

La ratification par le Cameroun de la Convention de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires : Simple ratification ?

Daniel BILONG BILONG¹

Doctorant en Droit des affaires / Université de Douala
Spécialiste des questions de Droit maritime et transports

Quatorze ans après la mise sur pieds de la convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (convention BWM), le Cameroun² ratifiera cette convention³ qui est entrée en vigueur depuis le 08 Septembre 2017. Quatorze années ce n'est pas rien pour un pays qui se veut protecteur de son environnement⁴ et son environ marin en particulier. C'est la raison pour laquelle il dispose d'un arsenal juridique assez important dans ce domaine⁵. Mais la préoccupation ne se fait pas sentir pour le profane du domaine maritime⁶. Pour éclairer la lanterne de tout lecteur, il est judicieux de commencer par présenter les concepts clés. Qu'entend-t-on par ballast ? Eau de ballast ? Sédiments ?

Tout d'abord le ballast est une sorte de réservoir d'eau de grande contenance dont sont équipés certains navires. Ces réservoirs étant donc destinés à être remplis d'eau de mer ou vidangé par la suite pour assurer une certaine sécurité du navire. L'eau de ballast est donc cette eau qui se trouve dans ces réservoirs appelés ballast⁷. Cette eau de ballast étant nécessaire lorsque le navire est léger⁸ par exemple

¹ E-Mail: bilongbilongdaniel@yahoo.fr Tel professionnel : 676.38.01.49 / 693.31.53.56

² Pour présenter le Cameroun, nous dirons qu'il est un pays ayant une forme triangulaire dont la base va du golfe de Guinée au sud de la République Centrafricaine et là jusqu'au lac Tchad, soit environ 2000 km. Il est qualifié d'Afrique en miniature en raison de sa diversité humaine et naturelle. Au sud, le pays partage avec le Gabon et le Congo une des forêts les plus importantes au monde considérée comme patrimoine commun de l'humanité, alors qu'au nord prédomine une zone soudano-sahélienne. Son hydrographie est l'une des plus denses au monde et de l'Afrique subsaharienne.

³ Décret n° 2020/240 du 28 Avril 2020 portant adhésion du Cameroun à la convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM), adopté le 13 février 2004 à Londres (Angleterre).

⁴ D'après le préambule de la constitution camerounaise du 18 Janvier 1996, «*Toute personne a droit à un environnement sain. La protection de l'environnement est un devoir pour tous. L'Etat veille à la défense et la promotion de l'environnement*»

⁵ Loi n° 96/12 du 5 aout 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement. Voir aussi la loi n°98/005 du 14 Avril 1998 portant régime de l'eau ; loi n°94/01 du 20 Janvier 1994 portant régime des forets, de la faune et de la pêche. Loi n°89/27 du 29 Décembre 1989 portant sur les déchets toxiques et dangereux. Loi n°2003/003 du 21 Avril 2003 portant protection phytosanitaire. Code Pénal Camerounais...

⁶ Philippe GOULLETQUER, directeur scientifique adjoint en charge des questions de biodiversité marine et côtière à l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), souligne que d'importants volumes de mer transitent par le biais de ballast d'un continent à l'autre : «*10 milliards de mètres cube chaque année, dont 22 millions déchargés le long des seules côtes françaises métropolitaines*»

⁷ Voir aussi l'article 1(2) de la convention qui définit «*Eaux de ballast*» désigne les eaux et les matières en suspension prises à bord d'un navire pour contrôler l'assiette, la gîte, le tirant d'eau, la stabilité ou les contraintes. »

⁸ C'est-à-dire sans marchandises à bord

un pétrolier⁹ ou vraquier¹⁰ en route vers son port de chargement après avoir déchargé sa cargaison – ou ne transportant qu'une petite cargaison. Cette eau permet donc d'assurer la stabilité et la navigabilité du navire ; d'atteindre un enfoncement et des lignes d'eau compatibles avec une navigation en toute sécurité, et éventuellement l'accessibilité à quai sous les portiques de chargement ; de régler l'assiette afin, notamment, d'avoir un tirant d'eau arrière suffisant pour obtenir un bon rendement de l'hélice par tous temps et enfin de maintenir les contraintes de coque dans des limites acceptables. Cette eau est donc indispensable à la sécurité de certains navires mais puisque déversées en cote ou littoral elle peut être très dangereuses et polluantes pour la faune et la flore aquatique. En pratique, les navires embarquent des eaux au début de leur voyage (dans les ports, les estuaires ou les rivières) contenant des micro-organismes ou espèces vivantes animales ou végétales (algues et phytoplanctons) pathogènes et souvent nuisibles. Une fois à destination, ces navires rejettent ces eaux de ballast dans un écosystème aquatique totalement différent contenant d'autres espèces qui peuvent ne pas s'accommoder des organismes ainsi importés. Ces espèces étrangères nuisibles peuvent coloniser ce nouveau milieu en éliminant les espèces indigènes. Pire encore si ce sont des pétroliers, ces eaux de ballast rejetées dans les ports sont mélangées à des quantités importantes d'hydrocarbure¹¹.

A l'intérieur de ces ballast ou citernes se cachent souvent des sédiments qui se déposent et s'accumulent au fond des citernes de ballastage et dont le poids peut atteindre des centaines de tonnes ou des quantités significatives de mètre cubes sur les grands navires¹². Ce nettoyage est une opération très difficile à effectuer du fait de la structure des citernes et leur confinement.

Les eaux de ballast expliquées, il convient d'aborder la notion de navire, qui est incontestablement un concept essentiel et central du droit maritime¹³. Le navire est donc ce bâtiment de mer flottant destiné à la navigation maritime, pouvant s'autopropulser tout en étant capable d'affronter le péril de mer¹⁴. Sans toutefois rentrer dans la polémique sur ce qu'est véritablement un navire ou pas (ce qui a déjà fait l'objet d'un article dans lequel nous relevions les insuffisances du législateur CEMAC et camerounais), nous retiendrons dans le cadre de ce travail, la définition donnée par la convention BWM qui est : « *«Navire» désigne un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu aquatique et englobe les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes flottantes, les FSU et les FPSO* ». ¹⁵ Définition assez large de la notion de navire mais définition compréhensible au regard des finalités de la convention qui est de « *prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer les risques pour l'environnement, la santé humaine, les biens et les ressources du au transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, tout en évitant les effets secondaires indésirables qu'un tel contrôle pourrait avoir, et à encourager l'évolution des connaissances et technologies connexes* »¹⁶.

⁹ Navire citerne servant à transporter le pétrole ainsi que ses dérivés. Pour le transport d'autres liquides, les navires peuvent avoir des appellations diverses : méthaniers qui transportent le gaz naturel, butaniers pour le butane et chimiquiers pour le transport des produits chimiques.

¹⁰ Navire transportant les marchandises solides en vrac. Il peut s'agir du sable, minéraux, céréales...

¹¹ Les pétroliers géants (VLCC : very large crude carrier) de 250.000 tonnes et plus de port en lourd, prennent de 80.000 à 150.000 tonnes de ballast suivant les saisons et les océans traversés. Les gros vraquiers "Capesize" de 150.000 à 180.000 tonnes de port en lourd embarquent de 60.000 à plus de 100.000 tonnes de ballast.

¹² C'est ainsi qu'on estime à environ 10 milliards de tonnes d'eau de mer de ballast transportées annuellement dans le monde. Voir RAYMOND (P), « *Le ballastage et les envahisseurs aquatiques* » gazette de la Chambre n°15. Hiver 2007-2008. P. 5-6.

¹³ HEILIKMAN (J), « *La catégorie juridique des engins de plage* » mémoire de master 1 droit privé, Université de Nantes, sous la direction du professeur NDENDE (M). p. 1.

¹⁴ BILONG BILONG (D), « *La notion de navire en droit camerounais et CEMAC* » Neptunus e Revue, Université de Nantes, Vol 26, 2020/1 www.cdm.univ-nantes.fr . p. 11.

¹⁵ Article 1(12) de la convention BWM.

¹⁶ Voir préambule de la convention.

Bien que l'adhésion du Cameroun à cette convention soit à saluer, nous pensons que la véritable question soit celle de la mise en œuvre de cette convention de droit maritime¹⁷. En d'autres termes on pourrait se poser la question de savoir si le Cameroun dispose de suffisamment d'équipement pour l'applicabilité tant juridique que pratique de cette convention ? Avant de répondre à cette question, il est important de reconnaître que cette adhésion à la convention BWM par le Cameroun est salubre (I) mais que toutefois il existe tant sur le plan pratique que juridique des difficultés de mise en œuvre (II).

I- L'ADHESION SALUBRE DU CAMEROUN A LA CONVENTION BWM

Le Cameroun en adhérant à la convention BWM a démontré son engagement dans la lutte contre la pollution et la protection de son environnement maritime. Cette convention permettra donc au Cameroun de protéger son littoral contre les espèces envahissantes (A) et contre la pollution de ses côtes (B).

A- Dans la protection contre les espèces envahissantes

L'utilisation d'eau plutôt que des matériaux solides comme ballast dans les navires représentent un danger pour les côtes par l'introduction dans ces eaux des espèces envahissantes. Comme nous l'avons dit précédemment dans l'introduction, une fois le navire déchargé de sa cargaison, il doit pour son équilibre et sa sécurité utiliser de l'eau dans ses réservoirs. Cette eau devra plus tard être déversée dans un port de déchargement ou de chargement.

Le déversement de cette eau n'est pas sans conséquence pour l'environnement biologique du lieu de déversement de cette eau qui se fait généralement d'un bout du monde à l'autre. Cela est assez alarmant lorsqu'on connaît le nombre de plus en plus grandissant de navires, méga porte-conteneurs, gigantesques pétroliers et l'accroissement du volume des échanges commerciaux ces dernières décennies. Il était donc impératif pour nos Etats de limiter le déversement d'eau de ballast pour éviter l'introduction d'espèces envahissantes dans notre environnement marin.

La question peut paraître de peu d'importance pour le profane, mais pour l'environnement marin, ces eaux de ballast peuvent être un grand danger pour les espèces locales. A titre d'exemple, l'Etoile de mer pacifique Nord (*Asterias Amurensis*) a été transportée dans les eaux de ballast depuis le pacifique Nord jusqu'au sud de l'Australie. Elle se reproduit en grande quantité, devenant rapidement un fléau pour les environnements locaux. Cette espèce envahissante est à l'origine des pertes économiques considérables puisqu'elle se nourrit des crustacés et mollusques comme par exemple les coquilles Saint Jacques, les huîtres et les palourdes. Un autre exemple est celui de l'invasion des crabes chinois à Mitaines (*Elocheir Sinensis*) venue d'Asie du nord et présente en Europe Occidentale, en mer baltique et sur la côte Ouest d'Amérique du nord. Ce crabe se reproduisant de manière excessive a contribué à l'envahissement des eaux se nourrissant des invertébrés, des poissons indigènes, provoquant des extinctions locales et des entraves aux activités de pêche. Enfin toujours à titre d'exemple, l'introduction à partir des eaux de ballast déversées, des algues toxiques qui contribuent à la diminution et la destruction de la vie marine par épuisement de l'oxygène par la libération des toxines et la contamination des mollusques filtreurs qui, une fois consommés peuvent provoquer des maladies graves, voir la mort¹⁸.

¹⁷ A titre d'exemple de convention de droit maritime visant à protéger le milieu marin, nous avons : La Convention internationale de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (1972), La Convention internationale sur le contrôle des systèmes anti-salissures pour navires adoptée en 2001 qui interdit le recours à certains produits dans les peintures antisalissure qui empêchent les organismes aquatiques de se fixer sur la coque, La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dit MARPOL 73/78 dont l'objet est la lutte contre la pollution opérationnelle des mers du fait des rejets par les navires.

¹⁸ OMI, « La Convention sur la gestion des eaux de ballast entrera en vigueur en 2017 », 8 septembre 2016, <http://www.imo.org/fr/MediaCentre/PressBriefings/Pages/22-BWM-.aspx>

Ces eaux de ballast représentent donc une menace non négligeable pour le bien être écologique et économique de notre planète. Le secrétaire général de l'OMI déclara à cet effet, « *il s'agit d'une étape historique dans la lutte contre la propagation des aquatiques envahissantes, lesquelles peuvent avoir des conséquences désastreuses sur les écosystèmes locaux, nuire à la biodiversité et entraîner des pertes économiques considérables.* ». L'entrée en vigueur de cette convention était donc inéluctable lorsqu'on sait que la plupart des conventions internationales de droit maritime prennent du temps pour entrer en vigueur quand elles ne tombent pas dans « *l'hibernation juridique prolongée* »¹⁹. Elle a été mise sur pieds pour avoir des mers plus saines et aider ainsi les Etats en voie de développement à réduire au maximum l'invasion des espèces envahissantes et protéger par-là même les cotes contre ce type de pollution.

B- Dans la préservation de son intégrité environnementale marine

Lorsque l'on parle de pollution marine, il nous vient généralement à l'idée le déversement des hydrocarbures lors des accidents maritimes. On pense par exemple au naufrage de l'Amaco Cadiz en 1978, celui de l'Erika en 1999²⁰ ou encore celui du Prestige²¹ au large des côtes espagnoles polluant ainsi côtes françaises et espagnoles²². Il est cependant important de noter que les pollutions des océans et des cotes relèvent aussi du déballastage²³.

On note donc une part importante de pollution opérationnelle des navires qui est le fait d'un acte volontaire de la part du bord ou des armateurs et voir même des autres déversements volontaires dus au tourisme²⁴, agriculture²⁵, urbanisation²⁶ et pêche²⁷. On distingue donc la pollution opérationnelle des pollutions liées à la marche normale des navires qui, comme toute machine pollue et rejette des déchets de la pollution accidentelle²⁸ ainsi que les déballastages qui, eux ne sont pas consécutifs à l'usage normal du navire et sont hautement condamnables et condamnés.

Dans le cas précis du déballastage, la preuve peut paraître problématique, car il faut l'interception du navire pendant les faits ou une prise des clichés démontrant la différence des couleurs entre le sillage du navire et la couleur de la mer qui entoure le navire. Il y'a des cas dans lesquels la différence de couleur est tellement marquée que le doute n'a pas sa place, mais dans d'autres cas, ce qui est le plus souvent perçu, les choses s'avèrent plus difficile. Le constat de ce genre de pollution²⁹ peut être problématique si les ports ne disposent pas d'un équipement adéquat pour les analyses systématiques

¹⁹ NDENDE (M), « L'activité normative des Nations Unies dans le domaine des transports maritimes internationaux », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, Ramatrans, L'Harmattan, juillet 2009, n° 1, p. 14.

²⁰ Naufrage le 12/12/1999 au large de la Bretagne, chargé de 31000 tonnes de fioul lourd, entre 7000 et 10000 tonnes déversées en mer.

²¹ Naufrage le 13/11/2002 au large de l'Espagne, chargé de 77000 tonnes de fioul lourd, 64000 tonnes déversées en mer.

²² LUCIANI (J.M), « *Assurances et pollutions par les hydrocarbures* », Université d'Aix Marseille, année universitaire 2007/2008 sous la direction Christian SCAPEL. p. 9.

²³ « *Cette pollution est avant tout silencieuse, quotidienne et permanente. Elle est bien plus nocive que la pollution accidentelle car elle agit lentement et modifie l'environnement sur le long terme.* » CHAMAILLARD (L), « *La gestion des déchets de navire* » mémoire pour l'obtention du master 2 professionnel, Université d'Aix Marseille, sous la direction de Christian SCAPEL, année académique 2011/2012. p. 11.

²⁴ Le rejet par les touristes des produits de consommation, des bouteilles plastiques et bien d'autres

²⁵ Par l'utilisation de produits chimiques dans l'agriculture fait que les eaux de ruissellement emportent des pesticides, des nitrates et des phosphates

²⁶ Avec le déversement des matières plastiques devenu un phénomène dans nos villes et l'activité croissante des entreprises au bord du fleuve.

²⁷ Rejet des filets de pêches

²⁸ Règle 1.33, Annexe I relative à la prévention de la pollution par les hydrocarbures de la Convention Marpol.

²⁹ Le constat pouvant être fait par les plaintes de toute personne, officiers de police judiciaires, capitaines... Voir article 759 Code de la Marine Marchande de la CEMAC

du sillage des navires c'est le cas des pays pauvres ou en voie de développement qui ne disposent pas de techniques et moyens pour effectuer des tests et combattre ce genre de pollution. Les armateurs évoluant ainsi en toute impunité par un dispositif normatif d'accompagnement absent.

Pendant l'exploitation du navire, les cuves sont lavées et les eaux de ballast vidangées. Le rejet de ces eaux aux côtes pollue l'environnement côtier car dans ces eaux, peuvent se trouver des hydrocarbures ou substances liquides nocives provenant du mélange eau de mer et pétrole, rejet d'huile de vidange et de résidus de fuel générés par les moteurs de l'ensemble des navires. Ce rejet dans les eaux du littoral peut avoir des conséquences sanitaires, économiques et environnementales.

Sur le plan sanitaire, car les populations environnantes utilisent cette eau à des fins multiples : se baigner, laver des vêtements et utilisent même la flore marine comme certaines algues pour se soigner. La consommation des espèces souillées peut aussi avoir des conséquences néfastes pour la santé des riverains. Sur le plan économique, la diminution des espèces littorales, diminution de la pêche qui est une activité phare pour les populations locales. Enfin, sur le plan de l'environnement, plus besoin de rappeler que cela est nuisible non seulement pour la flore mais aussi pour la faune maritime.

Au regard des conséquences que peuvent avoir les eaux de ballast sur l'environnement marin, nous affirmons que l'adhésion d'un pays comme le Cameroun est à saluer et cette adhésion démontre le sérieux d'un tel Etat à combattre et protéger ses eaux marines mais la volonté ne suffit pas car il faut des mesures concrètes d'accompagnement d'une telle convention ce qui pose donc le problème des difficultés de mise en œuvre pour des Etats tels que le Cameroun.

II- LES DIFFICULTES DE MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION BMW PAR LE CAMEROUN

Ces difficultés de mise en œuvre par des Etats en voie de développement comme le Cameroun sont multiples, nous envisagerons dans ce travail, l'absence de dispositif matériel pour sa mise en œuvre (A) et l'inexistence d'un cadre normatif d'accompagnement (B).

A- L'absence de dispositif matériel pour sa mise en œuvre

Depuis l'entrée en vigueur de la convention BMW, il est imposé aux Etats signataires d'être assez regardant quant à la gestion des eaux de ballast par les navires qui côtoient leur port. Il s'agit principalement pour les Etats portuaires de vérifier que les navires disposent à leur bord un plan de gestion des eaux de ballast³⁰, un registre des eaux de ballast³¹ ainsi qu'un certificat international de gestion des eaux de ballast³².

Tout ceci impose aux Etats portuaires d'effectuer des contrôles à bord des navires pour vérifier l'effectivité de la mesure et de la convention. De former du personnel adéquat pour effectuer ces contrôles et prélever des échantillons d'eau de ballast des navires conformément aux directives pour l'échantillonnage d'eau de ballast³³. Les Etats en voie de développement rencontrent justement des difficultés à ce niveau car ne disposant pas de la technicité nécessaire pour mettre en œuvre cette convention. Notons que le milieu maritime ne souffre pas de l'absence de convention mais plutôt de leur applicabilité. Cela peut se comprendre par le manque de moyens financiers, l'absence d'expertise nécessaire et par fois le manque de volonté à appliquer les conventions entraînant la complaisance portuaire³⁴. L'OMI a donc mis en place l'initiative « GloBallast », afin d'aider ces Etats³⁵.

³⁰ Règle B-1 Convention BMW

³¹ Règle B-2 Convention BMW

³² Article 9, 10 Convention BMW

³³ Article 13 Convention BMW

³⁴ La complaisance portuaire est le fait pour ces ports d'être peu contraignants en matière de sécurité de navire et d'applicabilité des conventions internationales. On note aussi le terme pavillon de complaisance. Un navire sous

Dans le cas du Cameroun, il n'existe pas d'initiative pour protéger les ports de telle pollution. Les navires ne faisant pas l'objet de ce type de contrôle évoluent en toute impunité. Il n'existe pas de structure ou d'installation chargée de la gestion de ces eaux³⁶ ou de la délivrance des certificats à cet effet. Il y'a donc non seulement une faiblesse administrative (inspecteurs en nombre insuffisant et véritablement compétents, techniciens et employés administratifs et des travailleurs temporaires pour effectuer les chargements, déchargements, visites...) mais aussi technique et technologique (absence de moyens de détection et de contrôle des navires entrant dans ses ports comme le prélèvement d'échantillon, détection de la pollution avec des infra rouges, des radars, des avions détecteurs, des satellites...) c'est suite à ces limites que de nombreux Etats délèguent leur compétence aux sociétés de classifications disposant de la technicité nécessaire pour le faire³⁷.

L'autre problème que pourra rencontrer la mise en œuvre d'une telle convention par le Cameroun ou les pays en voies de développement est celui de la corruption. Notons que c'est un véritable phénomène pour ces pays et le Cameroun n'échappe vraiment pas à la règle. Les agents sur le terrain sont souvent soudoyés ou se voient donner des cadeaux pour qu'ils n'effectuent pas leur mission de contrôle et d'application de la loi³⁸. Cette corruption gangrène véritablement la sécurité portuaire, nos eaux et même la rentabilité des ports car de grosses sommes qui devraient être versées à l'Etat retombent dans des poches privées. Lors de nos descentes sur le terrain particulièrement au port de Douala ou nous avons interrogé de nombreux équipages, les réponses étaient assez curieuses pour ceux qui osaient véritablement s'exprimer sur la question. Certains équipages nous renvoyaient chez le chef mécanicien qui, par curiosité n'était jamais là. Les plus courageux osaient nous dire qu'ils déversaient les eaux de ballast à plus de 12 milles marins se disant que ces eaux n'étaient pas sous la juridiction du Cameroun³⁹, d'autres affirmaient discrètement déverser ces eaux nettement au port et nous demandaient de ne pas révéler leur identité. Certains nous affirmaient rencontrer souvent des petits poissons morts en grande quantité sans connaître les véritables causes. Pour d'autres encore, le Cameroun n'avait véritablement aucun plan contre ce genre de pollution contrairement aux pays tels que la Guinée ou ce genre de déversement était capable de faire déplacer le président de la république pour sanctionner les faits.

En somme, il faut une véritable sensibilisation car beaucoup ignorent même l'existence de cette convention et son impact sur notre environnement.

pavillon de complaisance est un navire qui bat le pavillon d'un pays autre que le pays de propriété réelle de ce navire. Les armateurs choisissent ce pavillon pour son caractère peu contraignant, en matière de fiscalité, de sécurité du navire ou de droit du travail auquel est soumis l'équipage. L'immatriculation d'un navire sous un pavillon de complaisance présente de nombreux avantages pour son propriétaire : un avantage financier et un certain laxisme concernant les visites de contrôle. Voir ANGELELLI (P), « *La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? (Étude à partir du cas d'Etats de la Caraïbe)* » Economies et finances. Thèse soutenue le 6 Janvier 2012, Université des Antilles et de la Guyane, p. 405. Hal archives ouvertes.fr : NNT : 2012AGUY0508. tel-00697681

³⁵OMI, « Welcome to GloBallast », consulté le 12 juin 2020, <http://globallast.imo.org>

³⁶ En France nous avons l'entreprise BIO-UV avec le système BIO-SEA. On note aussi les grands groupes tels SUEZ et VEOLIA à l'étranger. Bon nombre de systèmes ont été aussi mis sur pieds c'est le cas du traitement par UV, l'électro chloration domaine du géant coréen TECHCROSS consistant à électrolyser l'eau de mer. On note aussi le système par filtration et électro chloration

³⁷ GRELLET (L), « *Sociétés de classification : Rôle et respect des règles* », DMF n° 824, mai 2020. pp. 387-406.

³⁸ Voir à cet effet la Note circulaire n° 0133/19/DG/PAD du 14 mai 2019 interdisant l'octroi de cadeaux à bord des navires au port de Douala Bonabéri.

³⁹ Ce qui est faux. Certes le Cameroun exerce sa pleine souveraineté à cette distance qui représente la mer territoriale mais même au-delà de cette zone le Cameroun est compétent pour la protection de l'environnement et exerce une souveraineté et prépondérance économique dans l'exploitation des mers. La convention BMW impose aux navires d'effectuer le renouvellement des eaux de ballast à 200 milles marins au moins de la terre la plus proche et par 200 mètres de fond au moins, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. (Règle B-4 de la convention). Voir aussi les articles 33 et 56 de la Convention de Montego Bay (Jamaïque) du 10 décembre 1982.

Un dispositif matériel est nécessaire pour la mise en œuvre d'une telle convention. Toutefois l'on ne devrait pas se limiter au cadre matériel, mais faire accompagner le dispositif matériel par un cadre normatif adéquat et suffisamment convaincant.

B- L'inexistence d'un cadre normatif d'accompagnement

Dans la majorité des pays en voie de développement, il y a une insuffisance et une inertie juridique et législative d'accompagnement des conventions internationales⁴⁰. Il faut donc des mesures d'accompagnement par l'adoption de lois et décrets au niveau national⁴¹.

Un pays comme la France a adhéré à la convention BWM en 2008⁴², et a modifié des sanctions pour rejet illicites de ces eaux afin de les rendre plus dissuasives⁴³. Afin de garantir la bonne mise en œuvre de la convention, a modifié son code de l'environnement principalement certaines dispositions relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires⁴⁴. Ce texte ne concerne que les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 unités du système universel de mesure alors que la convention a pour vocation à s'appliquer à tous les navires conçus pour transporter de l'eau de ballast sans condition de jauge, explique le texte⁴⁵. La France a donc amendé cette convention dans son code de l'environnement⁴⁶. Loin de prendre la France pour un model en matière de protection de l'environnement, nous pensons que les pays en voies de développement pourraient suivre ce model tout en appliquant la convention à tout type de navire.

Pour l'instant au Cameroun, il n'existe pas une pénalisation du rejet des eaux de ballast dans les eaux camerounaises⁴⁷. La seule pénalisation est celle de pollution⁴⁸, infraction assez globalisante et peut être même excluant l'infraction de déballastage.

Comme nous l'avons dit plus haut, la preuve d'une telle infraction est difficile à constituer surtout qu'il n'existe pas de contrôles et de prélèvements pour l'analyse. Bien qu'il existe un cadre général de répression de l'infraction de tout type de pollution⁴⁹, cadre assez sévère d'ailleurs⁵⁰, on peut regretter que les répressions soient peu usitées⁵¹ voir même quasi inexistantes dans le domaine maritime⁵². On

⁴⁰ MONTEIL (L), « *L'application des conventions internationale de droit maritime en droit français* », Thèse, Droit, université de Paris 1-Panthéon Sorbonne, dirigée par Philippe DELEBECQUE. Soutenue le 16 Février 2018, p. 340.

⁴¹ Article 14 Convention BWM

⁴² Loi n° 2008-476 du 22 mai 2008.

⁴³ Le capitaine du navire est passible d'une amende de 300 000 euros et d'un an d'emprisonnement.

⁴⁴ Voir les articles L. 218-82 à L.218-86 du code de l'environnement français.

⁴⁵ Article 1 et 3 de la Convention BWM

⁴⁶ Assemblée nationale 22 Juin 2014 Biodiversité- (n° 1847) Amendement n° CD745.

⁴⁷ Article 8 Convention BWM

⁴⁸ A titre illustratif, la loi n°98/005 du 14 Avril 1998 portant régime de l'eau (les eaux continentales) interdit en son article 4 : « ...les déversements, écoulements, jets, infiltrations, enfouissements, épandages, dépôts directs ou indirects, dans les eaux de toute matière solide, liquide ou gazeuse et, en particulier les déchets industriels, agricoles et atomiques...est puni en son article 16(1) une peine d'emprisonnement de 5 à 15 ans et d'une amende de 10 à 20 millions de FCFA toute personne qui pollue et altère les eaux... » Voir article 357, 358, 368, 370... Code Communautaire de la Marine Marchande de la CEMAC

⁴⁹ Article 261 Code Pénal Camerounais

⁵⁰ Ainsi la loi n° 89/27 du 29 Décembre 1989 portant sur les déchets toxiques et dangereux punie en son article 80 d'une amende de 50 à 500 millions de FCFA et d'une peine d'emprisonnement à perpétuité, toute personne qui introduit des déchets toxiques et/ou dangereux sur le territoire camerounais.

⁵¹ BISSECK (D), Président de la chambre judiciaire de la Cour suprême du Cameroun dans le « rapport de la Cour suprême du Cameroun, le droit pénal de l'environnement » <http://v1.ahjucaf.org/Rapport-de-la-cour-supreme-du.6715.html> rapport lors de la tenue de la réunion constitutive du comité sur l'environnement de l'AHJUCAF.

note aussi l'option transactionnelle⁵³ offerte aux délinquants d'une part, et la quasi inexistence des poursuites judiciaires d'autre part.

La Convention BWM n'a pas l'ambition, ni les moyens, de contraindre les gouvernements dans le choix de la nature des sanctions applicables. Elle ferait preuve d'ingérence dans un domaine qui relève de la compétence exclusive des États. En revanche, les obligations qu'elle prévoit doivent être respectées, sinon sanctionnées. Elle le fait en incitant les Etats à adopter des sanctions dissuasives, sans distinction du lieu de la pollution⁵⁴.

Les armateurs bénéficiant ainsi d'un vide juridique national. Les Etats en voie de développement devenant un paradis pour ces armateurs qui veulent faire un maximum de profit et qui sont peu soucieux du sort réservé à l'environnement marin. Toutefois, les armateurs sont actuellement confrontés à certains problèmes, telle la disponibilité sur le marché des systèmes qui répondent aux textes de l'OMI en la matière et l'applicabilité universelle de cette convention, puisque certains Etats développent le plus souvent des mesures unilatérales comme les Etats Unis⁵⁵. Nous ne pouvons qu'appeler à plus de responsabilité tous les acteurs de la chaîne de transport maritime.

⁵² AKOBE ATCHOUM (A), « *La sanction pénale en droit de l'environnement, étude comparée des droits camerounais et français* », mémoire de Master 2 en droit international et comparé de l'environnement, université de Limoges, 2014, sous la direction du professeur MAKOWIAK (J). pp. 31-46.

⁵³ Voir article 91 de la loi n° 96/12 du 5 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement. « *Les administrations chargées de la gestion de l'environnement ont le plein pouvoir pour transiger. Elles doivent pour ce faire être dûment saisies par l'auteur de l'infraction* »

⁵⁴ MONTEIL (L), « *L'application des conventions internationales de droit maritime en droit français* », Thèse, Droit, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, soutenue le 16 février 2018, sous la direction du professeur DELEBECQUE (Ph), p. 84.

⁵⁵ Notons que l'administration américaine rejette, par principe le système des systèmes de traitement par UV, alors que bon nombre des Etats l'ont approuvé.