

AZIZ SAHEB-ETTABA, *La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses*, Montréal, Éditions Thémis, 2000, 194 p., ISBN 2-89400-125-8.

Paule Halley

Volume 42, Number 4, 2001

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/043691ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/043691ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (print)

1918-8218 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Halley, P. (2001). Review of [AZIZ SAHEB-ETTABA, *La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses*, Montréal, Éditions Thémis, 2000, 194 p., ISBN 2-89400-125-8.] *Les Cahiers de droit*, 42 (4), 1163–1166.
<https://doi.org/10.7202/043691ar>

Les exemples de l'école anglophone au Québec et des groupes autochtones fournissent un bon exemple : est-il possible de concevoir que l'appartenance à ces groupes ne soit pas clairement définie, et que quiconque le désire puisse se prévaloir des droits qui leur sont attribués ? Poussée à l'extrême, l'approche individualiste permettrait à l'individu de choisir lui-même, en dehors de toute contrainte, son appartenance à un groupe minoritaire. Fenet admet d'ailleurs que les parties à la *Convention-cadre pour la protection des minorités nationales* du Conseil de l'Europe n'ont pas entendu accorder un tel choix à l'individu (p. 274).

Nous regrettons aussi que la seule « étude de cas » de la protection des minorités dans un pays donné soit consacrée à la France, un pays bien connu pour sa négation de l'existence de toute minorité nationale en son sein. Pourtant, l'Europe regorge de cas où des États assurent une certaine protection à leurs minorités. Une telle étude aurait pu apporter un complément utile à celle du droit européen, qui, pour l'instant, revêt un caractère abstrait et inachevé. À notre avis, le cas des pays d'Europe centrale n'aurait pas dû être balayé du revers de la main (p. 464).

Cela dit, cet ouvrage constitue une lecture très intéressante et fort stimulante pour qui s'intéresse au droit des minorités dans une perspective comparée. Pour le juriste canadien, il a le mérite d'orienter la réflexion dans des avenues peu explorées et de soulever des questions qui ont jusqu'ici été passées sous silence de ce côté-ci de l'Atlantique.

Sébastien GRAMMOND
Université d'Oxford

AZIZ SAHEB-ETTABA, La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses, Montréal, Éditions Thémis, 2000, 194 p., ISBN 2-89400-125-8.

Les océans sont immenses et semblent même infinis : ils couvrent plus de 70 p.100 du globe et abritent 80 p.100 de sa faune et de

sa flore ; ils façonnent le climat, nourrissent les peuples, relient les continents et sont la source d'importants développements économiques. Les océans ont longtemps paru inépuisables et imperturbables. Toutefois, il n'en va plus ainsi. Malgré les incertitudes sur les conséquences exactes des perturbations subies par les océans, il existe maintenant un consensus sur la capacité limitée de régénération naturelle des milieux marins et de ses ressources.

La pollution marine est un phénomène complexe et polysémique. Elle est principalement d'origine tellurique (80 p. 100), à laquelle se joignent les immersions de déchets industriels en mer, l'exploration et l'exploitation des fonds marins et la pollution causée par les navires. La prévention de la pollution des milieux marins commande donc des interventions nationales et internationales et représente un imposant défi de gestion tant les milieux marins sont complexes et les pollutions diverses et diffuses. Jusqu'à maintenant, les membres de la communauté internationale ont surtout privilégié l'approche sectorielle dans le secteur de la protection environnementale en tentant de résoudre un à un les problèmes de pollution. C'est le cas pour les risques de pollution inhérents au transport maritime. Par exemple, à la suite de la marée noire causée en 1967 par le pétrolier *Torrey Canyon*, marée ayant atteint les côtes britanniques, des mesures de prévention de la pollution des mers par le transport des hydrocarbures furent adoptées par les pays membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) et introduites dans leur législation nationale. Des normes de prévention des accidents de pollution furent également adoptées en matière de transport maritime des matières nucléaires.

Le développement d'un cadre de gestion sécuritaire pour le transport maritime des milliers d'autres substances nocives et dangereuses fut beaucoup plus laborieux. La possibilité de traiter ces substances une à une étant impraticable, la communauté internationale a dû rechercher une approche plus globale des problèmes liés aux substances nocives et dangereuses. Cette réflexion dé-

buta en 1970, mais ce n'est qu'en 1996 que les pays membres de l'OMI adoptèrent la *Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses*. Celle-ci n'est toutefois pas encore entrée en vigueur.

L'ouvrage d'Aziz Saheb-Ettaba s'intéresse tout particulièrement à ces développements et au cadre juridique gouvernant la pollution accidentelle causée par le transport maritime des substances nocives et potentiellement dangereuses qui ne sont pas des hydrocarbures ni des matières nucléaires. L'auteur, qui est aussi avocat et capitaine de navire, trace un portrait détaillé de la problématique de la prévention de la pollution causée par le transport maritime des matières nocives et dangereuses. Il livre ainsi un ouvrage didactique rassemblant une somme considérable de données et de détails techniques et juridiques sur les particularités du transport maritime des substances nocives et dangereuses. Notons que les travaux de recherche présentés dans ce livre ont fait l'objet d'un mémoire de maîtrise¹ (1998) et d'un article dans une revue juridique².

La présentation de l'ouvrage est simple et largement descriptive : le plan comprend trois parties, regroupant six chapitres, un chapitre préliminaire, des tables de législation et de jurisprudence, ainsi qu'une bibliographie sélective. Le lecteur appréciera l'effort de vulgarisation d'un sujet somme toute technique, ce qui rend l'ouvrage facilement accessible à un lectorat non initié aux questions maritimes et environnementales abordées. Toujours clair et systématique, l'exposé est

constamment enrichi d'exemples, de perspectives historiques et de commentaires critiques. L'ouvrage pourra également servir de référence pour ceux et celles qui s'adonnent à des travaux de recherche dans le secteur. Toutefois, à cet égard, il faut souligner la présence ici et là de petites coquilles. Certaines références ne sont pas à jour : par exemple, les références à la *Convention de 1972 sur l'immersion des déchets en mer* (p. 68-69) omettent de préciser que le Protocole de 1996 remplacera le régime de 1972 par un régime fondé sur le principe de précaution et que le Canada a déjà introduit dans sa législation ce nouveau régime lors de la révision en 1999 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (L.C. 1999, c. 33, art. 122-137 et annexes V et VI).

Le livre débute par un chapitre préliminaire mettant l'accent sur l'actualité du débat entourant la gestion des matières nocives et dangereuses que l'auteur étaye d'exemples illustrant les dangers associés au transport maritime de ces matières. Pour ce faire, il rappelle quelques-unes des catastrophes maritimes où des produits nocifs ou dangereux étaient en cause et souligne l'importance croissante de l'industrie chimique et de la pénétration de ses produits dans la vie quotidienne des Canadiens : pneus, colles, cosmétiques, savons, produits pharmaceutiques, peintures, encres, engrais, etc. Ce faisant, l'auteur met bien en évidence la nature du problème qui est de « concilier le développement économique et la protection de l'environnement ».

La première partie de l'ouvrage est consacrée au cadre législatif international et canadien régulant actuellement le transport maritime des matières nocives et dangereuses. Sans prétendre livrer une présentation exhaustive, l'auteur en expose les grandes lignes. Il signale, tout d'abord, les principaux développements du droit international de l'environnement depuis la *Déclaration de Stockholm sur l'environnement humain* et les différentes conférences sur le droit de la mer ayant mené à l'adoption de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*. Il indi-

1. A. SAHEB-ETTABA, *La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses*, mémoire de maîtrise, Montréal, Faculté des études supérieures, Université de Montréal, 1997.

2. A. SAHEB-ETTABA, « La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses », (1998) 32 *R.J.T.* 493-571.

que ensuite les différents codes, recueils et conventions élaborés au sein de l'OMI, qui ont pour objet la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin. À ce sujet, il précise que « ces mesures sont louables mais il faut malheureusement constater que malgré les efforts de prévention, des accidents et des dommages sont causés. Il est donc nécessaire de prévoir un système de réparation. » Cette observation est importante puisque le sujet de la mise en œuvre d'un régime de responsabilité et d'indemnisation approprié est central à la suite de la réflexion de l'auteur. À ce sujet, il écrira plus loin que l'existence de semblables régimes est nécessaire à la protection environnementale, car cela assure le caractère dissuasif des normes de protection prescrites. Enfin, l'auteur note que les lois canadiennes et les règles de la common law pertinentes quant à la protection de l'environnement marin n'apportent pas de réponse appropriée au règlement des réclamations liées aux dommages causés par le transport maritime des matières nocives et dangereuses.

Dans la deuxième partie, l'auteur trace l'historique des travaux et des conférences ayant mené à l'adoption de la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. La longueur de ces travaux est notable. À cet égard, l'auteur précise que, même si la nécessité d'apporter une solution au problème de pollution des mers par des agents autres que les hydrocarbures était reconnue dès 1970, « aucun travail utile relatif à un éventuel régime de responsabilité et d'indemnisation ne serait possible, tant que les informations techniques nécessaires sur les différents types de polluants et leurs effets potentiels sur l'environnement ne seront pas disponibles ». Les progrès furent lents et de nombreux problèmes durent être réglés un à un par les conférences diplomatiques qui se sont succédé jusqu'à l'adoption de la convention en 1996. Selon l'auteur, « le résultat est le fruit de nombreux compromis, un texte représentant le plus petit dénominateur commun ».

L'auteur passe ensuite en revue le domaine d'application de la Convention et son régime de responsabilité. Dans ce cadre, il souligne notamment que les problèmes de définition des substances nocives et dangereuses furent réglés en prévoyant un renvoi à des listes élaborées par l'OMI dans des recueils et des codes regroupant déjà un nombre extraordinaire de substances nocives et dangereuses³. Le recours au système de listes offre un avantage certain : celles-ci s'avèrent plus faciles à modifier qu'une convention internationale. Malgré l'adoption de la Convention en 1996, il semble bien que d'autres difficultés doivent maintenant être affrontées. Il s'agit de son entrée en vigueur et de sa mise en œuvre qui risquent d'être indûment reportées compte tenu des pressions des propriétaires de navire et des autres acteurs qui craignent des distorsions en matière de concurrence entre ceux qui ignorent la Convention et ceux qui la respectent.

Dans la troisième et dernière partie de l'ouvrage, l'auteur jette un regard critique sur le cadre juridique de protection de l'environnement marin actuel. La réflexion emprunte deux axes principaux : les lacunes de la nouvelle Convention et les difficultés appréhendées de sa mise en œuvre. Au titre des lacunes, l'auteur retient qu'aucune protection n'est accordée à la haute mer et que le coût des mesures raisonnables de remise en état, l'évaluation monétaire du dommage écologique, l'affectation des sommes allouées pour les dommages et l'intérêt à poursuivre au

3. À ce sujet, l'auteur cite, aux pages 97 et 98, une série de textes dont les annexes I et II de la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol)*, le *Code maritime international des marchandises dangereuses* (regroupant plus de 5 000 substances), le *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits dangereux en vrac*, le *Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac* et le *Recueil des règles de pratique pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac*.

nom du milieu marin soulèvent des questions fondamentales que la Convention aurait dû résoudre en vue de garantir l'efficacité environnementale du nouveau régime d'indemnisation. Par ailleurs, l'auteur observe que, même si la Convention demeure parfaite, les problèmes les plus sérieux résident maintenant dans sa mise en œuvre. Celle-ci commande la mise en place d'un système de vérification de la conformité des navires aux normes internationales, la sanction des infractions à ces prescriptions et une assistance technique aux pays en voie de développement. Le coût de ces exigences constitue l'obstacle le plus important à sa mise en œuvre : « les règles de l'économie de marché ne font pas de place à des considérations qui ne visent pas le profit financier immédiat ». Les derniers obstacles de mise en œuvre repérés concernent la diversité des produits transportés, des méthodes de transport et des intermédiaires dans la chaîne d'expédition. Ces circonstances augmentent les risques d'erreurs qui peuvent être la cause de dommages humains et environnementaux importants. À ce sujet, l'auteur est d'avis que la formation des intermédiaires et la présence d'un équipage suffisant deviennent des éléments essentiels à l'application effective des règles au sujet de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution.

Dans sa conclusion générale, l'auteur rappelle les défis posés par la gestion du transport maritime des substances nocives et dangereuses, avant de ramener, de façon plus globale, la problématique sur le plan environnemental et de souligner qu'aucune solution juridique ne résoudra à elle seule les problèmes environnementaux si les considérations économiques du libre marché demeurent prioritaires. En effet, comment imaginer qu'une convention ayant pour objet la protection environnementale puisse être vraiment efficace si, au niveau économique, elle est battue en brèche par des pratiques productivistes et si, au niveau financier, les moyens de l'appliquer sont dérisoires ?

En résumé, l'ouvrage d'Azziz Saheb-Ettaba est très intéressant et constitue une

référence pour tous ceux qui s'intéressent à la protection juridique des mers et des océans. Ils apprécieront le souci du détail et les nombreuses illustrations apportées à la présentation par l'auteur-capitaine de navire et la qualité de la réflexion juridique de l'auteur-juriste.

Paule HALLEY
Université Laval

JEAN-PHILIPPE COLSON, *Droit public économique*, 3^e éd., Paris, LGDJ, 2001, 551 p., ISBN 2-275-01949-9.

Le lecteur québécois abordant cet ouvrage est rapidement amené à réorganiser un certain nombre de ses connaissances en fonction d'une perspective qui ne lui est pas coutumière. En effet, la notion même de « droit public économique », peu usitée dans l'outillage conceptuel des juristes québécois, postule le caractère « naturel » et légitime d'une action significative des pouvoirs publics sur et dans l'économie. On reconnaît là l'un des éléments de la spécificité culturelle française, qui s'exprime depuis plusieurs siècles dans le droit public français et, depuis 1945, dans la constitution de ce « droit public économique ». C'est donc à un léger (et bien-faisant) choc culturel que se voit convié le juriste québécois au contact de ce « droit de l'action publique en matière économique » (p. 23). Nouvelle occasion de méditer la formule selon laquelle le Québec est séparé de la France à la fois par la Manche et par l'Atlantique...

Certes, l'ancrage historique de l'interventionnisme économique de l'État en France ne signifie pas que le droit public économique soit reçu dans ce pays comme une donnée immuable et incontestable. Au contraire, l'auteur expose d'entrée de jeu les controverses persistantes entourant l'existence, la spécificité et les contours du droit public économique. Il ne dissimule pas non plus que ce secteur du droit français soit actuellement soumis à de profondes mutations, par l'effet de la remontée en puissance du libéralisme économique, notamment dans le cadre de