

L'Océan au cœur de l'Humanité

Ce document est la transcription révisée, chapitrée et illustrée, d'une vidéo du MOOC UVED « L'Océan au cœur de l'Humanité ». Ce n'est pas un cours écrit au sens propre du terme ; le choix des mots et l'articulation des idées sont propres aux interventions orales des auteurs.

Droit des pollutions marines et planification spatiale marine

Florence Galletti

Chargée de recherche à l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD)

Les pollutions marines sont d'abord une situation de fait. C'est tout sauf un phénomène simple.

1. Définition et caractérisation des pollutions marines

La pollution marine est définie par la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO. C'est l'introduction, directement ou indirectement, de substances ou d'énergie dans l'environnement marin qui vont entraîner des effets délétères, parmi lesquels les dommages aux ressources, ressources biologiques évidemment, les dangers pour la santé humaine, les entraves aux activités maritimes, y compris les pêcheries, la détérioration des qualités de l'eau de mer pour son utilisation, la nôtre, et aussi la réduction des possibilités dans le domaine des loisirs.

Il y a trois formes de pollution : la pollution chimique, après déversement de substances chimiques, métaux lourds, détergents, hydrocarbures, biocides, la pollution physique, ici le milieu va être transformé dans sa structure physique après un rejet solide, liquide ou radioactif, par exemple de l'eau trop chaude ou trop douce, enfin la pollution biologique par des micro-organismes, des germes, des bactéries, des virus, des champignons, des pathogènes, et en cas d'introduction d'une espèce dans une zone marine où elle n'avait pas vocation à se trouver et à se développer. Le plus souvent, un même milieu supporte plusieurs types de pollution.

2. Les pollutions marines et le droit

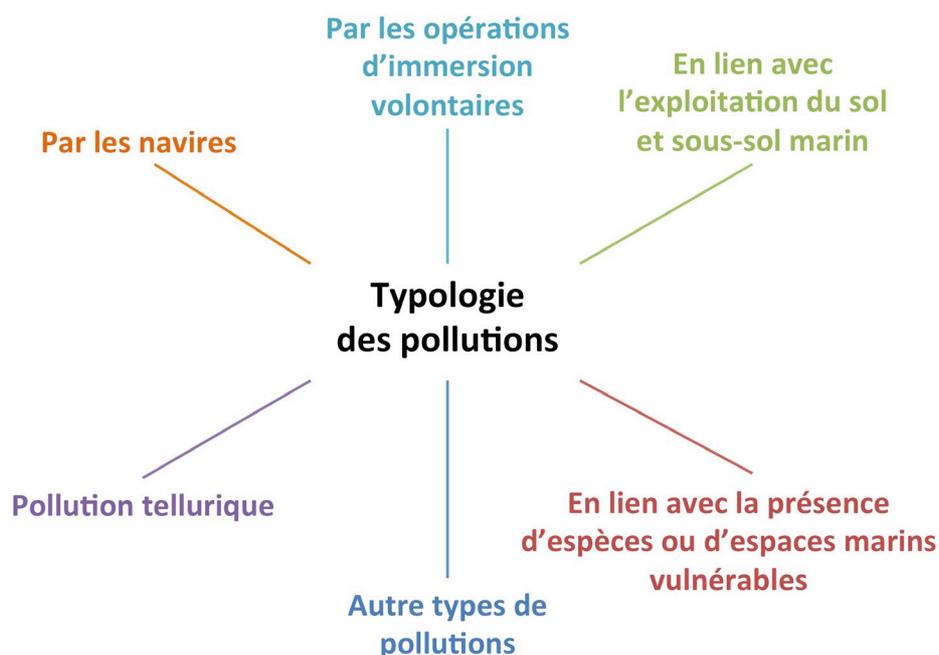
Le phénomène des pollutions marines est assez large, mais on voit qu'il peut être analysé et découpé par les différentes disciplines, par exemple l'écologie des milieux, mais aussi la géographie, et même la discipline juridique. Au final, les pollutions sont fondues, elles interagissent ensemble pour dégrader le milieu réceptacle, et en tout cas le transformer.

Est-ce que c'est un phénomène que le droit peut traiter ?

Oui, mais les deux réponses que je vais donner se neutralisent, sans être tout à fait contradictoires. D'abord, nous avons des analystes scientifiques de la santé du milieu marin et des juristes qui ont été soucieux d'appréhender par le droit les atteintes au milieu marin. On a donc utilisé le droit pour prévenir l'apparition des dommages écologiques en limitant les risques de survenance des pollutions. On l'a aussi utilisé pour apporter une sanction, pour permettre une dissuasion des comportements qui dégradent et assurer une réparation. Mais nous avons aussi des causes juridiques au fait que les océans du XXI^e siècle soient à ce point sous pression anthropique. C'est le droit national qui s'applique activement au territoire terrestre, au littoral et sur la côte, qui a permis l'émission des pollutions telluriques. Et c'est le droit international de la mer qui, en organisant méthodiquement la répartition des droits économiques sur les espaces maritimes, a légalisé des utilisations de la mer qui sont des utilisations impactantes.

3. Les réponses juridiques : typologie des pollutions

Au niveau des réponses juridiques, la première d'entre elles a été d'établir une typologie de la pollution. Nous avons la pollution par les navires, ou pollution maritime, la pollution par les opérations d'immersion volontaires, les immersions de déchets, nous avons la pollution tellurique, celle qui vient de la terre, nous avons la pollution due à l'exploration ou à l'exploitation, plus grave, du sol et du sous-sol marins. Nous avons aussi différentes formes de pollution à surveiller de près du fait de la présence de zones fragiles, d'écosystèmes singuliers ou vulnérables ou d'espèces emblématiques. Nous avons, enfin, une série de pollutions diverses et variées dans une catégorie où on va retrouver les pollutions par érosion côtière, les pollutions atmosphériques, par exemple.

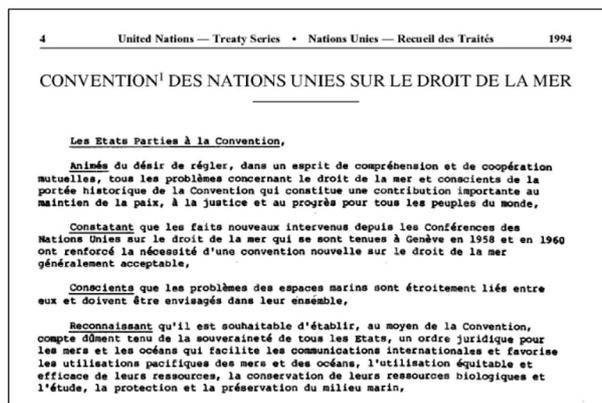


4. Les strates d'instruments juridiques liés aux pollutions marines

Nous bénéficions aujourd'hui de strates d'instruments de prévention et de gestion des risques de pollution avec la méthode suivante. D'abord, nous avons des conventions universelles qui sont ensuite déclinées dans des conventions régionales. Nous avons aussi le droit national ou interne des États et les accords de coopération qu'ils passent. On pourrait citer ici la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, entrée en vigueur en 1994, et qui comporte une partie XII sur la protection de l'environnement marin.

Exemple d'une convention universelle

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) du 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, groupant 157 signataires et 168 Parties en 2021



Nous avons le système de la convention-cadre, qui est complétée par des protocoles additionnels et modifiée par des amendements. Et nous avons un exemple très important, qui a été la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets. On l'appelle aussi la Convention de Londres, ou LC72, et elle est en vigueur depuis le 30 août 1975. Elle est accompagnée d'un protocole très important aussi, entré en vigueur le 24 mars 2006. Ce protocole nous a légué d'abord le fait qu'il faut s'occuper des déchets qui viennent également de la terre, ce que ne faisait pas la 1^{re} Convention de Londres. Il nous a aussi légué le principe de la liste inversée, c'est-à-dire que les parties doivent s'interdire l'immersion de tous déchets non listés dans une annexe et ne pas faire ce qu'ils faisaient avant, à savoir s'autoriser l'immersion de déchets dangereux listés sous forme de catégories.

Déchets pouvant être rejetés

- Matières organiques d'origine naturelle
- Boues d'épuration
- Déchets résultant d'opérations de traitement industriel du poisson
- Déblais de dragage
- Matières géologiques inertes, inorganiques
- Navires et plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer
- Grands objets construits en matériaux non nuisibles (fer, acier, béton) dans les cas où ces déchets sont produits en des lieux sans accès pratique à d'autres options d'élimination que l'immersion
- Flux de CO₂ provenant des processus de captage du CO₂

[Protocole de 2006 à Conv. de Londres de 1972](#)

Nous avons un dispositif juridique international qui admet donc aujourd'hui, bien qu'il l'encadre, la fonction d'élimination en mer. Ça peut être regrettable et toutes sortes de déchets peuvent y être rejetés, les matières organiques d'origine naturelle, les boues d'épuration, les matières géologiques inertes, inorganiques, les flux de CO₂ provenant des processus de captage de CO₂ par exemple, mais aussi des grands objets construits dans des matériaux comme le fer, l'acier, le béton, dans les situations où des lieux d'élimination ne sont pas présents. Le dispositif juridique définit mieux aussi certains objets sources de pollution, comme les épaves.

5. Axes de développement de la réponse juridique aux pollutions marines

Il y a deux grands domaines dans lesquels la gestion juridique s'est développée.

Le premier, c'est celui du droit de la navigation maritime, qui vise très précisément les pollutions maritimes. Nous avons ici trois éléments. D'abord des conventions internationales

pour l'exercice des activités maritimes. Deuxièmement, des recommandations de l'Organisation maritime internationale qui sont très importantes puisqu'elles rapprochent la réglementation et les usages techniques de la navigation. Elles encouragent donc des normes aussi élevées que possible sur la sécurité maritime. Nous avons aussi des États, comme les USA ou des organisations comme l'Union européenne, qui disposent d'un corps de règles en matière de sécurité maritime et portuaire qui sont plus sévères que l'OMI, ce qui est possible.

Du côté du droit de l'environnement marin, le Programme des Nations Unies pour l'environnement et le programme d'actions pour les mers régionales sur les océans, elles sont au nombre de 18, ont développé toute leur action avec des conventions dédiées. On doit rajouter aussi d'autres conventions environnementales comme la Convention de Minamata sur le mercure de 2013, en vigueur depuis le 16 août 2017. Si on se concentre sur une des Conventions mers régionales, ce serait peut-être la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée. C'est la Convention de Barcelone avec 21 États bordiers de la Méditerranée, 22 parties, dont 8 États de l'Union européenne et l'Union européenne elle-même. Elle est accompagnée de 7 protocoles qui forment un système complexe, le système de Barcelone. Sur ces 7 protocoles, 5 sont consacrés à la lutte contre des pollutions marines.

6. Les planifications spatiales marines

Si on regarde maintenant les planifications, sauf comportements illégaux ou dissimulés, l'activité polluante ne se réalise pas hors de la connaissance de l'État et hors de contrôle du droit. L'État est informé, il a attribué ces espaces. On voit donc des emprises spatiales, fixes ou mobiles, qui se développent du trait de côte jusqu'à l'océan. On a cru que les pollutions diffuses ne modèleraient pas les écosystèmes marins. Des règles pour l'aménagement de ces espaces, qui exportent des risques vers les milieux, sont aujourd'hui de plus en plus nécessaires. Nous avons de nouveaux concepts comme la planification spatiale marine. D'autres sont discutés actuellement dans un cadre onusien, on les appelle les instruments de gestion par zone pour les sites de haute mer. Mais planifier en milieu liquide n'est pas une action identique aux planifications terrestres ou littorales conçues par les gouvernants et mises en œuvre par les administrateurs.

Conclusion

Alors, le système est-il perfectible ? Oui, bien sûr. Mais il faudra mieux évaluer les failles de la gestion juridique des pollutions marines. Il faut regarder aussi la performance des infrastructures portuaires et offshore censées accompagner les activités du transport maritime. Il faut réduire cette habitude de mentionner des obligations qui composent, c'est vrai, un droit aujourd'hui qui est parfaitement apte à réduire les risques de déversement, mais qui reporte de date butoir en date butoir les échéances de l'action. Il faut aussi faire évaluer

l'action par l'État de l'application du droit contre les pollutions, et assister les secrétariats des Conventions mers régionales pour cela. Ceci présuppose de développer des systèmes pérennes de surveillance de la qualité des eaux et des technologies de contrôle de la pollution marine. Il faudra bien engager aussi ces planifications spatiales marines qui incluent davantage de zonage écologique plutôt que de se concentrer sur les seules planifications ou les programmations industrielles. En tout état de cause, il faut augmenter les sanctions pénales nationales pour la pollution environnementale et il faut, bien sûr, compresser les émissions à la source, les émissions anciennes, comme le problème des métaux lourds, ou les émissions nouvelles, comme les plastiques, les flux de CO₂, etc.

Réduire ou faire disparaître les pollutions, une fois qu'elles se sont répandues dans les eaux, dans les sous-sols marins et dans les organismes vivants serait un effort technologique, administratif et financier que la quasi-totalité du monde n'est pas en mesure d'assurer.