

Vingt-deuxième session
Reconnaissance et exécution des jugements étrangers
18 juin – 2 juillet 2019, La Haye

Document	Document préliminaire <input checked="" type="checkbox"/> Document d'information <input type="checkbox"/>	No 12 de juin 2019
Titre	Note sur le réexamen de l'inclusion de la « pollution marine ainsi que du remorquage et du sauvetage d'urgence » dans le champ d'application du projet de Convention sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière civile ou commerciale	
Auteur	Bureau Permanent	
Objectif	Examiner la question de la « pollution marine ainsi que du remorquage et du sauvetage d'urgence » dans le champ d'application du projet de Convention	
Annexes	Dispositions figurant dans différentes Conventions concernant la reconnaissance et l'exécution	
Document(s) connexe(s)		

I. INTRODUCTION

1. La Quatrième réunion de la Commission spéciale sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers (ci-après, la « Commission spéciale »), qui s'est tenue en mai 2018, a débouché sur le projet de Convention de 2018 sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière civile ou commerciale (ci-après, le « projet de Convention »). L'article 2(1)(g) du projet de Convention prévoit :

« Article 2 Exclusions du champ d'application

1. La présente Convention ne s'applique pas aux matières suivantes :

[...]

(g) la pollution marine, la limitation de responsabilité pour des demandes en matière maritime, les avaries communes, ainsi que le remorquage et le sauvetage d'urgence ; [...]. »

Cette disposition exclut les jugements portant sur les matières maritimes du champ d'application du projet de Convention.

2. Le libellé actuel de l'article 2(1)(g) du projet de Convention s'inspire de l'article 2(2)(g) de la *Convention du 30 juin 2005 sur les accords d'élection de for* (ci-après, la « Convention Élection de for de 2005 »)¹. Lors de sa réunion de mai 2018, la Commission spéciale a discuté de toutes les éventuelles modifications du champ d'application du projet de Convention. Les participants ont envisagé de supprimer l'expression « pollution marine et remorquage et sauvetage d'urgence » de l'article 2(1)(g) afin de permettre que les jugements portant sur ces matières soient couverts par le projet de Convention².

3. Les partisans de l'inclusion de ces matières dans le champ d'application du projet de Convention ont fait valoir qu'il était dans l'intérêt commun d'empêcher la pollution marine et d'encourager le remorquage et le sauvetage d'urgence. Il a été précisé que le fait de ne pas reconnaître et de ne pas exécuter les jugements rendus contre les pollueurs marins ou en faveur des remorqueurs et des sauveteurs pourrait encourager ces premières activités et décourager les dernières, permettant ainsi aux pollueurs et à d'autres d'externaliser les coûts de leurs activités.

4. L'inclusion de l'expression « pollution marine et remorquage et sauvetage d'urgence » dans le champ d'application du projet de Convention se justifie également par l'absence d'instruments spécialisés existants en matière de remorquage et de sauvetage d'urgence³, et par la portée territoriale et matérielle limitée des instruments spécialisés existants concernant la pollution maritime⁴.

5. Par ailleurs, lesdits partisans ont noté que le champ d'application plus large du projet de Convention par rapport à celui de la Convention Élection de for de 2005 pourrait également permettre une distanciation par rapport au libellé de la Convention Élection de for de 2005, bien que celui-ci soit à l'origine de la disposition en question.

¹ Voir « Note explicative établissant le contexte du Projet de texte et répertoriant les questions en suspens », établie par le Bureau Permanent, Doc. pré-l. No 2 d'avril 2016 à l'attention de la Commission spéciale de juin 2016 sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers (disponible sur le site web de la HCCH, à l'adresse : < www.hcch.net >, sous la Section « Jugements » puis « Commission spéciale »), p. 8.

² Voir Doc. trav. No 190 d'octobre 2017, « Proposition de la délégation des États-Unis d'Amérique » (en anglais uniquement) (Commission spéciale sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers (du 13 au 17 novembre 2017)) (disponible sur le Portail sécurisé du site web de la HCCH, à l'adresse : < www.hcch.net >, sous la rubrique « 22^e Session diplomatique »).

³ Voir para. 50, 51, 54 et 68 ci-dessous.

⁴ Voir Rapports de séance de la Quatrième réunion de la Commission spéciale sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers (du 24 au 29 mai 2018), Rapport No 4, para. 46 (voir chemin d'accès indiqué à la note 2).

6. D'autres délégations se sont opposées à la suppression de l'expression « pollution marine » au motif qu'il existe déjà des instruments internationaux qui facilitent la reconnaissance et l'exécution des jugements portant sur la pollution marine.

7. Bien qu'il y ait eu accord pour supprimer le « remorquage et sauvetage d'urgence » de l'article 2(1)(g), il a finalement été conclu que cette partie de la disposition devrait rester inchangée en raison du manque d'expertise pertinente en la matière. Une autre raison justifiant cette conclusion était que davantage d'informations sur les instruments internationaux traitant de « la pollution marine et du remorquage et du sauvetage d'urgence » seraient nécessaires dans la période précédant la Vingt-deuxième session de la HCCH⁵.

8. Dans ce contexte, la présente note vise à examiner si les instruments internationaux existants relatifs au droit maritime contiennent des dispositions concernant la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers relatifs au droit maritime et, le cas échéant, à examiner le champ d'application de ces instruments en portant une attention particulière à la « pollution marine » et aux jugements portant sur le « remorquage et le sauvetage d'urgence ». La section II se penchera sur les discussions pertinentes ayant eu lieu au cours des négociations des phases précédentes du projet Jugements, qui a été lancé par la Conférence de la HCCH en 1992 en ce qui concerne la compétence internationale des tribunaux et la reconnaissance et l'exécution de leurs jugements à l'étranger. Cette section portera sur l'examen de la Convention Élection de for de 2005. La section III présentera ensuite les conclusions des recherches sur les instruments internationaux relatifs au droit maritime qui traitent de la reconnaissance et de l'exécution des jugements étrangers portant sur les matières relevant de la pollution marine, du remorquage d'urgence et du sauvetage. La section IV contient des recommandations qui devront être prises en considération lors de la Session diplomatique. Une annexe, qui figure à la fin de la note, présente dans un tableau les dispositions relatives à la reconnaissance et à l'exécution qui existent dans les instruments internationaux pertinents.

II. DISCUSSIONS AYANT EU LIEU AU COURS DES PREMIÈRES PHASES DU PROJET JUGEMENTS

9. Certaines matières maritimes ont été exclues du champ d'application de tous les textes proposés pour une future Convention sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière civile ou commerciale depuis les premiers stades du projet Jugements. Par exemple, l'avant-projet de Convention de 1999⁶ et le Texte provisoire de 2001 ont tous deux exclu de leur champ d'application les « matières maritimes »⁷. Cela s'explique en raison de la nature extrêmement spécialisée du domaine qui présente un ensemble complexe de droit maritime ayant évolué au fil des siècles et par le fait que les États n'ont pas tous adopté les conventions internationales en la matière. Cette exclusion a pour effet que ces conventions ne s'appliquent pas aux demandes portant sur les navires, les cargaisons et sur l'emploi de marins, y compris aux demandes résultant de l'état ou du fonctionnement défectueux d'un navire ou d'un contrat portant sur la location ou le transport de marchandises ou de passagers sur un navire⁸. Il convient de noter qu'à ce stade, le projet Jugements visait à élaborer un traité international portant à la fois sur la compétence internationale et sur la

⁵ *Ibid.*, para. 47 à 52 ; Aide-mémoire de la réunion de la Commission spéciale de mai 2018 (voir chemin d'accès indiqué à la note 2), para. 24.

⁶ Art. 1(2)(h) de l'« Avant-projet de Convention sur la compétence et la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière civile et commerciale, adopté par la Commission spéciale le 30 octobre 1999 et Rapport préparé par Peter Nygh et Fausto Pocar », Doc. pré. No 11 d'août 2000, in *Actes et documents de la Vingtième session (2005)*, tome II, Jugements, Cambridge - Anvers - Portland, Intersentia, 2013, p. 191 à 313, (ci-après, le « Rapport Nygh / Pocar »), p. 191.

⁷ « Résumé des résultats des discussions de la Commission II de la Première Partie de la Conférence Diplomatique (du 6 au 20 juin 2001) : Texte provisoire », préparé par le Bureau Permanent et les co-Rapporteurs à l'intention de la Commission II sur la compétence et les jugements étrangers en matière civile et commerciale de la Dix-neuvième session, Art. 1(2)(h) (voir chemin d'accès indiqué à la note 1).

⁸ Rapport Nygh / Pocar, para. 42.

reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers, dont la portée a ensuite été limitée pour ne traiter que de cette dernière matière.

10. Les rédacteurs de la Convention Élection de for de 2005 se sont demandé s'il convenait d'abandonner l'expression « amirauté ou matières maritimes » au motif qu'elle inclut trop de matières qui sont traitées dans d'autres instruments internationaux. Une solution suggérée était de préciser explicitement les matières qu'il était prévu d'exclure⁹. Par conséquent, le libellé « la pollution marine, la limitation de responsabilité pour des demandes en matière maritime, les avaries communes, ainsi que le remorquage et le sauvetage d'urgence » a été adopté à l'article 2(2)(g) de la Convention Élection de for de 2005 lors de la Vingtième session. En effet, ce libellé excluait les litiges portant sur ces matières du champ d'application de la Convention Élection de for de 2005. (Il convient de noter que les matières relevant « du transport de passagers et de marchandises » sont également exclues de la liste figurant à l'article 2(2)(f) de la Convention Élection de for de 2005.)

11. Selon le Rapport explicatif relatif à la Convention de La Haye Élection de for de 2005 (ci-après, le « Rapport Hartley / Dogauchi »)¹⁰, cinq matières maritimes spécifiques ont été exclues¹¹ étant donné que l'application des accords d'élection de for à ces matières ne serait pas acceptable pour certains États¹². Les matières relevant du transport maritime, telles que l'assurance maritime, le remorquage et le sauvetage en dehors des cas d'urgence, la construction navale, les hypothèques et les privilèges portant sur des navires entrent dans le champ d'application de la Convention Élection de for de 2005¹³. Le projet révisé actuel de Rapport explicatif relatif au projet de Convention adopte la même explication concernant ces inclusions dans le champ d'application du projet de Convention¹⁴, étant donné que celui-ci s'inspire de la Convention Élection de for de 2005.

12. Aucune référence n'a pu être retrouvée dans les documents préparatoires de la Convention Élection de for de 2005 expliquant pourquoi ces matières spécifiques avaient été exclues.

13. Compte tenu de l'importance des changements dans la nature du projet Jugements, des différences entre le projet de Convention et la Convention Élection de for de 2005 dans leurs circonstances et contextes, et de la rareté des considérations spécifiques qui ont conduit à l'exclusion générale actuellement contenue dans le projet de Convention, les résultats passés et le texte de la Convention Élection de for de 2005 peuvent offrir des orientations limitées pour le présent projet de Convention. Le poids de ces facteurs peut limiter la possibilité de simplement s'appuyer sur le texte précédent, ce qui invite à réfléchir davantage à la question de savoir si la « pollution marine » et le « remorquage et le sauvetage d'urgence » devraient ou non relever du champ d'application du projet de Convention.

III. CONCLUSIONS DES RECHERCHES SUR LES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX RELATIFS AU DROIT MARITIME

14. Les exclusions prévues à l'article 2(1)(g) du projet de Convention couvrent différents types de demandes. Ces demandes peuvent être présentées par des particuliers, des entreprises, des gouvernements ou des entités gouvernementales. Les exclusions couvrent les jugements portant sur

⁹ Voir Rapports de la réunion de la Commission spéciale de décembre 2003 sur les accords d'élection de for, Rapport No 1, in Actes et documents de la Vingtième session (2005), tome III, Élection de for, Intersentia/Antwerp - Oxford - Portland, 2010, p. 440 et 441, et Rapports de la Commission II de la Vingt-deuxième session sur l'élection de for (juin 2005), Rapport No 13, dans *ibid.*, p. 654 à 657.

¹⁰ T. Hartley & M. Dogauchi, « Rapport explicatif sur la Convention Élection de for de 2005 » (ci-après, « Rapport Hartley / Dogauchi »), in Actes et documents de la Vingtième session (2005), tome III, Élection de for, Anvers / Oxford / Portland, Intersentia, 2010, p. 803, para. 59.

¹¹ Il s'agit de « la pollution marine ; limitation de responsabilité pour des demandes en matière maritime, les avaries communes ainsi que le remorquage et le sauvetage d'urgence ».

¹² Voir *ibid.*, para. 59.

¹³ *Ibid.*, para. 59.

¹⁴ « Convention Jugements : Projet révisé de Rapport explicatif », préparé par F. Garcimartín et G. Saumier, Doc. pré-l. No 1 de décembre 2018 à l'attention de la Vingt-deuxième session sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers (ci-après, le « projet révisé de Rapport explicatif »), para. 49 (voir chemin d'accès indiqué à la note 1).

des dommages corporels tels que par exemple les dommages causés à une ferme ostréicole par la pollution marine. Elles s'appliquent également aux jugements portant sur des pertes économiques tels que les coûts de nettoyage, et même les demandes concernant des sommes qui ne pourraient pas être qualifiées de « perte » comme la valeur d'un navire qui a été sauvé.

15. Un grand nombre de ces matières maritimes sont régies par des traités spécialisés, dont certains contiennent des dispositions relatives à la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers. Le reste de la présente note traitera des instruments pertinents pour les questions qui se posent dans le contexte de la pollution marine et du remorquage et du sauvetage sauvage.

A. Pollution marine

16. En vertu de l'article 1.1.4 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après, la « CNUDM »)¹⁵, on entend par pollution du milieu marin (ci-après, la « pollution marine ») « l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément. »

17. La pollution marine peut émaner de diverses sources. Il y a trente ans, le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection du milieu marin (ci-après, le « GESAMP ») a estimé de façon très indicative les proportions de la pollution due à l'homme dans l'environnement marin.¹⁶ Ce Groupe a estimé que les rejets terrestres représentaient 44 %, la pollution d'origine atmosphérique un tiers, la pollution par les navires seulement 12 % et la pollution par immersion 10 %¹⁷. Ces pourcentages ont sans aucun doute changé depuis lors¹⁸, mais il n'en reste pas moins que la majeure partie de la pollution marine est le résultat de la pollution d'origine tellurique et atmosphérique plutôt que de la pollution par les navires¹⁹.

18. La pollution marine touche et implique une multitude d'acteurs. Les acteurs privés, tels que les pêcheurs, peuvent subir des pertes à la suite de la pollution du milieu marin ; les gouvernements et autres organismes publics peuvent être chargés de nettoyer et d'assumer les externalités de la pollution causée par d'autres acteurs privés. La pollution marine fait donc l'objet de litiges privés et d'une régulation publique. Le rapport entre cette question et la discipline du droit international privé est complexe. La pollution marine est régie par des instruments de droit international public, y compris des traités régionaux²⁰, le droit de la mer, les principes du droit maritime (qui ne sont pas

¹⁵ La Convention est entrée en vigueur le 16 novembre 1994 et compte 168 Parties contractantes. Elle est disponible en anglais uniquement à l'adresse suivante : < https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/consumer-finance-and-payments/payment-services/single-euro-payments-area-sepa_en > (consulté le 3 juin 2019).

¹⁶ Voir D.R. Rothwell et T. Stephens, *The International Law of the Sea Bloomsbury*, 2^e éd., 2016, 366.

¹⁷ Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection du milieu marin, *The State of the Marine Environment*, Blackwell Scientific Publication, 1990, p. 88.

¹⁸ « La pollution causée par les navires représente 12 % de la pollution marine totale, la pollution terrestre et atmosphérique 77 %, l'immersion en mer 10 % et la production en mer 1 % (rapport du GESAMP No 39, p. 88) », in E.J. Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution*, Kluwer Law International, La Haye, 1998, p. 18, No 12, cité dans D. Freestone, « The Impact of Human Used On The Marine Environment Beyond National Jurisdiction » dans *Protecting the Oceans Beyond National Jurisdiction*, Brill, 2009, 1, 17 No 137.

¹⁹ *Les océans et le droit de la mer* : Rapport du Secrétaire général, UN Doc A/64/66/Add.1 (2009) [225] ; D.R. Rothwell et T. Stephens (*op. cit.* note 6), p. 366. Voir également : Nations Unies, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Groupe d'experts du Mécanisme de notification et d'évaluation systématiques, Première évaluation mondiale intégrée du milieu marin - Évaluation de l'océan mondial I (2016), disponible à l'adresse suivante : < http://www.un.org/Depts/los/global_reporting/WOA_RPROC/WOACompilation.pdf > (consulté le 3 juin 2019).

²⁰ Voir, plus généralement, Organisation maritime internationale, Liste des Conventions de l'OMI (2019), disponible en anglais uniquement à l'adresse suivante : < <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx> > (consulté le 3 juin 2019).

nécessairement uniformes entre les États et territoires), et le droit international de l'environnement, entre autres.

19. Les articles 207 à 212 de la CNUDM classifient la pollution marine en six sources : la pollution d'origine tellurique, la pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale, la pollution résultant d'activités menées dans la Zone, la pollution par immersion, la pollution par les navires et la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique. Ces catégories sont examinées ci-après.

20. Il convient de noter que la CNUDM impose aux États de faire appliquer les lois nationales en ce qui concerne ces catégories de pollution marine. Lorsque cette exécution implique des procédures judiciaires internes, les jugements découlant de ces procédures peuvent impliquer l'application de lois pénales étrangères et peuvent être exclus en ce qui concerne les dommages et intérêts exemplaires et punitifs prévus à l'article 10 du projet de Convention.

21. Un nouvel instrument juridiquement contraignant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale est en cours d'élaboration par le Comité préparatoire de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU²¹. Bien que quelques éléments du projet de texte de cet instrument soient liés à la pollution²², le texte n'a pas encore été finalisé, ce qui signifie qu'il n'est pas encore clair s'il aurait ou non des implications ou des dispositions explicites sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers.

(i) Pollution marine : Pollution d'origine tellurique

22. Selon les *Lignes directrices de Montréal pour la protection du milieu marin contre la pollution d'origine tellurique* (1985)²³ (ci-après, les « Lignes directrices de Montréal »), dans ce contexte, « sources telluriques » signifie « (i) sources municipales, industrielles ou agricoles, fixes et mobiles, sur terre, dont les rejets atteignent le milieu marin, en particulier : depuis les côtes, y compris les émissaires qui se déversent directement dans le milieu marin et les eaux de ruissellement ; par les rivières, canaux ou autres cours d'eau, y compris les cours d'eau souterrains, et via l'atmosphère. (ii) les sources de pollution marine provenant d'activités menées sur des installations fixes ou mobiles offshore dans les limites de la juridiction nationale, sauf dans la mesure où ces sources sont régies par des accords internationaux appropriés. »²⁴

23. La pollution marine d'origine tellurique représente une part importante de la pollution marine et celle-ci présente également des risques importants pour les écosystèmes marins et la santé humaine en raison de sa proximité des côtes²⁵. Mais cette pollution s'est avérée difficile à réglementer sur le plan international²⁶. Cela peut s'expliquer par le fait qu'elle obligerait les États à réglementer les activités industrielles et agricoles sur leur propre territoire (cf. autres formes de pollution

²¹ Assemblée générale des Nations Unies, Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 19 juin 2015, disponible en anglais uniquement à l'adresse suivante : < <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/187/55/PDF/N1518755.pdf?OpenElement> > (consulté le 3 juin 2019).

²² Voir par ex. le Comité préparatoire, « Chair's streamlined non-paper on elements of a draft text of an international legally-binding instrument under UNCLOS », Quatrième session de la Commission préparatoire, du 10 au 21 juillet 2017, « duty not to transform one type of pollution into another or not to transfer damage or hazards » et « polluter-pays principle ».

²³ Voir Programme des Nations Unies pour l'environnement, « Protection du milieu marin contre la pollution d'origine tellurique », *Politiques et droit de l'environnement No 77*, 1985, 14.

²⁴ Lignes directrices de Montréal, para. 1(b) [traduction du Bureau Permanent].

²⁵ Y. Tanaka, « Regulation of Land-Based Marine Pollution in International Law: A Comparative Analysis Between Global and Regional Legal Frameworks », *Journal of Comparative Public Law and International Law*, 2006, 66, p. 536.

²⁶ M.W.D. White, *Australasian Marine Pollution Laws*, Federation Press, 2e édition, 2007, p. 12.

marine)²⁷. Par conséquent, la réglementation de la pollution marine d'origine tellurique est largement laissée aux États côtiers, qui ont des approches différentes de la question²⁸.

24. La pollution marine d'origine tellurique est soumise à la fois à des règles contraignantes et non contraignantes²⁹. L'instrument juridique contraignant le plus important au niveau international est la CNUDM³⁰.

25. L'article 207(1) de la CNUDM dispose que les États adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine tellurique. Cette obligation est complétée par l'article 213, qui impose aux États d'appliquer leurs lois en matière de pollution d'origine tellurique. Ces obligations doivent être lues conjointement avec l'article 207(4), qui dispose que les États doivent développer leur législation « en tenant compte des particularités régionales, de la capacité économique des États en développement et des exigences de leur développement économique ». Les mauvais résultats économiques des États et les niveaux de pauvreté des populations, ainsi que les modes de population et de consommation, sont des facteurs qui peuvent contribuer à la pollution marine d'origine tellurique³¹.

26. Comme il ressort de la définition donnée dans les Lignes directrices de Montréal, la pollution marine d'origine atmosphérique ou transatmosphérique peut également provenir de la terre ; toutefois, la pollution marine d'origine atmosphérique est couverte par l'article 212(1) de la CNUDM. Celle-ci est examinée plus en détail ci-après.

27. En ce qui concerne les instruments juridiques non contraignants, le *Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres* (1995) a été adopté par plus de 108 gouvernements. En 2006, par le biais de la « Déclaration de Beijing sur la poursuite de la mise en œuvre du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres », les représentants de 104 gouvernements et de la Commission européenne ont renouvelé leur engagement en faveur du « Programme d'action mondial comme outil souple et efficace pour le développement durable des océans, côtes et îles »³². La gestion des nutriments, les déchets marins et les eaux usées ont récemment été considérés comme des catégories de sources prioritaires à traiter dans le cadre du Programme d'action mondial³³.

28. Le résultat de ces instruments juridiques contraignants et non contraignants est la promulgation de lois nationales traitant de la pollution marine d'origine tellurique³⁴. Certaines de ces

²⁷ D.R. Rothwell et T. Stephens (*op. cit.* note 6), p. 407.

²⁸ D.L. VanderZwaag et A. Powers, « The Protection of the Marine Environment from Land-based Pollution and Activities: Gauging the tides of global and regional governance », *Marine and Coastal Law*, 2008, 23, p. 424.

²⁹ E.A. Kirk, « Noncompliance and the Development of Regimes Addressing Marine Pollution from Land-Based Activities », *Ocean Development & International Law*, 2008, 39(3), p. 236.

³⁰ D'autres instruments, tels que la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, peuvent également traiter indirectement de la pollution marine d'origine tellurique ; voir D.L. VanderZwaag et A. Powers (*op. cit.* note 28), p. 424 à 427.

³¹ Rapports et études du GESAMP, *Protection des océans contre les activités telluriques. Sources et activités telluriques affectant la qualité et les utilisations du milieu marin côtier et du milieu d'eau douce associé*, OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/AIEA/UN/UNEP, 2001, p. 1.

³² Programme des Nations Unies pour l'environnement, Rapport de la deuxième session de la Réunion intergouvernementale d'examen de la mise en œuvre du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, UNEP/GPA/IGR.2/7, 24, Annexe V, disponible à l'adresse suivante : < https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/10672/igr-2_final_meeting_report_english.pdf?sequence=1&%3BisAllowed= > (consulté le 3 juin 2019).

³³ Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, disponible en anglais uniquement à l'adresse suivante : < <https://www.unenvironment.org/nairobiconvention/unep-global-programme-action-uneppga> > (consulté le 3 juin 2019).

³⁴ Voir, par ex., Natural Resource Management Ministerial Council, Programme d'action national australien pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (2006), disponible en anglais uniquement à l'adresse suivante : < <https://www.environment.gov.au/system/files/pages/2c223360-76b9-45e9-b1f9-caea4def637b/files/npa.pdf> > (consulté le 3 juin 2019).

lois peuvent engager la responsabilité civile ou aborder d'une autre manière la responsabilité civile³⁵. Lorsque la pollution marine d'origine tellurique cause des dommages dans une affaire comportant un élément d'extranéité, le champ d'application de l'une de ces lois peut poser de graves problèmes de droit international privé et d'interprétation législative³⁶.

(ii) Pollution marine : Pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale

29. La « pollution résultant des activités relatives aux fonds marins » implique l'exploration et l'exploitation des ressources des fonds marins (par ex., les hydrocarbures) qui entraînent le rejet intentionnel ou accidentel de polluants³⁷. Elle comprend le rejet de produits chimiques utilisés dans les forages, le rejet d'eau des plates-formes pétrolières et les émissions dues au brûlage de l'excès de gaz³⁸. L'exploitation minière des fonds marins (y compris l'exploration et l'extraction) est l'activité la plus susceptible de donner lieu à ce type de pollution marine³⁹.

30. L'article 208(1) de la CNUDM dispose que « les États côtiers adoptent des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de leur juridiction [...] ». Ces États ont l'obligation de faire appliquer ces lois (art. 213) et de veiller à ce que des recours soient disponibles pour obtenir réparation des dommages causés par cette pollution marine (art. 235(2)).

31. Les instruments internationaux relatifs aux navires, tels que la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après, la « Convention MARPOL »), peuvent également s'appliquer à la pollution des fonds marins dans la mesure où les installations pétrolières et gazières offshore relèvent de la définition de « navire »⁴⁰. Il convient toutefois de noter que l'article 2(3)(b)(ii) de la Convention MARPOL exclut les rejets de substances nocives provenant de l'exploration, de l'exploitation et du traitement des ressources minérales des fonds marins de la définition du « rejet ».

32. Au niveau régional, la *Convention de 1992 pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est* (ci-après, la « Convention OSPAR ») concerne la mer du Nord et l'Atlantique du Nord-Est.⁴¹ La zone couverte est importante pour l'exploitation pétrolière et gazière. La Convention présente donc un intérêt évident pour la pollution des fonds marins. L'article 3(1) de la Convention OSPAR interdit l'immersion à partir d'installations offshore. L'article 7 impose aux États parties de prendre les mesures appropriées « pour prévenir et éliminer la pollution résultant de l'abandon d'installations offshore dans la zone maritime causée par des accidents ».

³⁵ Par ex., Loi de 1997 sur la protection de l'environnement, art. 167-170.

³⁶ Voir M. Keyes, « Statutes, Choice of Law, and the Role of Forum Statutes », *Journal of Private International Law*, 2008, 4, p. 1 ; M. Douglas, « Choice of Law in the Age of Statutes : A Defence of Statutory Interpretation after Valve », dans M. Douglas, V. Bath, M. Keyes et A. Dickinson (dir.), *Commercial Issues in Private International Law - A Common Law Perspective*, Hart, 2019.

³⁷ Il pourrait aussi capter le bruit sous-marin ; voir K.N. Scott, « International Regulation of Undersea Noise », *International & Comparative Law Quarterly*, 2004, 53, p. 287.

³⁸ D.R. Rothwell et T. Stephens (*op. cit.* note 16), p. 399 et 400.

³⁹ Voir plus généralement E.D. Brown, « Pollution from seabed mining: *Legal safeguards* », *Environmental Policy and Law*, 1983, 10(4), p. 122.

⁴⁰ Voir la définition de « navire » à l'article 2(4) de la Convention MARPOL qui dispose : « un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe et comprenant [...] les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes » ; cf. C. Brown, « International Environmental Law in the Regulation of Offshore Installations and Seabed Activities : The Case for a South Pacific Regional Protocol », *Australian Mining and Petroleum Law Journal*, 1998, 17, p. 113 et 114, 121 et 122.

⁴¹ Voir la définition de « zone maritime » que la Convention OSPAR évoque principalement à l'article 1(a) de la Convention ; cf. D.R. Rothwell et T. Stephens (*op. cit.* note 16), p. 401.

33. L'analyse qui précède montre que la pollution marine causée par les activités des fonds marins, tout comme la pollution d'origine tellurique, reste soumise à une réglementation essentiellement nationale. Bien qu'il existe des instruments internationaux traitant des activités liées aux fonds marins, aucun de ces règlements ne contient de dispositions explicites en matière de reconnaissance et d'exécution laissant la question de la reconnaissance et de l'exécution des jugements portant sur la pollution des fonds marins par des activités liées aux fonds marins hors du champ d'application de leurs dispositions et largement non réglementée à l'échelle mondiale.

(iii) Pollution marine : Pollution résultant d'activités menées dans la Zone

34. L'article 1(1)(1) de la CNUDM définit la « Zone » comme « les fonds marins et leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale ». Étant donné que la « Zone » peut être entendue de manière générale comme le sous-sol sous-marin sous la « haute mer », la réglementation internationale relative à la haute mer peut également affecter la Zone⁴².

35. L'article 209(1) de la CNUDM dispose que « les règles, règlements et procédures internationaux sont adoptés [...] pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les activités menées dans la Zone », tandis que l'article 209(2) exige que les États adoptent des lois pour prévenir la pollution marine par des navires ou à partir d'installations battant leur pavillon ou relevant de leur autorité.

36. La partie XI de la CNUDM concerne la Zone de façon générale. L'article 139(1) de cette partie impose aux États de veiller à ce que les activités menées dans la Zone (que ce soit par les États ou soit par des personnes morales possédant leur nationalité ou effectivement contrôlées par eux) le soient conformément à la partie XI. L'article 139(2) dispose que les dommages causés par le manquement d'un État aux obligations qui lui incombent en vertu de la partie XI entraînent sa responsabilité.

(iv) Pollution marine : Pollution par immersion

37. L'article 1(5)(a) de la CNUDM définit l'« immersion » comme « tout déversement délibéré de déchets ou autres matières, à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer ». Cela comprend l'élimination des navires et des installations, comme les plates-formes pétrolières⁴³. En revanche, l'article III 1(a) de la *Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets ou autres matières* (ci-après, la « Convention de Londres de 1972 ») 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 » et « tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer ». Les émanations résultant de l'exploitation des navires sont exclues par l'article 1(5) du *Protocole de 1996 à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières* (ci-après, le « Protocole de 1996 »)⁴⁴.

38. L'immersion en mer est régie par les articles 210 et 216 de la CNUDM. Les États sont tenus d'adopter des lois nationales pour prévenir la pollution marine par les rejets et de les faire appliquer.

⁴² Voir l'art. 86 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définissant l'application de la partie VII - Haute mer, qui dispose qu'elle s'applique « à toutes les parties de la mer qui ne sont pas comprises dans la zone économique, dans la mer territoriale ou dans les eaux intérieures d'un État ou dans les eaux archipélagiques d'un État archipel » ; cf. E.J. Molenaar et A.G. Oude Elferink, « Marine protected areas in areas beyond national jurisdiction - The pioneering efforts under the OSPAR Convention », *Utrecht Law Review*, 2009, 5(1), p. 7.

⁴³ Art. 1(5)(a)(ii) de la CNUDM.

⁴⁴ Voir plus généralement H. Esmaeili et B. Grigg, « Pollution from Dumping », dans J. Harrison (ed), *Saving the Oceans Through Law: The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment*, Oxford, 2017, p. 79.

39. L'immersion en mer est également réglementée par la *Convention de Londres de 1972* et sa révision par le *Protocole de 1996*. En 2006, des amendements au Protocole de 1996⁴⁵ ont permis le stockage du dioxyde de carbone sous les fonds marins⁴⁶.

40. L'article II de la *Convention de Londres de 1972* exige des États qu'ils prennent des « mesures appropriées » pour prévenir la pollution marine résultant de l'immersion de déchets. Bien que la *Convention* contienne une interdiction générale d'immersion, celle-ci permet l'immersion de certaines matières avec permis⁴⁷. L'article 3 du *Protocole de 1996* exige des États qu'ils appliquent une « approche de précaution en matière de protection de l'environnement contre l'immersion de déchets ».

41. Le déversement dans les eaux territoriales des États est soumis à la législation nationale qui peut définir les infractions et imposer une responsabilité en matière de déversement⁴⁸.

(v) Pollution marine : Pollution par les navires

42. L'article 211 de la CNUDM traite de la pollution par les navires de mer qui peut résulter de rejets intentionnels et non intentionnels. Il exige des États qu'ils adoptent des lois qui garantissent la construction et l'exploitation rationnelles des navires afin de prévenir les types d'accidents maritimes qui causent la pollution et qu'ils prennent diverses autres mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution causée par les navires. Par ailleurs, l'article 211(4) à (7) permet aux navires côtiers d'adopter des règles visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution marine par les navires étrangers entrant dans leur mer territoriale.

43. Étant donné que la CNUDM ne contient pas de disposition sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers, les jugements relatifs à la plupart des six domaines de pollution marine qu'elle couvre restent soumis uniquement aux lois nationales concernant la reconnaissance et l'exécution. La pollution causée par les navires constitue l'exception à cette règle, qui a fait l'objet de nombreux traités internationaux contenant certaines dispositions relatives à la reconnaissance et à l'exécution. Les traités comportant des dispositions pertinentes sont énumérés ci-dessous (les dispositions figurent en annexe de la présente note). Comme il sera indiqué dans les paragraphes suivants, ces traités ont une application limitée en matière de reconnaissance et d'exécution des jugements étrangers dans le domaine de la pollution marine (par les navires).

- La *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (ci-après, la « *Convention Responsabilité civile* » et le « *Protocole de 1992* »)⁴⁹. Cette Convention régit les demandes d'indemnisation liées à la pollution marine causée spécifiquement par les accidents maritimes impliquant des pétroliers.
- La *Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (ci-après, la « *Convention portant création du Fonds* ») et son *Protocole de 2003*⁵⁰. Comme la *Convention*

⁴⁵ IMO Doc LC-LP.1 / Cir.5 (2006).

⁴⁶ Voir art. 1.8 de l'annexe 1 du *Protocole de 1996* ; cf. D.R. Rothwell et T. Stephens (*op. cit.* note 16), p. 404.

⁴⁷ Voir art. IV(1)(b) de la *Convention de Londres de 1972* ; voir H. Esmaili et B. Grigg (*op. cit.* note 47), p. 80-81.

⁴⁸ Par ex., *Loi sur la protection de l'environnement (Immersion en mer) de 1981* (Cth) art. 17.

⁴⁹ La *Convention* a été adoptée le 29 novembre 1969 et est entrée en vigueur le 19 juin 1975, disponible à l'adresse suivante : <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20973/volume-973-I-14097French.pdf> > (consulté le 3 juin 2019). La *Convention* était en vigueur dans 109 États, mais elle compte désormais 34 États contractants, de nombreux États ayant depuis dénoncé la *Convention* et étant devenus Parties à un *Protocole d'amendement*. La *Convention* a été modifiée pour la dernière fois par le *Protocole de 1992*, adopté le 27 novembre 1992 et entré en vigueur le 30 mai 1996, qui est disponible en anglais uniquement via les pages 285 à 297, disponible à l'adresse suivante : <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201956/v1956.pdf>> (consulté le 3 juin 2019). Il y a 137 États contractants à la *Convention* telle que modifiée par le *Protocole de 1992*.

⁵⁰ La *Convention* a été adoptée le 18 décembre 1971 et est entrée en vigueur le 16 octobre 1978. Elle a été remplacée par le *Protocole de 1992*, qui a été adopté le 27 novembre 1992 et est entré en vigueur le 30 mai 1996. La *Convention*

Responsabilité civile, cette Convention couvre les demandes d'indemnisation liées à la pollution causée spécifiquement par les pétroliers.

- La Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (ci-après, la « Convention SNPD »)⁵¹. Cette Convention couvre les demandes d'indemnisation liées à la pollution causée par le transport de substances dangereuses qui pourraient menacer les êtres humains et la vie marine en cas de déversement, à l'exception du pétrole brut, qui était déjà traité dans la Convention Responsabilité civile.
- Le Protocole sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux (ci-après, le « Protocole de Bâle »)⁵². Cette Convention couvre les réclamations relatives aux dommages résultant du mouvement de déchets dangereux, y compris le trafic illicite de ces déchets.
- La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (ci-après, la « Convention Hydrocarbures de soute »)⁵³. Cette Convention s'applique aux demandes relatives à la pollution causée par tout navire de mer transportant des hydrocarbures de soute défini comme tout hydrocarbure utilisé pour l'exploitation ou la propulsion d'un navire.

44. Les régimes de reconnaissance et d'exécution adoptés dans ces instruments suivent un format et des règles similaires. Ils prévoient que les jugements soient exécutoires dans l'État d'origine et ne puissent plus faire l'objet d'un recours ordinaire dans cet État. Ils exigent également que les jugements soient rendus par un tribunal compétent conformément aux règles de compétence énoncées dans chacun de ces instruments. À cet égard, le critère de compétence prévu au sein de ces instruments peut se résumer à l'État : 1) où le dommage a été causé⁵⁴, 2) dans lequel l'incident a eu lieu⁵⁵, 3) où les mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage sur ce territoire prises pour prévenir ou minimiser tout dommage par pollution⁵⁶, 4) où le défendeur a son domicile, ou son principal établissement⁵⁷, 5) dans lequel un fonds limitant la responsabilité du propriétaire du navire a été constitué⁵⁸, et autres⁵⁹.

de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002. Le Protocole Fonds 2003 (Fonds complémentaire) a été adopté le 16 mai 2003 et est entré en vigueur le 3 mars 2005. Le Protocole Fonds de 2003 est disponible à l'adresse suivante : < http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Uplod/Downloads/English/Text_of_Conventions_f.pdf > (consulté le 3 juin 2019).

⁵¹ La Convention a été adoptée le 3 mai 1996, mais n'était pas en vigueur. Elle a ensuite été remplacée par le Protocole de 2010, qui a été adopté le 30 avril 2010 mais qui n'est pas encore entré en vigueur. Le texte consolidé de la Convention et du Protocole de 2010 est disponible à l'adresse suivante : (<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/HNS/Documents/HNS%20Consolidated%20text.pdf>) > (consulté le 3 juin 2019).

⁵² Le Protocole a été adopté le 10 décembre 1999 mais n'était pas encore entré en vigueur. Le Protocole est accessible à l'adresse suivante : < <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop5/docs/prot-e.pdf> > (consulté le 3 juin 2019). Il convient de noter que la Convention sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (« Convention de Bâle ») elle-même ne prévoit pas de règles de reconnaissance et d'exécution.

⁵³ La Convention a été adoptée le 23 mars 2001 et est entrée en vigueur le 21 novembre 2008. La Convention compte 90 États contractants et est disponible à l'adresse suivante : (https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/235987/8489.pdf) > (consulté le 3 juin 2019).

⁵⁴ Voir art. IX.1 de la Convention sur la responsabilité civile ; art. 7 de la Convention portant création du Fonds ; art. 38.1 de la Convention SNPD ; art. 17.1(a) du Protocole de Bâle ; et art. 9.1 de la Convention Hydrocarbures de soute.

⁵⁵ Voir art. 17.1(b) du Protocole de Bâle.

⁵⁶ Voir art. IX de la Convention sur la responsabilité civile ; art. 7 de la Convention portant création du Fonds ; art. 38.1 de la Convention SNPD ; et art. 9.1 de la Convention Hydrocarbures de soute.

⁵⁷ Voir art. 17.1(c) du Protocole de Bâle.

⁵⁸ Voir art. IX.3 de la Convention sur la responsabilité civile ; art. 7 de la Convention portant création du Fonds ; art. 38.5 de la Convention SNPD.

⁵⁹ Lorsqu'un événement se produit en dehors du territoire d'un État, les actions ne peuvent être intentées que devant les tribunaux : où le navire est immatriculé ou, dans le cas d'un navire non immatriculé, de l'État partie dont le navire est autorisé à battre pavillon ; où le propriétaire a sa résidence habituelle ou son établissement principal ; où un fonds a été constitué (voir art. 38.2 de la Convention SNPD).

45. Ces instruments prévoient des motifs obligatoires de refus tels que l'obtention frauduleuse du jugement⁶⁰ ou l'absence de délais raisonnables et d'une possibilité équitable pour le défendeur de présenter sa défense⁶¹, l'ordre public⁶² et l'existence de jugements antérieurs.⁶³

46. Il convient de noter que le Protocole de Bâle traite des rapports avec d'autres instruments internationaux concernant la reconnaissance et l'exécution de jugements étrangers relatifs au droit maritime. Comme indiqué, le régime établi par le Protocole de Bâle ne s'applique pas « aux Parties contractantes qui sont Parties à un accord ou à un arrangement en vigueur concernant la reconnaissance mutuelle et l'exécution de jugements en vertu desquels le jugement serait reconnu et exécutoire »⁶⁴.

47. Par rapport au texte actuel du projet de Convention qui laisse au tribunal requis le soin de décider de refuser ou non la reconnaissance et l'exécution, les motifs de refus prévus dans ces instruments sont obligatoires, obligeant le tribunal requis à refuser la reconnaissance et l'exécution des jugements. Par ailleurs, les motifs de refus énoncés dans ces instruments sont plus limités que ceux du projet de Convention (par ex., le projet de Convention prévoit également l'incompatibilité d'un jugement rendu dans l'État requis comme motif de refus à l'article 7(1)(e)).

(vi) Pollution marine : Pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique

48. Comme indiqué ci-dessus, l'article 212 de la CNUDM dispose que les États adoptent des lois pour prévenir la pollution marine « d'origine atmosphérique ou transatmosphérique ». L'obligation est liée à l'espace aérien sur lequel un État exerce sa souveraineté et à l'espace aérien à travers lequel les navires ou aéronefs battant leur pavillon ou immatriculés au nom de cet État voyagent.⁶⁵ L'article 222 de la CNUDM impose aux États d'appliquer ces lois. Étant donné que ces deux dispositions sont exhaustives en ce qui concerne la réglementation de la pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique, les obligations internationales existantes dans ce domaine, tout comme pour la pollution marine d'origine tellurique, n'imposent pas l'application de normes internationales, semblables à celles qui s'appliquent à la pollution causée par les navires, et sont à cet égard moins strictes.

1. Réexamen de l'inclusion des matières relevant de la pollution marine dans le champ d'application du projet de Convention

49. La portée des instruments existants et l'implication de l'inclusion des jugements portant sur la pollution marine devraient être prises en compte pour déterminer si la future Convention devrait inclure ces jugements.

50. Premièrement, il n'existe qu'un nombre limité d'instruments internationaux traitant de la pollution marine qui contiennent des dispositions relatives à la reconnaissance et à l'exécution des jugements étrangers, et ceux qui en contiennent ont une portée limitée. Les instruments examinés au paragraphe 43 sont les seuls traités internationaux relatifs à la pollution marine qui contiennent de telles dispositions. Comme indiqué ci-dessus, ces instruments traitent essentiellement de la pollution marine par les navires, laissant ainsi la pollution marine provenant d'autres sources largement non réglementée. En outre, ces traités ne portent que sur des aspects spécifiques de la pollution marine par les navires tels que les pétroliers, le transport de substances et de déchets dangereux et le transport d'hydrocarbures de soute. Ces facteurs liés au champ d'application des instruments

⁶⁰ Voir art. X.1(a) de la Convention sur la responsabilité civile ; art. 8 de la Convention portant création du Fonds ; art. 40.1(a) de la Convention SNPD ; art. 21.1(a) du Protocole de Bâle ; art. 10.1(a) de la Convention Hydrocarbures de soute.

⁶¹ Voir art. X.1(b) de la Convention sur la responsabilité civile ; art. 8 de la Convention portant création du Fonds ; art. 40.1(b) de la Convention SNPD ; art. 21.1(b) du Protocole de Bâle ; art. 10.1(b) de la Convention Hydrocarbures de soute.

⁶² Voir art. 21.1(d) du Protocole de Bâle.

⁶³ Voir art. 21.1(c) du Protocole de Bâle.

⁶⁴ Voir art. 21.3 du Protocole de Bâle.

⁶⁵ Voir art. 212(1) de la CNUDM.

internationaux existants laissent les jugements portant sur d'autres types de pollution marine détaillés par la CNUDM, y compris la pollution d'origine tellurique, des fonds marins, de la « Zone », l'immersion et de l'atmosphère, sans moyens internationaux de reconnaissance et d'exécution, les rendant uniquement soumis aux lois nationales. Par ailleurs, dans la mesure où elles sont pertinentes, ces Conventions ne prévoient que des motifs de refus obligatoires de reconnaissance et d'exécution des jugements étrangers, alors que le projet de Convention contient également des motifs discrétionnaires à cet effet à l'article 7. Par conséquent, la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers portant sur la pollution marine ne sont actuellement facilitées que pour certains aspects de la pollution marine par les navires, qui constituent des circonstances étroites laissant une grande partie de la pollution marine sans un régime de reconnaissance et d'exécution garantissant une prévisibilité et une sécurité juridique.

51. Deuxièmement, même dans le cadre des instruments relatifs à la pollution causée par les navires visés au paragraphe 43, le statut et nombre d'États parties à ces instruments diffèrent encore. La Convention SNPD et le Protocole de Bâle n'étant pas encore en vigueur, il n'existe toujours pas de régime de reconnaissance et d'exécution pour les jugements qui relèvent de ces deux instruments. Pour les autres instruments, le nombre d'États contractants est important, variant de 90 États pour la Convention Hydrocarbures de soute à 115 États pour le Protocole portant création du Fonds de 2003 et jusqu'à 137 États pour le Protocole de la Convention Responsabilité civile de 1992 ; les jugements relevant de ces instruments sont autorisés à circuler en vertu de ces régimes⁶⁶. Néanmoins, de nombreux États n'ont pas encore ratifié ces traités et ne sont donc pas liés par ceux-ci.

52. Ces deux limites inhérentes aux instruments internationaux existants offrent au projet de Convention l'occasion de combler les lacunes du régime international, ce qui pourrait avoir pour effet de rendre utile l'insertion des demandes d'indemnisation pour pollution marine dans le champ d'application du projet de Convention. Cela permettrait aux jugements portant sur la pollution marine provenant de toutes les sources, et non seulement des navires, de circuler en vertu d'un instrument international de reconnaissance et d'exécution qui pourrait servir de choix politique pour empêcher la pollution maritime, demander des comptes aux pollueurs marins et indemniser ceux qui ont été affectés par la pollution marine. Cette inclusion couvrirait un large éventail de différents types de demandes d'indemnisation, allant des dommages causés à l'environnement par les opérations de forage d'hydrocarbures dans les fonds marins aux pertes économiques subies par les entreprises de pêche et de tourisme en raison de la pollution des ports de plaisance résultant de la mauvaise élimination des déchets des installations terrestres. Par ailleurs, le projet de Convention pourrait être ratifié et adopté par des États qui ne sont pas actuellement liés par les instruments existants, renforçant ainsi le régime juridique international dans le domaine de la pollution marine.

53. Choisir de maintenir l'exclusion des jugements portant sur la pollution marine dans le champ d'application du projet de Convention signifierait que ces matières sont trop spécifiques et trop nuancées pour être traitées dans ce projet de Convention et que celles-ci devraient plutôt être traitées dans des instruments internationaux plus spécialisés. Étant donné que certains de ces instruments spécialisés existent déjà pour ce qui est de la pollution par les navires, les partisans de cette approche peuvent penser que la communauté internationale est en mesure d'élaborer de tels instruments, ce qui élimine la nécessité d'inclure ces matières dans des Conventions plus générales, comme celle en question.

54. Néanmoins, les conséquences liées à l'absence d'un régime international qui soutienne la reconnaissance et l'exécution des jugements portant sur la pollution marine peuvent justifier l'inclusion de ces matières dans le champ d'application du projet de Convention, au moins jusqu'à ce que des mécanismes plus spécialisés soient négociés. L'absence actuelle de mécanismes internationaux facilitant la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers portant sur la

⁶⁶ Au moment de la rédaction de la présente note, 69 États membres de la HCCH sont liés par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile relatives à la reconnaissance et à l'exécution (en tant qu'État contractant à la Convention ou protocole d'amendement) ; 53 États membres de la HCCH sont également Parties à la Convention Hydrocarbures de soute.

pollution marine a pour conséquence de priver les parties du monde entier touchées par la pollution marine de recours, sous forme d'indemnisation ou autre, et de rendre les pollueurs marins pratiquement irresponsables de leurs actes illicites. Cela peut non seulement permettre aux pollueurs d'externaliser le coût des ressources marines polluantes que la communauté internationale s'est engagée à protéger⁶⁷, mais cela peut également contribuer à une culture de manque de vigilance à l'égard de ces ressources, en n'encourageant pas l'adoption et l'application de mesures de prévention de la pollution. Au lieu de cela, cette situation représente un fardeau pour les victimes de la pollution marine car elles doivent répondre à ces incidents sans disposer d'un accès effectif à des recours.

55. En ce qui concerne les jugements statuant sur des litiges traités dans les instruments internationaux existants et futurs réglementant la pollution marine qui contiennent des dispositions relatives à la reconnaissance et à l'exécution⁶⁸, il convient d'examiner le rapport entre le projet de Convention et les instruments internationaux pertinents. Dans ce contexte, il y a lieu de se demander si le principe général de la *lex specialis derogat legi generali* doit s'appliquer, de manière à faire prévaloir ces instruments spécifiques, ou s'il convient d'appliquer l'article 24 du projet de Convention (Rapport avec d'autres instruments internationaux) ?

56. La *lex specialis derogat legi generali* est la « maxime généralement admise » du droit international et du droit en général qui veut que l'on donne la primauté à un instrument juridique plus spécialisé dans les cas où deux lois visent à réglementer le même scénario factuel⁶⁹. Cette maxime a été principalement utilisée comme méthode pour résoudre des questions d'interprétation juridique et de conflit de normes⁷⁰. Pour atteindre ces objectifs, le principe a été considéré comme atteignant un objectif plus élevé en aidant à réglementer les interactions entre le système juridique international dans son ensemble et ses « sous-systèmes » (c.-à-d., les branches juridiques), car il soutient la primauté des normes juridiques, tout en encourageant l'élaboration de principes juridiques subsidiaires plus spécialisés⁷¹. Compte tenu de la longue tradition d'application de cette maxime et de son application généralisée dans le monde entier, la *lex specialis derogat legi generali* a un poids significatif en faveur de devenir un mécanisme privilégié afin de résoudre les questions de conflits d'instruments juridiques et, ce faisant, prévaloir sur toute autre disposition visant à résoudre cette question qui est adoptée dans le cadre de toute nouvelle Convention.

57. L'article 24(2) du projet de Convention résout la question des résultats contradictoires produits par le fonctionnement du projet de Convention et d'un autre « traité [ou instrument international] qui a été conclu avant le projet de Convention » en faveur de ce dernier⁷². Dans la pratique, cela signifierait que, dans les cas où l'État du tribunal requis est Partie à la fois au projet de Convention et à un autre traité ou instrument international conclu avant le projet de Convention, et où l'application des deux instruments produit des résultats incompatibles, le tribunal requis devrait appliquer l'instrument le plus ancien. Dans la même veine, l'article 24(3) du projet de Convention charge les tribunaux requis d'appliquer un « traité [ou autre instrument international] conclu après le [projet de

⁶⁷ Voir Action 21 adopté au Sommet de la Terre de Rio en 1992, section 2, chapitre 17 : « Protéger et gérer les océans », qui fait partie du « document de consensus mondial » disponible à l'adresse suivante : < http://www.unesco.org/education/pdf/RIO_E.PDF > (consulté le 3 juin 2019) ; Plan de mise en œuvre de Johannesburg du Sommet mondial pour le développement durable, chapitre IV, para. 30, p. 16, disponible en anglais uniquement à l'adresse suivante : < https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/19097/Johannesburg_Plan_of_Action.pdf?sequence=1&isAllowed=y > (consulté le 3 juin 2019).

⁶⁸ Par exemple, les jugements sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (et d'autres jugements qui relèvent du Fonds et de son Protocole de 2003 ou de la Convention Hydrocarbures de soufre).

⁶⁹ D. Lapas, « Some Remarks on Fragmentation of International Law : Disintegration of Transformation », (2007) 40(1) *Comparative and International Law Journal of South Africa*, 25.

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ *Ibid.*

⁷² Pour plus d'explications sur le fonctionnement de l'art. 24(2), voir projet révisé de Rapport explicatif (*op. cit.* note 14), para. 413 à 417.

Convention [...] aux fins de⁷³ reconnaissance ou d'exécution » dans des circonstances où l'État du tribunal requis et l'État du tribunal ayant rendu le jugement en question sont tous deux Parties au traité ou instrument international conclu ultérieurement. Il convient de noter qu'il y a eu quelques discussions sur les moyens de distinguer les instruments antérieurs des instruments ultérieurs. Au lieu de considérer le moment où le projet de Convention « est entré en vigueur » (comme c'est actuellement le cas), il a été proposé que la question de savoir si un autre traité ou instrument international a été conclu avant ou après le projet de Convention devrait être déterminée par référence à la « conclusion du projet de Convention »⁷⁴. La principale raison de cette proposition était que cette rédaction éviterait la disparité de position sur la force exécutoire des jugements étrangers et sur la question de l'instrument applicable dans deux États qui sont tous deux Parties au projet de Convention et à un autre instrument international, mais où le projet de Convention est entré en vigueur que dans un de ces États⁷⁵. Bien que ce dernier point reste à discuter au cours des négociations du projet de Convention, toute préoccupation concernant l'incertitude entourant les instruments internationaux conflictuels, qu'ils aient été conclus avant ou après que le projet de Convention ait été « conclu » ou « entré en vigueur » dans le domaine de la pollution maritime peut être considérée comme ayant été traitée de manière adéquate par les dispositions déjà incluses dans le projet de Convention traitant des relations avec les autres instruments (art. 24(2), (3)). Cela peut justifier encore davantage l'absence de nécessité d'exclure les matières de pollution maritime du champ d'application du projet de Convention.

58. Toutefois, il peut encore être préférable d'exclure la pollution marine afin de préserver la centralisation de la compétence par les régimes internationaux déjà établis et que certains États peuvent avoir adoptés. Il s'agit essentiellement des aspects spécifiques de la pollution marine par les navires qui sont réglementés par les Conventions dont il est question au paragraphe 43 ci-dessus. Chaque clause de reconnaissance et d'exécution contenue dans tous ces instruments internationaux ne prévoit la reconnaissance et / ou l'exécution que des jugements qui ont été rendus par un tribunal ayant compétence exclusive sur la question établie conformément à l'instrument lui-même. Dans les cas où le projet de Convention aurait pour effet la reconnaissance et l'exécution d'un jugement d'un tribunal qui n'a pas de compétence exclusive en vertu de la convention spécifique antérieure, les États peuvent encore choisir de ne pas reconnaître et exécuter le régime précédemment établi car cela serait incompatible au fonctionnement du régime déjà existant. Bien que cela demeure une considération importante, cette question devrait être évaluée par rapport au champ d'application de ces conventions spécifiques, qui, comme nous l'avons vu précédemment, n'est que limité.

59. En comparant les deux solutions aux résultats contradictoires présentés dans la discussion précédente, il convient de noter que l'article 24(2) garantit une application plus large d'autres instruments qui ont été conclus avant le projet de Convention que le principe de la *lex specialis derogate legi generali*. Ce dernier principe ne s'applique que dans les cas où tous les États concernés concluent à la fois le traité spécial et le traité général en question, alors que le projet de Convention ne contient aucune limitation de ce type. L'article 24(2) prévoit expressément qu'un autre traité (c.-à-d., un traité spécial) prévaut sur le projet de Convention contenant des règles générales même si un État contractant pertinent au projet de Convention n'est pas Partie à l'autre traité. Par conséquent, l'absence de nécessité d'exclure les matières maritimes du champ d'application du projet de Convention peut se justifier davantage.

⁷³ Il a été suggéré par le Groupe de travail informel de remplacer les termes « aux fins de » dans la disposition par « en ce qui concerne la » afin de « permettre aux États contractants d'appliquer un autre instrument ultérieur [...] [et de] refus[er] la reconnaissance et l'exécution de jugements rendus par un tribunal d'un État contractant qui est aussi Partie audit instrument ». Voir « Rapport du groupe de travail informel III - Rapport avec d'autres instruments internationaux », Doc. pré-l. No 9 d'avril 2019, établi par le Professeur Keisuke Takeshita à l'attention de la Vingt-deuxième session sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers (du 18 juin au 2 juillet 2019) (voir chemin d'accès indiqué à la note 2), p. 2.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 3.

⁷⁵ *Ibid.*

60. Si la pollution marine devait être incluse dans le projet de Convention, les critères de compétence indirecte pertinents seraient ceux de l'article 5(1)(a) à (f) et (j) (relatifs aux obligations non-contractuelles).

B. Remorquage et sauvetage d'urgence

1. Remorquage d'urgence

61. De manière générale, le remorquage est l'assistance fournie par un navire pour accélérer la progression d'un autre. Le remorquage d'urgence concerne l'assistance au remorquage des navires en cas d'incapacité afin de prévenir tout danger pour la vie et pour l'environnement et peut être réglementé par les autorités compétentes de ces derniers.

62. Il n'existe pas de traité international réglementant le remorquage maritime et, par conséquent, il n'existe aucune règle unifiée sur la reconnaissance et l'exécution des jugements portant sur le remorquage sur le plan international. Le service de remorquage en dehors des cas d'urgence est généralement assuré dans le cadre de contrats ; ces derniers, qui sont souvent des contrats types, contiennent des clauses de règlement des différends qui diffèrent selon qu'elles concernent un arbitrage ou un litige (comprenant une clause exclusive ou non exclusive d'élection de for). Comme indiqué dans le Rapport Hartley / Dogauchi, les contrats de remorquage en dehors des cas d'urgence sont régis par la Convention Élection de for de 2005 s'ils résultent d'accords exclusifs d'élection de for. Par analogie, les jugements portant sur le remorquage en dehors des cas d'urgence qui ne découlent pas de clauses exclusives d'élection de for relèveraient du champ d'application du projet de Convention⁷⁶.

63. Dans certains cas, un jugement découlant d'un régime réglementaire peut ne pas entrer dans le champ d'application du projet de Convention au motif qu'il ne s'agit pas d'une matière civile ou commerciale. Des exemples de régimes réglementaires pertinents existent en Australie dans la *loi de 1981 sur la protection de la mer*⁷⁷ et au Royaume-Uni dans la *loi de 1995 sur la marine marchande*⁷⁸.

2. Sauvetage d'urgence

64. En général, le sauvetage peut être distingué entre les opérations de sauvetage visant à protéger la vie, les biens et l'environnement, lorsqu'il existe un danger immédiat (sauvetage d'urgence) et lorsqu'un navire a besoin d'aide en raison d'une perte de puissance motrice, d'un mauvais fonctionnement de l'appareil à gouverner, etc., et lorsqu'il n'existe pas de danger immédiat (sauvetage en dehors des cas d'urgence).

65. Il existe deux traités internationaux portant sur les matières relevant du sauvetage : la *Convention de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes*⁷⁹ (ci-après, la « Convention de Bruxelles de 1910 sur le sauvetage ») et la *Convention internationale de 1989 sur l'assistance* (ci-après, la « Convention de Londres de 1989 sur l'assistance »)⁸⁰. Cette dernière définit l'opération d'assistance comme « tout acte ou activité

⁷⁶ *Ibid.*, para. 49.

⁷⁷ *Loi de 1981 sur la protection de la mer (Protection of the Sea (Powers of Intervention) Act)*, art. 8, art. 9 et art. 11(1)(h), disponible en anglais uniquement à l'adresse suivante : < <https://www.legislation.gov.au/Details/C2016C00088> > (consulté le 3 juin 2019).

⁷⁸ *Loi de 1995 sur la marine marchande (Merchant Shipping Act)*, appendice 3A, art. 1, 5 et 6, disponible en anglais uniquement à l'adresse suivante : < <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents> > (consulté le 3 juin 2019).

⁷⁹ La Convention a été adoptée le 23 septembre 1910, à Bruxelles (Belgique), et modifiée par un Protocole publié à Bruxelles le 27 mai 1967.

⁸⁰ La Convention a été adoptée le 28 avril 1989, à Londres, au Royaume-Uni, et est entrée en vigueur le 14 juillet 1996. Elle a remplacé la Convention de Bruxelles de 1910 sur le sauvetage. Elle compte 70 États contractants et est disponible en français à l'adresse suivante : < <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201953/v1953.pdf> >, p. 211 à 227 (consulté le 3 juin 2019).

entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux »⁸¹. Contrairement à la Convention de Bruxelles de 1910 sur le sauvetage, la Convention de Londres de 1989 sur l'assistance étend le champ d'application du droit de l'assistance à la protection de l'environnement.

66. Aucun de ces traités ne contient de dispositions sur le règlement des différends. En général, l'opération de sauvetage (en particulier en dehors des cas d'urgence) repose sur des contrats et accords commerciaux que les sauveteurs et les propriétaires de navires concluent dans des cas individuels, et ces relations contractuelles sont fondées sur des contrats types courants et largement utilisés qui sont conçus pour faciliter l'opération de sauvetage proposée, c'est le cas du *Lloyd's Open Form* (ci-après, le « LOF »), du *Japanese Form* (ci-après, le « JSE »), *Turkish Form* (ci-après, le « TOF »), du *Scandinavian Salvage Contract*, du *Special Compensation P&I Club Clause* (ci-après, la « clause SCOPIC »)⁸². Tous ces accords types ont comme mode de règlement des différends la médiation ou l'arbitrage (sur la question de savoir s'il s'agit d'un sauvetage et sur le niveau de rémunération), comme par exemple l'article I du LOF, la clause 14 du JSE, l'article 6 du TOF, l'article 6 du *Scandinavian Salvage Contract* et l'article 16 de la clause SCOPIC. Il convient de noter que même lorsque ces contrats types sont utilisés, il est toujours possible d'avoir recours à des procédures judiciaires.

67. En dehors des contrats qui prévoient l'arbitrage ou la médiation comme mécanisme de règlement des différends, il est possible, pour ne pas dire habituel, de voir les différends relatifs à l'assistance traités par les tribunaux comme le permet la Convention de Londres de 1989 sur l'assistance. Les jugements résultant de ces procédures en matière de sauvetage en dehors des cas d'urgence, s'ils découlent d'accords exclusifs d'élection de for, seront couverts par la Convention Élection de for de 2005⁸³. Par analogie, s'ils ne découlent pas d'accords exclusifs d'élection de for, ces jugements dans des circonstances de sauvetage non urgentes seraient régis par le projet de Convention dans son état actuel⁸⁴.

68. Toutefois, l'intervention du tribunal dans les cas d'assistance peut également se produire en cas d'urgence lorsque le propriétaire et l'assistant n'ont pas eu le temps de conclure un contrat d'assistance. En l'absence d'instrument international traitant de la reconnaissance et de l'exécution des jugements en matière de sauvetage, la circulation de ces jugements ne serait soumise aux lois nationales ou aux instruments régionaux que si l'exclusion actuelle demeure en vigueur.

3. Réexamen de l'inclusion des matières relevant du remorquage et du sauvetage d'urgence dans le champ d'application du projet de Convention

69. Le fait qu'il n'existe aucun instrument international relatif au remorquage ou au sauvetage contenant des règles de reconnaissance et d'exécution des jugements serait une bonne raison d'introduire les matières relevant du remorquage et du sauvetage d'urgence dans le projet de Convention. Ce faisant, tous les litiges civils ou commerciaux en matière de remorquage ou de sauvetage, qu'ils soient urgents ou non, contractuels ou non contractuels, seraient couverts par la future Convention. Cela permettrait d'assurer que les jugements rendus en matière de remorquage ou de sauvetage puissent circuler entre les États contractants de la future Convention, plutôt que d'être soumis aux lois nationales ou régionales sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers. À ce titre, la future Convention améliorerait l'accès à la justice pour les parties impliquées dans les opérations de remorquage ou de sauvetage et garantirait en particulier une sécurité juridique aux compagnies de remorquage ou aux sauveteurs dans les opérations de remorquage ou de sauvetage d'urgence, encourageant ainsi la fourniture de tels services.

70. Comme l'ont soulevé les partisans de la proposition, la distanciation par rapport au libellé de la Convention Élection de for de 2005 pourrait être justifiée par le fait que le fonctionnement de la

⁸¹ Art. 1(a) de la Convention de Londres de 1989 sur l'assistance.

⁸² T. Busch, *Lloyd's Open Form - fact and fiction*, disponible en anglais uniquement à l'adresse suivante : < <http://www.marine-salvage.com/media-information/articles/archive/lloyds-open-form-fact-and-fiction/> > (consulté le 3 juin 2019).

⁸³ Rapport Hartley / Dogauchi, para. 59.

⁸⁴ Projet révisé de Rapport explicatif (*op. cit.* note 14), para. 49.

Convention Élection de for de 2005 repose sur les accords exclusifs d'élection de for conclus par les parties, alors que le projet de Convention a un champ d'application plus large, couvrant tant les litiges contractuels que non contractuels. Par ailleurs, l'application du projet de Convention éliminerait certaines préoccupations en faveur de l'exclusion du remorquage d'urgence et du sauvetage d'urgence de la Convention Élection de for de 2005, y compris le fait que les contrats de remorquage ou de sauvetage ne pourraient être conclus ou négociés dans certaines circonstances, car le projet de Convention contient d'autres critères de compétence indirecte qui peuvent être appliqués aux jugements portant sur le remorquage et le sauvetage, comme la résidence habituelle du défendeur. Des débats subsistent quant à l'impact qu'aurait la suppression du remorquage d'urgence et de l'exclusion du sauvetage. Pour répondre à cette question, il peut être utile d'examiner la portée de l'exclusion et les types de demandes qui en feraient partie. De nombreuses opérations de remorquage et de sauvetage d'urgence menées dans le cadre d'un contrat n'entreraient pas dans le champ d'application du présent projet de Convention car elles sont généralement régies par des contrats types qui soit prévoient une indemnité pécuniaire spécifique pour une opération réussie, soit prévoient un règlement par l'intermédiaire d'un arbitrage⁸⁵. Si un contrat de remorquage et de sauvetage d'urgence reconnaissait le litige comme un mécanisme acceptable de règlement des différends, une procédure judiciaire découlant de ce contrat serait alors incluse dans le champ d'application du projet de Convention.

71. Toutefois, les autres opérations de remorquage et de sauvetage d'urgence ne sont pas régies par un contrat ; lorsqu'un navire est en péril immédiat, il peut ne pas être possible de conclure une entente officielle. Dans ces situations de remorquage et de sauvetage « purs », la Convention de Londres de 1989 permet au sauveteur (qu'il s'agisse d'une compagnie professionnelle ou d'un autre navire de passage) d'intenter ultérieurement une action en dommages et intérêts en fonction du mérite du service et de la valeur du bien récupéré⁸⁶. Ces demandes circuleraient alors dans le cadre de ce projet de Convention.

72. Les types de demandes de remorquage et de sauvetage d'urgence qui pourraient être réglés par voie de litige vont au-delà de la simple détermination de la valeur de l'indemnité pécuniaire. Il peut y avoir un différend quant à savoir à qui la somme devrait être payée⁸⁷. Le sauveteur ou la tour peut avoir commis une faute dans le processus, ce qui permet au propriétaire du navire en détresse de faire valoir un droit à une indemnisation pour les biens endommagés⁸⁸. Le chapitre IV de la Convention de Londres de 1989 sur l'assistance reconnaît également un certain nombre de demandes et d'actions différentes qui peuvent coïncider avec une demande d'indemnisation au titre de l'assistance, concernant des questions telles que le paiement par le propriétaire du navire d'une garantie satisfaisante ou un paiement provisoire dû au sauveteur. Enfin, des actions peuvent être intentées pour des dommages causés à l'environnement lors d'une opération de remorquage ou de sauvetage, bien que les types de ces actions que le projet de Convention reconnaît et exécuterait soient limités par le filtre délictuel de l'article 5(1)(j) aux actions qui ont été intentées soit chez l'armateur défendeur soit dans l'État où l'acte d'omission ayant directement causé le dommage est intervenu⁸⁹. Les jugements rendus dans les types de différends énumérés ci-dessus ne sont

⁸⁵ Rien qu'en 2018, 53 demandes de sauvetage ont été introduites en vertu du contrat Lloyd's Open Form, le type le plus populaire de contrat de sauvetage de forme standard. Lloyd's Open Form Statistics, disponible en anglais uniquement à l'adresse suivante : < <https://www.lloyds.com/market-resources/lloyds-agency/salvage-arbitration-branch/lof-statistics> > (consulté le 3 juin 2019).

⁸⁶ Art. 13 de la Convention de Londres de 1989 sur l'assistance. La Convention de Londres de 1989 sur l'assistance est largement ratifiée, avec 71 Parties contractantes au 12 mars 2019. État des traités, Organisation maritime internationale. Les informations sur l'état des Conventions sont disponibles en anglais uniquement à l'adresse suivante : < <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> > (consulté le 14 juin 2019)

⁸⁷ *Bartholomew c. Crowley Marine Servs*, 337 F.3d 1083 (9th Cir. 2003).

⁸⁸ Art. 8(a) de la Convention de Londres de 1989 sur l'assistance.

⁸⁹ H. van Loon, « Principles and building blocks for a global legal framework for transnational civil litigation in environmental matters », *Revue de droit uniforme*, vol. 23(2) 2018, 44.

actuellement couverts par le projet de Convention que dans des circonstances non urgentes, mais s'étendraient aux situations d'urgence si l'exclusion était supprimée.

73. Un certain nombre d'opérations de remorquage et de sauvetage d'urgence peuvent être régies par des mesures obligatoires dans certains États et territoires⁹⁰, et ces opérations peuvent ne pas être considérées comme des actes volontaires admissibles aux indemnités de sauvetage.

74. Si le remorquage ou le sauvetage d'urgence devaient être inclus dans le projet de Convention, les critères de compétence indirecte pertinents seraient ceux de l'article 5(1)(a) à (f), (g) (relatifs aux obligations contractuelles) et (j) (relatifs aux obligations non contractuelles).

IV. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

75. Sur la base de l'analyse qui précède et compte tenu de l'intention de protéger le milieu marin contre la pollution marine et de privilégier le remorquage et le sauvetage d'urgence, la présente note soumet les deux points suivants à la Session diplomatique pour que celle-ci les examine :

76. Point 1 : en ce qui concerne le remorquage et le sauvetage d'urgence, il est vrai qu'il n'existe pas de règles sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers sur ces matières au niveau international et qu'il peut donc être utile d'envisager de supprimer la référence au « remorquage et au sauvetage d'urgence » de l'article 2(2)(g) du projet de Convention et de permettre la circulation des jugements rendus en matière de remorquage et sauvetage d'urgence dans le cadre de ce projet de Convention. Toutefois, étant donné que certaines opérations de remorquage et de sauvetage d'urgence sont des opérations obligatoires réglementées par les autorités des États ou menées sous leur autorité, certains jugements sur les litiges nés de ces opérations peuvent ne pas relever des matières civile ou commerciale couvertes par la future Convention. Cela pourrait signifier que la suppression du remorquage d'urgence et de l'exclusion du sauvetage n'aurait pas d'impact particulier.

77. Point 2 : en ce qui concerne la pollution marine, bien qu'il existe plusieurs instruments internationaux relatifs à la pollution marine traitant de la reconnaissance et de l'exécution des jugements étrangers, leur champ d'application reste limité en ce qui concerne les matières couvertes. Il convient toutefois de noter que l'adhésion à ces différents instruments internationaux est importante. À cet égard, la Session diplomatique est invitée à examiner plus avant s'il serait souhaitable de supprimer la référence à la « pollution marine » de l'article 2(1)(g) du projet de Convention, tout en relevant que les considérations politiques du projet de Convention et les instruments pertinents contenant des régimes de reconnaissance et d'exécution sont identiques, afin d'encourager la circulation des jugements et renforcer la sécurité juridique.

- Si cette référence est supprimée, le projet de Convention couvrira les jugements portant sur la pollution marine, obligeant la Session diplomatique à étudier le rapport avec les instruments internationaux existants ou futurs relatifs à la pollution marine qui traitent de la reconnaissance et de l'exécution des jugements étrangers⁹¹.
- Si cette référence n'est pas supprimée, les jugements portant sur la pollution marine ne circuleront que conformément aux lois nationales ou aux instruments régionaux.

⁹⁰ Voir par ex. la *Wreck and Salvage Act 1996* en Afrique du Sud ; la *Merchant Shipping (Salvage and Wreck) Act 1993* en Irlande ; la *Merchant Shipping Act 1995* au Royaume-Uni.

⁹¹ Il convient de noter qu'au moment de la rédaction de cette note, un groupe de travail informel de la HCCH examine les rapports avec d'autres instruments internationaux.

ANNEXE

DISPOSITIONS FIGURANT DANS DIFFÉRENTES CONVENTIONS CONCERNANT LA RECONNAISSANCE ET L'EXÉCUTION

Convention	Dispositions relatives à la reconnaissance et à l'exécution	Dispositions relatives à la compétence juridictionnelle
<p>Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention Responsabilité civile)</p>	<p>Article X</p> <p>1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre État contractant, sauf:</p> <p>(a) si le jugement a été obtenu frauduleusement ;</p> <p>(b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.</p> <p>2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe premier du présent article est exécutoire dans chaque État contractant dès que les procédures exigées dans ledit État ont été remplies. Les formalités ne permettent pas de procéder à une révision au fond de la demande.</p>	<p>Article IX</p> <p>1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire y compris la mer territoriale d'un ou de plusieurs États contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ces territoires y compris la mer territoriale, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces États contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.</p> <p>2. Chaque État contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.</p> <p>3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'État où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.</p>
<p>Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds)</p>	<p>Article 8</p> <p>Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article 4, paragraphe 5, tout jugement rendu contre le Fonds par un tribunal compétent en vertu de l'article 7, paragraphes 1 et 3, et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu exécutoire dans tout État contractant aux conditions prévues à l'article X de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Note :</p> <p>La Convention sur la responsabilité est celle sur la responsabilité civile mentionnée ci-dessus.</p>	<p>Article 7</p> <p>1. Sous réserve des dispositions ci-après, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds en vertu de l'article 4 que devant les juridictions compétentes aux termes de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, pour les actions en justice contre le propriétaire qui est responsable des dommages par pollution résultant de l'événement en question ou qui en aurait été responsable en l'absence des dispositions de l'article III, paragraphe 2, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.</p> <p>3. Si une action en réparation de dommage par pollution est intentée devant un tribunal compétent, aux termes de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds conformément à l'article 4 de la présente Convention. Toutefois, si une action en réparation de dommage par pollution est intentée en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité devant un tribunal d'un État qui est Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité sans être en même</p>

		<p>temps Partie à la présente Convention, toute action contre le Fonds visée à l'article 4 de la présente Convention peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'État où se trouve le siège principal du Fonds, soit devant tout tribunal d'un État Partie à cette convention et qui a compétence en vertu de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité.</p>
<p>Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole portant création du fonds de 2003)</p>	<p>Article 8</p> <p>1. Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article 4, paragraphe 3, du présent Protocole, tout jugement rendu contre le Fonds complémentaire par un tribunal compétent en vertu de l'article 7 du présent Protocole, et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu exécutoire dans tout État contractant dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article X de la Convention de 1992 sur la responsabilité.</p> <p>2. Un État contractant peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet de garantir que les jugements sont reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu du paragraphe 1.</p>	<p>Article 7</p> <p>1. Les dispositions de l'article 7, paragraphes 1, 2, 4, 5 et 6, de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent aux actions en réparation intentées contre le Fonds complémentaire conformément à l'article 4, paragraphe 1, du présent protocole.</p> <p>2. Si une action en réparation de dommage par pollution est intentée devant un tribunal compétent, aux termes de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité, contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage introduite contre le Fonds complémentaire conformément à l'article 4 du présent Protocole. Toutefois, si une action en réparation de dommage par pollution est intentée en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité devant un tribunal d'un État contractant à la Convention de 1992 sur la responsabilité mais non au présent Protocole, toute action contre le Fonds complémentaire visée à l'article 4 du présent Protocole peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'État où se trouve le siège principal du Fonds complémentaire, soit devant tout tribunal d'un État contractant au présent Protocole qui a compétence en vertu de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité.</p> <p>3. Nonobstant le paragraphe 1, si une action en réparation de dommage par pollution contre le Fonds de 1992 est intentée devant un tribunal d'un État contractant à la Convention de 1992 portant création du Fonds mais non au présent Protocole, toute action apparentée contre le Fonds complémentaire peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'État où se trouve le siège principal du Fonds complémentaire soit devant tout tribunal d'un État contractant qui a compétence en vertu du paragraphe 1.</p>

<p>Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD)</p>	<p>RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION DES JUGEMENTS</p> <p>Article 40</p> <p>1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent conformément à l'article 38, qui est exécutoire dans l'État d'origine et ne peut plus y faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout État Partie, sauf :</p> <p>a) si le jugement a été obtenu frauduleusement ; ou</p> <p>b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.</p> <p>2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État Partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Les formalités ne permettent pas de procéder à une révision au fond de la demande.</p> <p>3. Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue au paragraphe 6 de l'article 14, tout jugement qui est rendu contre le Fonds SNPD par un tribunal compétent en vertu des paragraphes 1 et 3 de l'article 39 et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu exécutoire dans tout État Partie.</p>	<p>TRIBUNAUDX COMPÉTENTS POUR CONNAÎTRE DES ACTIONS INTENTÉES CONTRE LE PROPRIÉTAIRE</p> <p>Article 38</p> <p>1. Lorsqu'un événement a causé un dommage sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone visée au paragraphe b) de l'article 3, d'un ou de plusieurs États Parties, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire que devant les tribunaux de ces États Parties.</p> <p>2. Lorsqu'un événement a causé un dommage exclusivement à l'extérieur du territoire, y compris la mer territoriale, d'un quelconque État et que soit les conditions prévues au paragraphe c) de l'article 3 pour l'application de la présente Convention ont été remplies soit des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter ce dommage, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation contre le propriétaire ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire que devant les tribunaux :</p> <p>a) de l'État Partie où le navire est immatriculé ou, dans le cas d'un navire non immatriculé, de l'État Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon ; ou</p> <p>b) de l'État Partie où le propriétaire a sa résidence habituelle ou son établissement principal ; ou</p> <p>c) de l'État Partie où un fonds a été constitué conformément au paragraphe 3 de l'article 9.</p> <p>3. Un préavis raisonnable est donné au défendeur pour toute action intentée en vertu du paragraphe 1 ou 2.</p> <p>4. Chaque État Partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de la présente Convention.</p> <p>5. Après la constitution d'un fonds en vertu de l'article 9 par le propriétaire, l'assureur ou une autre personne fournissant la garantie financière conformément à l'article 12, les tribunaux de l'État où le fonds est constitué</p>
---	---	---

		<p>sont seuls compétents pour statuer sur toutes les questions relatives à la répartition et à la distribution du fonds.</p> <p>Article 39</p> <p>1. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds SNPD en vertu de l'article 14 que devant les juridictions compétentes en vertu de l'article 38 pour les actions en justice contre le propriétaire qui est responsable des dommages résultant de l'événement en question, ou devant un tribunal dans un État Partie qui aurait été compétent si un propriétaire avait été responsable.</p> <p>3. Chaque État Partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de toute action contre le Fonds SNPD visée au paragraphe 1.</p>
<p>Protocole sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux (Protocole de Bâle)</p>	<p>ARTICLE 21 Reconnaissance mutuelle et exécution des jugements</p> <p>1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article 17 du Protocole, qui est exécutoire dans l'État d'origine et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans toute autre Partie contractante, dès que les formalités exigées par cette Partie ont été accomplies, sauf :</p> <p>a) Si le jugement est obtenu frauduleusement ;</p> <p>b) Si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et n'est pas en mesure de présenter sa défense ;</p> <p>c) Si le jugement est inconciliable avec une décision antérieure rendue conformément à la loi d'une autre Partie contractante dans un litige ayant le même objet et entre les mêmes Parties ;</p> <p>d) Si le jugement est contraire à l'ordre public de la Partie contractante dont on cherche à obtenir la reconnaissance.</p> <p>2. Tout jugement reconnu conformément au paragraphe 1 du présent article est exécutoire dans chaque Partie contractante dès que les formalités exigées par cette Partie ont été accomplies. Les formalités ne permettent pas de procéder à une révision au fond de la demande.</p>	<p>ARTICLE 17 Juridictions compétentes</p> <p>1. Ne peuvent être saisies des demandes d'indemnisation en vertu du Protocole que les tribunaux des Parties contractantes du lieu où :</p> <p>a) Le dommage a été subi ;</p> <p>b) L'incident a eu lieu ;</p> <p>c) Le défendeur a son domicile, ou son principal établissement.</p> <p>2. Chaque Partie contractante s'assure que ses tribunaux ont compétence pour examiner ces demandes d'indemnisation.</p>

	<p>3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas aux Parties contractantes qui sont Parties à un accord ou à un arrangement en vigueur concernant la reconnaissance mutuelle et l'exécution de jugements en vertu desquels le jugement serait reconnu et exécutoire.</p>	
<p>Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention Hydrocarbures de soute)</p>	<p>ARTICLE 10 Reconnaissance et exécution des jugements</p> <p>1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 9, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État Partie, sauf :</p> <p>a) si le jugement a été obtenu frauduleusement ; ou</p> <p>b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.</p> <p>2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du par. 1 est exécutoire dans chaque État Partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Les formalités ne permettent pas de procéder à une révision au fond de la demande.</p>	<p>ARTICLE 9 Tribunaux compétents</p> <p>1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone visée à l'article 2 a) ii) d'un ou de plusieurs États Parties, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, des actions en réparation contre le propriétaire du navire, l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire du navire ne peuvent être présentées que devant les tribunaux de ces États Parties.</p> <p>2. Un préavis raisonnable est donné à chaque défendeur pour toute action intentée en vertu du para. 1.</p> <p>3. Chaque État Partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de la présente Convention.</p>