourrait donc être amenée à aborder le problème de deux façons: premièrement, par l'adoption d'une nouvelle loi d'ensemble sur la zone économique exclusive qui inclurait la lutte contre la pollution des ressources biologiques, et deuxièmement, par la mise en place d'un système efficace d'application des lois. Dans la mesure du possible, la mise en application des lois devrait être facilitée par une coopération régionale.

236. Quant au problème numéro (5), la Somalie n'a pas de loi nationale sur la pollution marine par les hydrocarbures; elle n'est pas davantage partie aux conventions sur la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures, bien qu'elle ait signé la Convention de Jeddah de 1982. La Somalie se doit de prendre plusieurs mesures pour le renforcement de son arsenal législatif. Le pays devrait: (a) examiner la possibilité de ratifier les conventions universelles relatives à la pollution marine qui ont été analysées dans la première partie de cette étude, afin de profiter des normes de protection figurant dans ces conventions; (b) adopter une législation d'ensemble propre sur la prévention et l'élimination de la pollution marine de toute origine, y compris la pollution causée par les hydrocarbures provenant des navires; (c) mettre en place, à l'occasion de cette législation nationale, le cadre juridique pour la surveillance de la pollution par les hydrocarbures et la mise en application de la loi sur la pollution dans les zones de juridiction nationale; (d) aligner son code maritime sur les dispositions de la Convention de 1982 des Nations Unies sur le Droit de la Mer, en ce qui concerne particulièrement la mer territoriale et le régime juridique de la zone économique exclusive; et (e) envisager un cadre à l'intérieur duquel une coopération avec les pays voisins pourrait être développée pour la prévention et l'élimination des rejets intentionnels et accidentels d'hydrocarbures par les navires dans la partie ouest de l'Océan indien.

237. Le problème numéro (6) doit en grande partie son caractère à une pollution particulière, à savoir celle causée par les rejets des effluents provenant de

l'abattoir principal de Mogadisho. Ces effluents contiennent du sang, des abats et des déchets solides qui, dépassant les bassins de traitement, viennent échouer dans les lagunes côtières et les bassins intérieurs. Ces déchets attirent les requins. La Somalie pourrait bien avoir besoin d'une législation d'ensemble sur la prévention et l'élimination de la pollution d'origine tellurique, y compris les déchets d'origine domestique et industrielle.

#### Tanzanie

238. Le séminaire a identifié sept secteurs prioritaires, à savoir:

- (1) l'érosion des sols provoquée par le déboisement et le recours à des techniques agricoles inappropriées;
- (2) l'urbanisation, en particulier dans les zones côtières, qui s'est traduite par des problèmes de santé et de logement;
- (3) l'érosion côtière rapide;
- (4) la pollution accidentelle ou intentionnelle due aux rejets d'hydrocarbures par les navires;
- (5) la disparition des mangroves du fait de leur exploitation pour les besoins de l'industrie de bâtiment;
- (6) la pratique de la pêche à la dynamite;
- (7) les problèmes socio-économiques liés à la gestion des ressources biologiques côtières.

239. Le problème numéro (1) a été traité en Tanzanie comme un problème d'éducation et de gestion. Le rapport du séminaire fait référence à l'importante campagne pour le reboisement lancée par l'Unité de l'aménagement du territoire du Ministère des terres. Ces efforts pourraient être complétés par une législation forestière interdisant les coupes sauvages d'arbres et instituant une surveillance stricte des coupes le long des rivières.

240. Le problème numéro (2) reçoit une réponse politique donnée par l'Unité d'aménagement du territoire qui décide des différentes options d'utilisation des terres. L'urbanisation est réglementée par l'Ordonnance sur l'aménagement rural et urbain (Chapitre 378). Cette dernière législation, adoptée en 1960, est peut-être dépassée sur des aspects particuliers et a donc besoin d'une mise à jour.

241. Le problème numéro (3) est lié au problème numéro (v) puisque ces deux questions dépendent largement du problème des coupes sauvages de la végétation côtière. Les solutions envisagées pour le problème numéro (i) devraient leur être applicables.

242. Pour résoudre le problème numéro (4), la Tanzanie devrait adopter un certain nombre de mesures relatives à la prévention et à l'élimination de la pollution marine par les hydrocarbures. Premièrement, il serait peut être utile que la Tanzanie envisage d'accepter les conventions internationales relatives à la prévention et à l'élimination de la pollution marine. Pour le moment, la Tanzanie n'en a acceptés aucune. Deuxièmement, la Tanzanie n'a pas adopté de législation nationale sur la prévention et la lutte contre la pollution marine. Une disposition de la Partie IX de la loi sur la marine marchande recouvre largement le

problème des rejets effectués par les bâtiments de commerce, et prévoit des incitations pour toute personne qui fournit des preuves évidentes de tels rejets. Mais cette disposition est insuffisante puisqu'elle ne s'occupe que des rejets intentionnels dans les zones sous juridiction nationale. Les limites de la juridiction nationale tanzanienne ne sont d'ailleurs pas certaines. L'ordonnance de 1973 a étendu les eaux territoriales à 50 milles sans définir le régime juridique applicable. Depuis lors, la Tanzanie a signé la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 qui limite la mer territoriale à 12 milles marins et prévoit une zone économique exclusive adjacente. Il semble que la Tanzanie devrait adopter une loi nationale précisant le régime juridique de la mer territoriale et de la zone économique exclusive afin de pouvoir prendre les mesures nécessaires à la lutte contre la pollution des eaux côtières par les hydrocarbures. Enfin, selon le rapport du séminaire de Mahé, la Tanzanie semble avoir perçu le besoin de mener la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, au niveau régional. Ainsi, la définition de la stratégie nationale pour combattre la pollution par les hydrocarbures aurait pour but d'encourager les négociations régionales conduisant à un accord entre les pays de la région de l'Afrique de l'Est sur ce sujet.

243. Le problème numéro (6) est un problème de mise en application et non un problème de droit strict. Les règlements sur la pollution des eaux, l'utilisation des explosifs et poisons pour la pêche (GN.109, 17 septembre 1982) semblent suffisants pour s'attaquer aux problèmes tels que définis par le séminaire.

244. Le problème numéro (7) semble relever de la politique et de la gestion; en particulier, une aide devrait être donnée aux communautés de pêcheurs afin de mettre à leur disposition le matériel, les bateaux et les structures nécessaires pour la commercialisation de leur poisson. La législation sur les pêcheries ne couvre pas les questions telles que les plans de prêts pour les pêcheurs et les systèmes de commercialisation. La législation et les mécanismes de mise en application devraient en fait protéger les communautés de pêcheurs afin de supprimer le besoin de recourir à des techniques de pêche extrêmes telles que l'utilisation d'explosifs.

#### CONCLUSIONS

245. Cette étude sur les législations nationales et sur l'état des ratifications par les Etats de la région de l'Afrique de l'Est, des conventions internationales relatives à l'environnement met en relief plusieurs points importants pour la préparation et la mise en application d'une convention régionale pour la protection et la gestion de l'environnement marin et côtier dans la région. Les traits principaux de cette étude sont brièvement tracés ci-dessous.

246. Il y a une prise de conscience aiguë de la pollution marine en tant que vrai problème exigeant des mesures de prévention et de réglementation dans la région de l'Afrique de l'Est. Bien que les Etats de la région soient conscients des dangers de la pollution marine d'origine tellurique, leur préoccupation principale concerne pour le moment les dangers de pollution marine provenant des navires, qu'elle soit intentionnelle ou accidentelle. Ils ressentent donc un besoin urgent de mettre sur pied un système de surveillance des rejets intentionnels ainsi qu'un système d'intervention pour faire face à d'éventuels accidents de pétroliers. Face à ces deux problèmes, toute politique régionale doit s'articuler autour des législations nationales et vice versa. En fin de compte, les politiques devront s'intégrer dans le cadre d'un accord régional qui lui-même devrait être harmonisé avec les conventions universelles pertinentes relatives à la pollution par les navires.

247. Il existe également une prise de conscience aiguë de la nécessité d'aborder les problèmes de gestion des ressources biologiques de la mer sous les deux angles de la conservation et de l'exploitation rationnelle susceptibles d'assurer des rendements stables et continus. Les pêcheries en particulier sont perçues comme une source essentielle de protéines, nécessaire au développement. Des efforts au niveau régional ont déjà été faits par le biais de la Commission FAO des Pêches pour l'Océan indien et de son organe subsidiaire, le Comité pour le développement de l'aménagement des pêches dans le sud-ouest de l'Océan indien, créé en 1990.

248. Le niveau de participation des Etats de la région de l'Afrique de l'Est dans les conventions universelles et régionales relatives à la gestion des ressources naturelles et à l'environnement est encore fort bas. Ce genre de question est souvent complexe car le simple fait d'accéder à une convention n'est pas une garantie d'application universelle des normes prévues par le texte. Avant d'accepter ou d'accéder à une convention, il est essentiel que l'Etat intéressé fasse une évaluation approfondie des conséquences économiques, techniques et juridiques de son acceptation. Dans la plupart des Etats intéressés, la majorité des personnes interrogées ont déclaré que des efforts en ce sens ont été faits et qu'une volonté d'impliquer toutes les agences gouvernementales concernées se faisait jour. Cependant, dans tous les cas, la procédure est retardée par le manque de ressources et de personnel qualifié. Dans certains cas, le gouvernement a demandé l'assistance des agences intergouvernementales compétentes. Les Etats de la région trouveront peut-être utile de discuter au niveau régional sur les conventions universelles et régionales relatives à l'environnement marin afin de:

- (1) formuler une attitude commune quant aux objectifs des conventions;
- (2) ratifier ensemble les accords et leurs amendements; et
- (3) se consulter sur la forme et le contenu des législations nationale pour mettre en application les conventions.

249. Un certain nombre de lois doivent être harmonisées au niveau national. Par exemple, plusieurs Etats ont signé la Convention de 1982 sur le droit de la mer; pourtant, ils gardent des lois qui sont incompatibles avec les dispositions de cette Convention sur les 12 milles de la mer territoriale et les 200 milles de la zone économique exclusive. En ce qui concerne les zones économiques exclusives, les Etats devraient adopter des législations nationales prévoyant des normes et des règlements pour la lutte contre la pollution et la gestion des ressources biologiques. Les lois nationales relatives à la marine marchande et à la prévention de la pollution marine par les navires dans les zones sous juridiction nationale devraient aussi être harmonisées. Il y a un vaste ensemble de législations nationales relatif à la conservation et à l'exploitation des ressources biologiques de la mer dans la région. Mais ces ressources ne connaissent pas les limites de juridiction nationale. Dans de nombreux cas, les diverses législations nationales devraient, pour être efficaces, être harmonisées afin de parvenir à un ensemble de normes uniformes de gestion. Il en est de même des mécanismes de mise en application. Un programme régional pour la prévention et la lutte contre la pollution marine de la région devrait prendre en considération le travail entrepris par le Comité pour le développement et l'aménagement des pêches dans le sud-ouest de l'Océan indien.

250. Il existe un large éventail de législations nationales ayant un certain rapport avec la protection de l'environnement marin. Toutefois, sauf rares exceptions, ces lois n'ont pas été adoptées avec l'intention première de protéger l'environnement ou de lutter contre la pollution marine. En conséquence, de nombreuses lois sont incomplètes ou fragmentaires. La législation relative à la

protection de l'environnement marin devrait être replacée dans le cadre des politiques de gestion des ressources naturelles aux fins du développement économique national. Par exemple, l'un des graves problèmes de pollution marine dans la région de l'Afrique de l'Est est la sédimentation des eaux côtières causée par l'érosion des sols. L'érosion des sols se traduit en perte de fertilité des terres agricoles qui à son tour conduit à une diminution des récoltes à moins que des engrais soient utilisés. Les engrais sont eux-mêmes un fardeau économique pour l'économie nationale. Si l'érosion des sols n'est pas circonscrite, les engrais seront à leur tour entraînés avec les sols dans la mer, provoquant une pollution supplémentaire. La législation devrait couvrir de façon intégrée ces aspects d'environnement et de développement. Il ne s'agit pas ici de promouvoir une législation d'ensemble et complète sur l'environnement regroupée dans un seul texte. En vérité, il faut être très prudent à l'égard des lois volumineuses et des administrations tentaculaires, l'application de telles lois et le fonctionnement de telles administrations pouvant en pratique poser des problèmes insolubles. Ce qui est indispensable c'est d'établir les interrelations qui peuvent donner aux lois sectorielles une juste dimension développement-environnement. Les lois devraient mettre l'accent sur le développement et la gestion plutôt que sur les règlements de conservation stricte. D'une manière générale, on peut observer que dans la région le niveau de pollution est encore relativement bas. Les lois devraient donc s'attacher à faciliter la gestion rationnelle de l'océan et de ses ressources pour les fins du développement.

251. La mise en application des législations existantes semble encore représenter un problème de taille pour de nombreux Etats. De fait, la mise en application des normes d'environnement, vu le caractère technique des législations qui les prévoient, pose un problème à un bon nombre d'Etats, quelque soit leur niveau de développement économique. Les conditions de base nécessaires pour la mise en application de ces normes sont la présence d'un personnel qualifié, d'équipement et de laboratoires spécialisés, ainsi que la détermination politique à un haut niveau. Dans la plupart des Etats sous étude, il semble qu'il y ait pénurie de personnel, de laboratoires et d'équipement. En l'absence de ces différents facteurs, aucune détermination politique ne peut porter ces fruits.

252. Il y a déjà un certain nombre de laboratoires dans la région, tels que l'Institut de recherche marine sur les pêcheries à Mombasa, l'Institut de recherche sur les pêcheries à Zanzibar, le Conseil national de la recherche et du développement aux Seychelles, et l'Institut maritime national sur les pêcheries en Somalie. Ces institutions pourraient opérer comme des centres de recherche pour faciliter la mise au point de normes. Mais ce qui semble important c'est l'établissement d'un cadre systématique pour l'échange de données entre ces laboratoires aussi bien que la mise en commun des ressources afin d'être pourvu d'équipement hautement spécialisé et entouré de chercheurs pouvant mener les études de base et proposer une réglementation d'avenir.

253. Des efforts devraient également être entrepris pour prévenir la pollution d'origine tellurique. Bien que ce problème n'ait pas atteint pour le moment un niveau alarmant, il ne serait que plus important de prévoir une législation sur ce problème afin précisément de prévenir sa gravité. Une telle attitude pourrait éviter les coûts élevés que dans l'avenir pourraient avoir les mesures correctives.

254. De nombreuses lois et règlements ne sont pas mis en application, soit par manque de ressources humaines ou financières pour assurer leur mise en application, soit par manque de volonté politique face à des mesures impopulaires qui dès le début furent parfois trop strictes. Des lois sévères à l'excès peuvent en effet se détruire elles-mêmes lorsqu'elles imposent un texte qui va au delà de ce qui est réaliste et réalisable. Les exemples de textes qui en pratique sont tombés en

désuétude sont nombreux. Par exemple, dans toute la région, les dispositions prévues pour la protection des coquillages rares ne sont pas du tout respectées. Bien que plusieurs pays aient interdit le ramassage, la vente et l'exportation des coquillages, morts ou vivants, un voyageur peut voir les coquillages interdits en vente libre, quelquefois même dans les zones sous douane des aéroports internationaux. L'un des auteurs de cette étude s'est lui-même trouvé dans l'impossibilité de laisser des coquillages sous douane, malgré une demande précise à cet effet, demande à laquelle il fut répondu qu'un tel dépôt ne servait de rien puisque les restrictions sur l'importation et l'exportation n'étaient jamais appliquées, et ceci, dans trois pays différents de la région. L'efficacité de la règle de droit est fonction de la capacité du citoyen à la respecter, et également de la capacité de l'administration à exercer un contrôle de la mise en application. Ces deux facteurs peuvent être plus importants que la qualité intrinsèque du texte lui-même. De nombreux textes législatifs et réglementaires ne sont pas connus du public ou viennent heurter les coutumes et pratiques locales ou les intérêts économiques vitaux. Dans ce dernier cas, si aucune solution de rechange n'est trouvée pour compenser la perte de revenus essentiels, il n'y a que peu d'espoir pour que la législation soit appliquée.

255. On peut concevoir l'action à trois niveaux différents: (1) universel, (2) régional ou sous-régional, et (3) national ou local. On peut considérer que le choix du niveau optimum de l'action ne devrait pas dépendre en premier de considérations politiques, mais devrait être fonction de la nature des problèmes d'environnement devant être résolus. Ainsi donc, un programme général d'action juridique devrait envisager des mesures aux différents niveaux.

256. Comme on l'a mentionné dans la première partie de l'étude, et tel qu'indiqué au tableau figurant en annexe, très peu d'Etats de la région de l'Afrique de l'Est sont jusqu'à ce jour devenus parties aux conventions internationales existantes pour la lutte contre la pollution marine au niveau universel, telles que les conventions OMI pour la prévention de la pollution par les navires (1954-1973), la convention de Londres pour la prévention de la pollution marine par l'immersion de déchets et autres matières (1972), les conventions de Bruxelles sur la responsabilité civile pour les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures (1969), la convention sur le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1971), la convention relative à l'intervention en haute mer en cas d'accident de pollution par les hydrocarbures (Bruxelles, 1969), et le protocole relatif à l'intervention en haute mer en cas de pollution marine par des matières autres que les hydrocarbures (Londres, 1973). Etant donné que ces conventions offrent un bon nombre de protections et de remèdes juridiques contre la pollution causée par les navires étrangers, leur ratification permettrait aux Etats côtiers de la région de se doter de mesures de protection, y compris de certaines normes de conduite et de sanctions applicables en cas de violation de ces normes. Ceci leur permettrait également de faire entendre davantage leur voix dans l'élaboration future et l'amélioration des contrôles internationaux, principalement par le biais de l'Organisation maritime internationale (OMI, et en particulier de son Comité pour la protection de l'environnement marin), où la participation des Etats côtiers de l'Afrique de l'Est semble avoir été moins importante que lors de la Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

257. Il y a plusieurs façons de promouvoir une adhésion plus large aux accords internationaux existants. Dans une première étape, on pourrait agir pour que ces accords soient portés à l'attention des autorités compétentes nationales, afin d'élucider les raisons locales précises pour lesquelles ces accords n'ont pas été ratifiés, le genre de difficultés rencontrées et les voies possibles de solution. Deuxièmement, comme dans les autres régions marines, la prise de conscience politique sur ces questions pourrait être renforcée par les conférences interparlementaires et groupes de travail; une Union des Parlements africains (UPA)

auquel tous les parlements des pays membres de l'OUA appartiennent, fut établie à Abidjan en 1976.

258. Il faut cependant remarquer que la simple ratification n'est pas en elle-même suffisante pour assurer une protection juridique efficace de l'environnement marin; pour atteindre cet objectif, la mise en application de législations nationales et de mesures administratives est nécessaire. L'assistance technique des autorités gouvernementales compétentes dans la région faciliterait également l'harmonisation régionale des méthodes et procédures de mise en application, et au niveau national, la surveillance de cette mise en application.

259. En plus des mesures législatives nationales, de la mise en place de mécanismes administratifs et techniques pour l'application des conventions internationales, il serait nécessaire de prendre action au niveau local et national (y compris au niveau fédéré et fédéral) afin de remédier aux importantes lacunes que l'on a remarquées dans les lois nationales de la région. L'un des problèmes les plus sérieux dans la plupart des pays intéressés est l'absence de normes nationales bien définies pour mesurer et évaluer la pollution, y compris l'absence de spécifications techniques et d'un code de pratique pour les sources principales de dommages causés à l'environnement.

260. Un programme d'action législative pour chaque Etat pourrait donc être envisagé et inclure une revue tant du cadre général du droit et de l'administration de l'environnement (en vue de les adapter aux besoins spécifiques de la protection de l'environnement côtier et marin), que des législations sectorielles qui pourraient s'avérer nécessaires.

261. Le but à long terme d'un tel programme serait de s'assurer que dans un délai raisonnable tous les Etats côtiers soient équipés de lois nationales et mécanismes d'adoption de normes adaptés aux priorités environnementales. Une fois encore, il faudrait insister sur le fait que pour être efficaces, les réformes administratives et législatives doivent pouvoir s'appuyer sur des données, et recevoir un support budgétaire.

262. Alors qu'une assistance technique externe se révélera sans doute nécessaire pour atteindre cet objectif, une grande expertise juridique et administrative est déjà disponible dans les Etats de la région, bien que cette expertise n'ait pas encore été mise à la disposition de tous les Etats intéressés. Une première mesure consisterait donc à établir un échange systématique de données pour pouvoir comparer les lois nationales et les institutions administratives de la région.

263. Ceci peut bien sûr conduire à une harmonisation graduelle et à un ajustement réciproque des normes et pratiques. Que la mise en place de règlements uniformes ou de lignes directrices doive ou non être envisagée pour l'ensemble de la région est une question qui dépend essentiellement des besoins pratiques et des possibilités de la région, et les décisions en ce domaine doivent donc être prises cas par cas pour chaque problème d'environnement. Dans certains cas, la coordination sous-régionale ou bilatérale entre pays voisins pourrait sembler être la solution la meilleure, comme dans le cas d'une législation sur les parcs marins frontaliers ou dans des zones où les mêmes courants marins intéressent deux ou plusieurs Etats côtiers adjacents. Dans d'autres cas, une attitude commune adoptée par tous les Etats côtiers peut être recommandable afin d'assurer, par exemple, des conditions uniformes d'investissement.

264. Il y a en effet une réticence normale et compréhensible de la part des gouvernements à adopter des mesures de surveillance unilatérales qui pourraient avoir des répercussions économiques néfastes sur leurs propres économies et mettre leurs industries dans une situation défavorable de compétition internationale, à

moins que ces pays soient dans toute la mesure du possible assurés que les autres Etats de la région adopteront des mesures et des normes équivalentes. Le plus sûr moyen d'obtenir une telle garantie est de prévoir l'adoption d'un accord juridique régional engageant tous les Etats participants.

265. En plus des mesures au niveau universel et national, l'action régionale pour la protection de l'environnement marin a été suivie dans bon nombre de mers régionales du monde. Certains accords universels tels que la convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution marine par immersion de déchets ou autres matières, ainsi que la convention de 1982 sur le droit de la mer, prévoient expressément l'élaboration d'instruments régionaux. Sous les auspices du Programme des Mers régionales du PNUE, six conventions régionales pour la protection et la mise-en-valeur de l'environnement marin et côtier ont été adoptées. C'est là une preuve que le présent effort n'est pas un effort isolé mais s'inscrit en fait dans un programme à long-terme pour promouvoir l'action régionale en matière de protection et de gestion du milieu marin et côtier.

266. Pour avoir un sens, un instrument régional relatif à la protection de l'environnement marin ne devrait pas se borner à rappeler les concepts généraux comme ceux qui figurent à la Partie XII de la convention de 1982 sur le droit de la mer. Pourtant, le style sera inévitablement celui d'un programme et l'on y énoncera des directives relatives à l'action des gouvernements plutôt que le détail des obligations ou sanctions. Parmi les éléments qui pourraient alors y être inclus, on citera: la pollution tellurique, la pollution par les navires, la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du fond des mers, l'érosion côtière, la coopération à la solution des situations critiques dues à la pollution, l'étude et la surveillance continue de l'environnement, ainsi que l'évaluation des effets de la pollution sur le milieu, l'assistance et la formation technique, la responsabilité et l'indemnisation.

267. En préparant un programme d'action juridique pour la protection de l'environnement marin dans la région de l'Afrique de l'Est, on doit prendre soin de s'assurer de la compatibilité de ce programme avec les règles internationales applicables, ainsi qu'avec les institutions tant au niveau universel que régional, afin que les Etats puissent faire face à leurs obligations. La conformité d'un instrument juridique régional devrait s'apprécier non seulement en fonction des accords internationaux énumérés dans la première partie de la présente étude qui directement traitent de la pollution marine, mais aussi en fonction des autres règles internationales potentiellement pertinentes, telles que la convention des Nations Unies de 1965 sur le commerce de transit des Etats sans littoral, et la procédure régionale de règlement des conflits internationaux adoptés au sein de l'Organisation de l'Unité africaine (OUA) par la Commission de médiation, de conciliation et d'arbitrage.

ANNEXE

PARTICIPATION AUX CONVENTIONS  
INTERNATIONALES CONCERNANT EN TOUT OU EN PARTIE LA  
MISE EN VALEUR ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN

	COM	FRA	KEN	MAD	MAU	MOZ	SEY	SOM	TAN
1. DROIT DE LA MER, 1982		S	S	S	X	S	S	X	S
2. OILPOL 1954, ET AMENDEMENTS 1962-1969*		X	X	X					
3. AMENDEMENTS OILPOL 1971		X	X						
4. MARPOL, 1973*		X	X						
5. PROTOCOLE MARPOL 1978*		X							
6. COLLISIONS, 1972*		X							
7. SOLAS, 1960*		X	X	X			X	X	
8. SOLAS, 1974*		X		X			X		
9. SOLAS, 1978*		X							
10. SOLAS, 1980									
11. INTERVENTION, 1969*		X		S					
12. PROTOCOLE INTERVENTION, 1973*									
13. RESPONSABILITE CIVILE, 1969*		X		X					
14. PROTOCOLE RESPONSABILITE, 1976*									
15. FONDS 1971*		X		S					
16. RESPONSABILITE NUCLEAIRE, 1962				X					
17. R. CIVILE NUCLEAIRE, 1971*		X		S					
18. LIMITATION RESPONSABILITE, 1957*		X	X	X	X				
19. PROTOCOLE LIMITATION RESPONSABILITE, 1979									
20. LIMITATION RESPONSABILITE, 1976	(X)								
21. HAUTE MER, 1958*			X	X	X				
22. PLATEAU CONTINENTAL, 1958*		X	X	X	X				
23. IMMERSION, 1972*		X	X						
24. AMENDEMENTS IMMERSION, 1978									
25. ESSAIS NUCLEAIRES, 1963*			X	X	X			X	X
26. NUCLEAIRE, FOND DES MERS, 1971*				S	X				S
27. MODIFICATIONS ENVIRONNEMENT, 1969*				S					
28. CITES, 1973*		X	X	X	X		X		X
29. ESPECES MIGRATRICES, 1979		S		S					
30. CIPP, 1952*		X	X		X				
31. RAMSAR, 1971*									
32. PATRIMOINE NATUREL, 1972*		X	X				X		X
33. BALEINES, 1946*		X	X				X		
34. ALGER, 1968*(R)			X	X			X		X
35. CHARTE OUA, 1963*(R)	X		X	X	X	X	X	X	X
36. BAD 1963 * (R)	X	X	X	X	X	X	X	X	
37. CIRDAFRICA, 1979* (R)			X			X			X
38. CPOI (Comité SPOI) <u>1/</u>	X	X	X	X	X	X	X	X	X

L'astérisque "\*" indique que le texte visé est entré en vigueur.

La lettre "R" entre parenthèses indique que le texte a un champ d'application régional ou sous-régional.

La lettre "X" indique une ratification ou une adhésion.

La lettre "S" indique une signature.

1/ La Commission des pêches pour l'Océan indien n'a pas été établie par convention, mais en application de l'article 6 de la Constitution de la FAO.

PUBLICATIONS DE LA SERIE DES RAPPORTS ET ETUDES DU PNUE  
SUR LES MERS REGIONALES

- No. 1 PNUE: Réalisations et projets d'extension du programme du PNUE pour les mers régionales et des programmes comparables relevant d'autres organismes. (1982)
- No. 2 ONUDI/PNUE: Etudes de polluants marins provenant de sources industrielles dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. (1982)
- No. 3 UNESCO/PNUE: Les apports de polluants par les fleuves dans les eaux côtières de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. (1982)
- No. 4 OMCI/PNUE: La pollution par les hydrocarbures dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : état actuel et mesures à prendre. (1982)
- No. 5 IAEA/UNEP: Survey of tar, oil, chlorinated hydrocarbons and trace metal pollution in coastal waters of the Sultanate of Oman (en préparation; anglais seulement)
- No. 6 ONU/UNESCO/PNUE: Mise en valeur du milieu marin et des zones côtières dans la région de l'Afrique de l'Est. (1982)
- No. 7 ONUDI/PNUE: Sources industrielles de pollution des mers et des côtes dans la région de l'Afrique de l'Est. (1982)
- No. 8 FAO/PNUE: La pollution des mers dans la région de l'Afrique de l'Est. (1982)
- No. 9 OMS/PNUE: Problèmes de santé publique dans la zone côtière de la région de l'Afrique de l'Est. (1982)
- No. 10 OMI/PNUE: Lutte contre la pollution par les hydrocarbures dans la région de l'Afrique de l'Est. (1982)
- No. 11 UICN/PNUE: Conservation des écosystèmes et des ressources biologiques des mers et des côtes dans la région de l'Afrique de l'Est. (1982)
- No. 12 PNUE: Problèmes de l'environnement qui se posent dans la région de l'Afrique de l'Est. (1982)
- No. 13 M. PATHMARAJAH: Pollution and the marine environment in the Indian Ocean. (1982) (anglais seulement)
- No. 14 PNUE/CEPAL: Développement et environnement dans la région des Caraïbes: une synthèse. (1982)
- No. 15 UNEP: Guidelines and principles for the preparation and implementation of comprehensive action plans for the protection and development of marine and coastal areas of regional seas. (1982) (anglais seulement)
- No. 16 GESAMP: The health of the oceans. (1982) (anglais seulement)
- No. 17 UNEP: Regional Seas Programme: Legislative authority. (en préparation; anglais seulement)

- No. 18 UNEP: Regional Seas Programme: Workplan. (1982) (anglais seulement)
- No. 19 UNEP: Regional Seas Programme: Compendium of projects. (1982) (anglais seulement)
- No. 20 CPPS/UNEP: Action Plan for the protection of the marine environment and coastal areas of the South-East Pacific. (1982) (anglais et espagnol seulement)
- No. 21 CPPS/PNUMA: Fuentes, niveles y efectos de la contaminación marina en el Pacífico Sudeste. (1982) (espagnol seulement)
- No. 22 PNUE: Programme pour les Mers Régionales en Amérique Latine et dans la Région des Caraïbes. (1982)
- No. 23 FAO/UNESCO/IOC/WHO/WMO/IAEA/UNEP: Co-ordinated Mediterranean Pollution Monitoring and Research Programme (MED POL) - Phase I: Programme Description. (1983) (anglais seulement)
- No. 24 UNEP: Action Plan for the protection and development of the marine and coastal areas of the East Asian Region. (1983) (anglais seulement)
- No. 25 PNUE: Pollution marine. (1983)
- No. 26 PNUE: Plan d'action pour le programme d'environnement des Caraïbes. (1983)
- No. 27 PNUE: Plan d'action pour la protection et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. (1983)
- No. 28 PNUE: Programme à long terme de surveillance continue et de recherche relatif au Plan d'action pour la Méditerranée (MED POL - Phase II). (1983)
- No. 29 CPS/SPEC/CESAP/PNUE: Plan d'action pour la gestion des ressources naturelles et de l'environnement du Pacifique Sud. (1983).
- No. 30 ONU-DAESI/PNUE: Potentiel énergétique de l'océan dans la région de l'Afrique de l'Ouest. (1983)
- No. 31 A. L. Dahl et I. L. Baumgart: L'état de l'environnement dans le Pacifique Sud. (1983)
- No. 32 PNUE/CEE/ONUDI/FAO/UNESCO/OMS/AIEA: Les polluants d'origine tellurique en Méditerranée. (1983)
- No. 33 ONU-DAESI/PNUE: L'impact côtier des opérations d'exploitation du pétrole et du gaz en mer dans la région de l'Afrique de l'Ouest. (1983)
- No. 34 PNUE: Plan d'action pour la protection et le développement de la région Méditerranéenne. (1983)
- No. 35 UNEP: Action Plan for the protection of the marine environment and the coastal areas of Bahrain, Iran, Iraq, Kuwait, Oman, Qatar, Saudi Arabia and the United Arab Emirates. (1983) (anglais seulement)
- No. 36 PNUE/CEPAL: L'état de la pollution marine dans la région des Caraïbes. (1983)

- No. 37 ONU-DAESI/PNUE: Problèmes de gestion de l'environnement liés à l'utilisation des ressources et inventaire des ressources de la région de l'Afrique de l'Ouest. (1983)
- No. 38 FAO/PNUE: Aspects juridiques de la protection et de la gestion du milieu marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Est. (1983)
- No. 39 PNUE: Conservation marine et côtière dans la région de l'Afrique de l'Est. (1983)
- No. 40 SPC/SPEC/ESCAP/UNEP: Radioactivity in the South Pacific. (1983).
- No. 41 UNEP: Socio-economic activities that may have an impact on the marine and coastal environment of the East African region. (1983)

Publié et imprimé par:



Centre d'activités du Programme pour les mers régionales  
Programme des Nations Unies pour l'environnement

Des exemplaires de ce document ainsi que d'autres  
publications du Centre d'activités du Programme pour les  
mers régionales du PNUE peuvent être obtenus du:

Centre d'activités du Programme pour les mers régionales  
Programme des Nations Unies pour l'environnement  
Palais des Nations  
GENEVE  
Suisse

