

LA PROTECTION JURIDIQUE DU MILIEU MARIN

Approche maritime d'une réglementation en chantier

Mamadou T. DIALLO

doctorant en droit public, CRDP-ERDP ULR 4487, Université de Lille

La présence de plusieurs millions de tonnes de déchets plastiques sur les océans est pour le droit maritime une question d'intérêt capital et de grande urgence. Pour le maritime¹, cette problématique est encore plus présente compte tenu de la nouvelle approche réglementaire sur la mer². Le navire est un grand pollueur. Partant du port, il entraîne dans son sillage une quantité non négligeable de déchets produits à terre, dont 75 % de plastique³, matière flottante par nature. La navigation est de ce point de vue un facteur important de pollution, notamment par l'effet propagateur des courants. Cela suffirait à justifier l'intérêt qu'un maritime peut porter au concept de *septième continent de plastique*⁴.

La pollution tellurique est un phénomène préoccupant pour la réglementation du milieu marin, tant pour son ampleur que pour la diversité de ses sources. 80 % de la pollution marine est d'origine terrestre⁵. La saisie par le droit d'une telle problématique consiste, *a priori*, à adopter une réglementation générale et à l'adapter,

-
1. Le propre du juriste en droit maritime est d'occuper un champ de réflexion vaste, ne respectant que théoriquement les distinctions traditionnellement connues de droit public ou privé, de droit interne ou international, voire de droit romano-germanique ou *Common Law*.
 2. O. Lasmoles, *La gestion des risques maritimes environnementaux : contribution au renforcement de la protection de l'environnement marin*. Thèse, Université Panthéon-Sorbonne – Paris I, 2014, p. 296.
 3. Déclaration d'intention des représentants d'États et de gouvernements nationaux et locaux à la COP21, DICOM-CAB/PLA/16100-3.
 4. Le concept de « septième continent de plastique » désigne un ensemble de plaques de déchets plastiques et microplastiques qui flottent sur les océans sur une superficie de plus d'un million km². Voir L. Peyen, « Le défi plastique », *Recueil Dalloz*, Paris, Dalloz, 2018, p. 1815.
 5. PNUE, *Rapport sur l'état de l'environnement marin*, 2006.

La revue du Centre Michel de L'Hospital, n°23, 2021.

progressivement, aux différentes formes de pollution⁶. Les normes se précisent en fonction de l'évolution des enjeux et, surtout, de la sensibilité de la question. Ce processus obéit à un principe de l'entonnoir, c'est-à-dire partir des principes généraux vers des normes spéciales.

I. Le milieu marin : entité juridiquement protégée

Définir juridiquement le milieu marin implique, *a priori*, de saisir la notion de mer à laquelle il se rapporte. De ce point de vue, la mer se définit par rapport à son utilité pour la navigation humaine. Elle s'entend ainsi de l'ensemble des espaces d'eau qui sont en communication libre et naturelle sur toute la surface du globe⁷. De la notion de mer, nous arrivons à celle d'espaces maritimes régis par le droit international maritime à condition que ceux-ci « *communiquent librement et naturellement les uns avec les autres par toute l'étendue du monde* »⁸. Cette communication libre et naturelle entre les espaces maritimes fonde l'opinion selon laquelle, il y a « [...] *un unique océan mondial englobant en son sein les nombreuses mers semi-fermées qui le bordent comme autant de méditerranées [...]* »⁹. Cet ensemble d'espaces maritimes, régis par le droit international de la mer et le droit maritime est ce que l'on désigne aujourd'hui, du fait notamment des ressources fragiles qui y habitent, comme étant le milieu marin.

Longtemps fragmenté au gré des sources et formes de pollution, le droit international de l'environnement s'est attelé dans les années 1980, à reconstituer un environnement marin unique que les sciences de la nature ont, par ailleurs, contribué à diviser et à catégoriser, pour ensuite lui attribuer un régime juridique commun¹⁰. D'où l'expression désormais consacrée d'Océan global¹¹. Quelle qu'en soit l'appellation, l'enjeu juridique reste celui de la préservation de la faune et de la flore face aux activités anthropiques, donc la préservation de l'intégrité des espaces concernés et de leurs populations.

En août 1999, le Conseil de l'Autorité des fonds marins a indiqué que le milieu marin devait s'entendre de l'ensemble des « *éléments et facteurs physiques, chimiques, sédimentologiques et biologiques qui agissent les uns sur les autres et déterminent la productivité, l'état, la condition et la qualité de l'écosystème marin, les eaux des mers*

6. A.-C. Kiss, « Récents traités régionaux concernant la pollution de la mer », *Annuaire français de droit international*, vol. 22, 1976. p. 720 ? [En ligne] URL : https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1976_num_22_1_2009 ; DOI : <https://doi.org/10.3406/afdi.1976.2009>.

7. J.-P. Pancraccio, *Droit de la mer*, Précis, Paris, Dalloz, 1^{ère} éd., 2010, p. 4.

8. G. Gidel, *Le droit international public de la mer*, Châteauroux, Mellotée, 1932, t. I., p. 10.

9. J.-P. Pancraccio, *op. cit.*, p. 4.

10. Résolution 60/30 sur les Océans et le Droit de la mer adoptée par l'Assemblée générale le 29 novembre 2005.

11. J. Guillaume, *Espaces maritimes et territoires marins*, Paris, Ellipses, 2015, p. 7.

et des océans et l'espace aérien surjacent ainsi que les fonds marins et leur sous-sol »¹². Cette définition très large rend effectivement compte de l'étendue de l'espace marin et de la diversité de ses composantes.

Sur le fondement des règles du droit international de la mer, le milieu marin est partagé en plusieurs espaces de pleine et/ou de semi-souveraineté. Les États côtiers revendiquent, sur la base notamment de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1982¹³, une mer territoriale allant des lignes de base à la limite de 12 milles marins, une zone contiguë limitée à 24 milles, une zone économique exclusive limitée à 200 milles à partir des lignes de base, un plateau continental (sol et sous-sol des 200 milles marins), au-delà duquel commence la Zone considérée comme un patrimoine commun de l'humanité.

Sa superficie estimée à 361, 3 millions de km² fait du milieu marin « [...] le grand régulateur de l'ensemble de la planète [...] »¹⁴. Cette fonction régulatrice de notre écosystème de sa préservation un enjeu juridique de premier ordre. Son caractère évolutif fait du droit qui le régit un ordre normatif également évolutif.

Nous verrons ainsi qu'en ce qui concerne la préservation des océans, nous sommes partis d'une réglementation globale (1) – qui peine à faire face convenablement aux défis écologiques de notre époque – pour arriver à un ensemble normatif certes imprécis, mais dont la souplesse permet de s'adapter aux enjeux écologiques du milieu marin (2). C'est ce postulat à double tour que nous allons développer dans cette réflexion. La première partie s'intéressera aux instruments conventionnels plus prisés par les États et souvent plus contraignants et les instruments non conventionnels dont la nature varie en forme et en force normative. Quant à la seconde partie, elle verra s'opposer deux visions théoriques de l'analyse critique, tourments internes, d'une réglementation en quête de précision : les lacunes d'une réglementation globaliste et inadaptée et les avantages d'une réglementation souple, en dépit de son imprécision.

II. Un cadre normatif global et imprécis, une réponse graduée

La préservation juridique du milieu marin n'échappe pas au principe de l'entonnoir qui gouverne l'évolution des systèmes normatifs. C'est-à-dire qu'à l'instar d'autres réglementations, elle commence par des règles générales qui se préciseront au fil des réformes. La réglementation sur la pollution des océans a commencé naturellement par le problème des marées noires dont l'écho au sein de l'opinion fait courir de sérieux risques politiques aux décideurs. L'ensemble normatif qui s'est constitué depuis les

12. CAFM, Communiqué de Presse MER/246 du 24 août 1999, *Définition du milieu marin, des nodules polymétalliques et des mesures de précaution* [En ligne] URL : https://www.un.org/press/fr/1999/19990824_mer246.html], [consulté le 10/02/21].

13. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay du 10 décembre 1982, Nations unies Recueil des traités, n° 31363, vol. 1834, 1-31363.

14. F. Odier, cité par J-P. Pancraccio, *op. cit.*, p. 4.

premières heures de la conscience écologique universelle¹⁵ peut être juridiquement subdivisé en règle conventionnelles contenues dans les conventions, traités, protocoles et autres accords entre sujets de droit international et règles non conventionnelles découlant des actes unilatéraux de ces mêmes sujets.

A. Les instruments conventionnels de préservation du milieu marin

Dès 1926, une conférence internationale, réunie à Washington pour étudier la question de la pollution par les hydrocarbures rejetés par des navires en dehors des limites des eaux territoriales par les courants des marrés ou les vents, avait élaboré un projet de convention qui n'a, hélas, jamais été ratifié¹⁶. En 1954, la première Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures ou la Convention *Oil Poll* est signée à Londres.

En 1972, la Convention d'Oslo du 15/02/1972 est adoptée sous l'égide de L'Organisation Maritime Consultative internationale (OMCI) et des Nations Unies. Elle interdit à son annexe I le rejet de « *plastiques persistants et autres matériaux synthétiques persistants, par exemple, les filets et les cordages, susceptibles de flotter ou d'être remis en suspension dans la mer de manière à interférer avec la pêche, la navigation ou tout autre usage légitime de la mer* »¹⁷. Ce fut l'une des toutes premières conventions à s'attaquer à la pollution plastique.

En effet, à partir de 1969, plusieurs scandales écologiques seront enregistrés dont celui du *Stella Maris*, navire néerlandais qui a déversé des déchets en mer du nord en juillet 1971¹⁸. De nouvelles négociations vont avoir lieu et la Convention d'Oslo de 1972 verra le jour, avec pour but la prévention de la pollution par les opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs. Le champ d'application de ce texte était assez ingénieux, il sera créé un mécanisme d'opposabilité à trois temps : il s'appliquait à tous les navires et aéronefs immatriculés dans un État signataire, les navires qui chargent des substances dangereuses sur les côtes desdits États et enfin dans la juridiction de l'État territorial jusqu'en haute mer. Elle a introduit quelques nouveautés et créé un système gradué d'annexes, les infractions seront ainsi sanctionnées ou tolérées, en fonction de la toxicité des produits déversés.

En 1972 et 1996 seront signés la Convention et le Protocole de Londres sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets. La Conven-

15. J.- P. Bozonnet, *De la conscience écologique aux pratiques : Comment expliquer le hiatus entre attitudes environnementalistes et les comportements*. 2007, p. 2. halshs-00160092, [En ligne] URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00160092>.

16. H. Cavallès, « La pollution des eaux par les hydrocarbures des motor ships et des usines », Notes et comptes rendus, *Annales de Géographie*, 1936, 255, pp. 303-306.

17. Annexe 1 6 de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, 15/02/1972, Nations unies, Recueil des traités, n° 13269, 1974, pp. 4-19.

18. A. Boyer, *La Convention Oslo-Paris : Un outil international pour préserver Le milieu marin de L'Atlantique du Nord-Est*, Rapport N° 211 Sénat, Session ordinaire de 2003-2004.

tion interdira l'immersion de certaines matières dangereuses énumérées à l'annexe I. D'autres matières énumérées à l'annexe II restent immersibles sous condition d'obtention préalable d'un permis spécifique tandis que l'immersion de tout autre déchet est subordonnée à la délivrance préalable d'un permis général. « L'immersion » étant entendue « *comme l'élimination délibérée dans la mer de déchets ou autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels, ainsi que le sabordage en mer de ces navires ou plates-formes* »¹⁹.

Le Protocole de 1996 viendra corriger le principal défaut de la Convention (omission de la pollution tellurique) « *en déplaçant son périmètre vers le milieu terrestre, créant ainsi un lien entre la gestion des déchets terrestres et maritimes. C'est un changement majeur qui permet une prise en compte plus rigoureuse de la prévention avec l'intégration de solutions terrestres pour la plupart des déchets [...]* »²⁰.

La Convention *Oil Poll* de 1954 sera remplacée par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) de 1973 (amendée en 1978). C'est la principale convention internationale qui vise spécifiquement à protéger le milieu marin. Dans son annexe V (adoptée en 1988), elle interdit également le déversement des déchets en mer, avec un accent particulier sur toutes les formes de plastiques (OMI, 2016).

La Convention OSPAR pour la protection de l'environnement marin de l'Atlantique Nord-Est verra le jour à Paris en 1992 de la fusion des Conventions d'Oslo de 1972 et de Paris de 1974. La pollution accidentelle sera visée suite à l'accident du Torrey Canyon en 1967. Au fil des événements, l'on s'est rendu compte que la Convention de Londres ne s'appliquait pas convenablement à la pollution par accident. Ceux-ci auront pour issue la signature de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer (HM) en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969.

La France arguera de cette Convention pour dénoncer les pavillons de complaisance²¹ suite au naufrage du navire grec *Cavo Cambanos* sur les larges de la Corse en 1981²². Ces conflits sur le droit d'intervention des États en zone maritime internationale aboutiront en 1973 à un protocole à la Convention de 1969, portant sur les substances autres que les hydrocarbures (chimiques, radioactifs).

19. C. Marek, F. Parisot, M. Guyomard, M.-A. Marcoux, M. Rondel, *et al.*, *Lutte contre la pollution plastique en milieu marin. État des lieux, réglementation, recensement et analyse des initiatives*. [Contrat] ADEME ; ECOGEOS ; LEESU. 2020. hal-02874035, p. 5, [En ligne] URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02874035>.

20. *Ibid.*

21. J.-Y. Bouffet, « Les pavillons maritimes : une concurrence sans complaisance, mers et océans », *Revue Conflits*, septembre 2019. [En ligne] URL : <https://www.revueconflits.com/strategies-navales-jean-yves-bouffet-officier-pavillons-complaisance/> .

22. « L'épave du « Cavo Cambanos » a été coulée », *Le monde*, [En ligne] URL : https://www.lemonde.fr/archives/article/1981/07/07/l-epave-du-cavo-cambanos-a-ete-coulee_2720847_1819218.html, [consulté le 12/02/2021].

L'article 1 § 2 b. dudit protocole de 1973 étend son champ d'application aux « [...] autres substances susceptibles de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources vivantes, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte aux agréments ou de gêner toutes autres utilisations légitimes de la mer. ». Une indication qui englobe les déchets plastiques, les seuls critères étant la dangerosité et la nuisance des substances concernées. Un système de listes A&B est défini, en sus des autres substances, telles que le plastique, implicitement visées par le 1^{er} article.

La Convention d'Helsinki de 1974 a été adoptée pour réguler la pollution tellurique. Elle a créé à la charge des parties un devoir de prévention et d'élimination de la pollution de la région de la mer Baltique²³. Et pour ce faire, les États doivent utiliser les meilleures pratiques environnementales et les technologies les plus avancées en la matière²⁴.

En juin 1974, la Convention de Paris sur la prévention de la pollution due aux rejets de substances dangereuses d'origine tellurique est signée²⁵. Entrée en vigueur en 1978, elle s'applique sur tout ce qui se déverse sur le milieu marin, ce qui lui donne un champ d'application très large. Elle concerne autant la HM que les zones sous juridictions des États (Article 3). Au fur et à mesure, les règles deviennent de plus en plus précises.

La Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution ou Convention de Barcelone a été adoptée le 16 février 1976²⁶. La Convention originelle a été modifiée par des amendements adoptés le 10 juin 1995²⁷. L'un de ses principaux objectifs est de protéger le milieu marin et les zones côtières par la prévention et la réduction de la pollution, qu'elle soit due à des activités menées à terre ou en mer.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) ou Convention de Montego Bay, du 10 décembre 1982 est entrée en vigueur en 1994. Sa partie XII (articles 192-237) concerne principalement la protection et la préservation du milieu marin. Elle ne mentionne certes pas spécifiquement les plastiques, mais elle définit le déversement comme « toute élimination délibérée de déchets ou autres matières provenant de navires, aéronefs, plates-formes ou autres structures artificielles en mer »²⁸.

Elle invite les États à la protection et à la préservation du milieu marin, et les oblige à prendre en compte à la fois la pollution terrestre et la pollution due aux

23. Article 6 § 1. Convention sur la protection de l'environnement marin dans la région de la mer baltique (Helsinki, 1974), Nations unies, *Recueil des traités*, n° 25986, vol. 1507, 1-25986, 1988.

24. *Ibid.*, Article 6 § 1.

25. Convention pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique (Paris, 4 juin 1974), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1546, p. 103.

26. Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée, [En ligne] URL : https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/7096/BarcelonaConvention_Consolidated_fre.pdf?sequence=82&isAllowed=y, [consulté le 13/02/21].

27. Rapport de la 20^e réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et ses Protocoles (CdP 20), UNEP(DEPI)/MED IG.23/23, Athènes, 2017, p. 197.

28. Article 1 [5] [a] [i]).

navires. Toutefois, la CNUDM laisse la législation sur la prévention de la pollution déversée par les navires aux États. L'article 207 incite les États à prévenir la pollution d'origine terrestre par l'adoption de lois et règlements de leur propre chef. L'article 192 institue pour les États « *l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin* » en contrepartie du « *droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin* » (article 193).

En 1989, la Convention de Bale sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination a été signée. Elle vise à réduire la circulation des déchets dangereux entre les États et surtout à prévenir les dommages environnementaux et sanitaires qui en résultent, en particulier dans les pays en développement²⁹.

À l'étude de ces instruments normatifs, l'on se rend bien compte que les normes ainsi énoncées sont d'une généralité qui tranche sérieusement avec la spécificité de la problématique de la pollution plastique. Le syntagme « *septième continent de plastique* » tarde à trouver la place qui lui convient dans la réglementation actuelle. Quelques dispositions sporadiques y font implicitement référence, mais elles restent insignifiantes au vu du phénomène. Les mentions les plus explicites sur les déchets plastiques sont à retrouver dans des actes à la portée normative très limitée. Ces actes issus des organisations internationales ont, néanmoins, le mérite de donner quelques indications prometteuses.

B. Les instruments non conventionnels de préservation du milieu marin

Les acteurs de l'ordre juridique international participent activement à la production des normes censées régler les problématiques internationales. Pour ce qui est des États, les lois et règlements relatifs à la préservation du milieu marin suivent l'étendue de leurs côtes et les intérêts y afférents. Cette réalité déteint sur les organisations internationales (OI) dont les actions sont inspirées par les rapports que leurs États membres entretiennent avec le milieu marin.

Les résolutions des OI, dispositifs à la portée normative limitée, voire ouvertement contestée³⁰, sont des indicateurs incontournables sur la nature, voire le contenu des futures réglementations. Cette démarche prospective est d'un intérêt tout particulier dans l'ordre juridique international, en raison de ses caractéristiques propres et de ses sujets rétifs à la soumission. C'est donc en cela qu'il est pertinent de les mentionner en complément des instruments conventionnels valablement adoptés et ratifiés par les États.

29. Préambule al. 7 et article 4 al. 1 & 13. Voir sur ce point K. Kummer Peiry, *La Convention de Bale sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination – Historique*, United Nations Audiovisual Library of International Law, 2012, p. 5.

30. P. Weil, « Vers une normativité relative du droit international ? », *RGDIP*, 1982, p. 12.

Expression sociologique et politique de tendances, d'intentions, de souhaits, les résolutions peuvent constituer une étape importante dans le processus d'élaboration des normes internationales ; en elles-mêmes elles ne constituent pas cependant la source formelle de normes nouvelles...³¹.

Nous prendrons l'exemple, tout d'abord, de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui a pour devise « *Une navigation sûre sur des océans propres* ». Elle a créé en son sein un comité de protection de l'environnement marin (MEPC) qui est son principal organe technique traitant des questions relatives à la pollution des mers. La préservation du milieu marin est une mission principale de l'OMI, ceci est d'autant plus vrai que 21 des 51 instruments conventionnels qu'elle a adoptés à ce jour, sont directement liés à l'environnement marin – 23, si l'on tient compte règles sur l'assistance et sur l'enlèvement des épaves liées à l'environnement³².

Dans une résolution de son Assemblée datant de novembre 1999³³, l'OMI a demandé au MEPC d'adopter un instrument universel juridiquement contraignant, pour lutter contre les effets nocifs des systèmes anti-encrassement utilisés sur les navires. À la suite de cette résolution, l'OMI a adopté la Convention internationale sur le contrôle des systèmes anti-encrassement nocifs sur les navires, le 5 octobre 2001, entrée en vigueur le 17 septembre 2008. Cet instrument interdira l'utilisation de composés organotines nocifs dans les peintures anti-encrassement des navires et mettra au point un mécanisme visant à empêcher l'utilisation future d'autres substances nocives dans les systèmes anti-encrassement.

L'adoption de cet instrument conventionnel matérialise l'intérêt qu'il convient de porter aux instruments non conventionnels. Par ailleurs, les Nations unies ont adopté, par le biais de l'Assemblée des Nations unies pour l'environnement (ANUE), une série de résolutions très importantes dont quelques-unes des plus récentes et des plus pertinentes au vu du sujet seront citées ici.

Dans sa Résolution 1/6 sur les débris plastiques marins et les microplastiques de 2014, l'ANUE appelle à identifier les sources principales et les mesures possibles³⁴. Elle notera dans la Résolution 2/11 sur les déchets plastiques et les microplastiques (2016) que « *les stratégies et méthodes de gouvernance actuelles apportaient des réponses inadéquates – car fragmentées – au problème des déchets plastiques et des microplastiques dans le milieu marin.* »

La Résolution 3/7 sur les déchets marins et microplastiques (2017) mettra l'accent sur la nécessité d'éliminer à long terme le rejet de déchets et de microplastiques dans

31. *Ibid.*

32. OMI, *Milieu marin* [En ligne] URL : <https://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/Pages/default.aspx>, [consulté le 10/02/21].

33. Resolution A.895(21) adopted on 25 November 1999, ASSEMBLY 21st session, Agenda item 11, A 21/Res.895 4 February 2000 Original: English. Anti-Fouling Systems Used On Ships, Point 1, p. 3.

34. Résolution 1/6 sur les débris plastiques marins et les microplastiques de 2014, UNEP/CMS/Résolution 12.20, point 7.

les océans. Dans la Résolution 4/6 sur les déchets plastiques et microplastiques marins (2019), l'ANUE insiste en outre « *qu'il importe d'assurer une gestion plus durable des plastiques tout au long de leur cycle de vie afin de développer les modes de consommation et de production durables, y compris l'économie circulaire* ».

Il existe, par ailleurs, des indices non moins importants, mais juridiquement mineurs qui se déclinent en termes de programmes, de plans d'action et d'objectifs très révélateurs sur les enjeux des futures réglementations en matière environnementale.

1995 – Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres adopté par 108 gouvernements et par la Commission européenne lors d'une conférence intergouvernementale tenue à Washington en 1995³⁵. Ce programme se donnait pour but « *d'aider les États à prendre, individuellement ou collectivement et compte tenu de leurs politiques, priorités et ressources respectives, des mesures de nature à prévenir, réduire, maîtriser et/ou éliminer, réduire la dégradation du milieu marin ou à remédier aux effets des activités terrestres* »³⁶.

2015 – Objectifs de développement durable (ODD) du Programme pour le développement durable adopté par l'AGNU – l'objectif 14 visant à conserver et utiliser durablement les océans, les mers et les ressources marines prévoyait qu'à l'horizon 2025, des mesures soient prises afin de prévenir et de réduire nettement la pollution marine de tous types, en particulier celle résultant des activités terrestres, y compris les déchets en mer et la pollution par les nutriments ; à l'horizon 2020, il était prévu notamment de parvenir à gérer et à protéger durablement les écosystèmes marins et côtiers³⁷. Il faut ajouter le Plan d'action du G20 sur les déchets marins adopté par les dirigeants du G20 le 8 juillet 2017 qui vise à prévenir et à réduire les déchets marins, en tenant notamment compte des aspects socioéconomiques³⁸.

Ces différents dispositifs ne se singularisent pas par leur force normative ou l'intérêt que leur portent les États, mais ils ont le mérite de s'intéresser de plus près au « *septième continent du plastique* ». En se référant ouvertement aux déchets plastiques et microplastiques, ils donnent le ton d'une future réglementation spéciale et précise sur le « *septième continent de plastique* ».

35. Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, UNEP(OCA)/LBA/IG.2/7, note du Secrétariat, 1995.

36. *Ibid.*, p. 20.

37. ODD14 – Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable, Cibles de l'ODD14 [En ligne] URL : <https://www.agenda-2030.fr/odd/odd14-conserver-et-exploiter-de-maniere-durable-les-oceans-les-mers-et-les-ressources-marines>, [consulté le 11/02/21].

38. Déclaration des dirigeants du G20, p. 18 [En ligne] URL https://www.international.gc.ca/world-monde/assets/pdfs/2017-07-08_Communique_fra.pdf, [consulté le 04/02/21].

III. Une réglementation en quête de précision

La nature imprécise de la réglementation et le caractère souple des instruments actuellement en vigueur pourraient s'apprécier de deux manières. La première approche consisterait à souligner les failles des normes établies afin que la réglementation soit révisée. La seconde s'attèlerait à identifier parmi les caractéristiques de ces normes, celles qui seraient de nature à favoriser une préservation plus ouverte de l'environnement, c'est-à-dire une réglementation capable de prendre en compte autant de sources et de formes de pollution possibles. Ainsi, plutôt qu'une réglementation en deçà des enjeux, nous verrons une réglementation évolution avec la problématique.

A. Des normes en deçà des enjeux ?

Voir dans la souplesse et l'imprécision des normes actuelles un défaut insurmontable est un peu exagéré. C'est sans doute – au vu de l'urgence écologique du XXI^e siècle – un problème majeur à surmonter, mais l'incapacité de cette réglementation à répondre à cette urgence n'est pas toujours démontrée. La dimension régionale d'une grande partie aussi de cette réglementation participe de l'adaptation et de la précision de ces normes.

Par ailleurs, des États n'ayant pas pris part aux négociations de certains accords ou conventions rechignent à y adhérer sous le prétexte inavoué que ces normes reproduisent les schémas géopolitiques inégalitaires nord-sud³⁹. Chez certains États en développement, ces réticences sont souvent fondées sur un ressentiment lié au passé⁴⁰. Les négociations sont souvent bloquées tantôt par des groupes de pression, tantôt par les États eux-mêmes pour des raisons essentiellement mercantiles⁴¹. Hélène Mayrand avance, ainsi, que « *Des influences interdisciplinaires entre droit et relations internationales ont également abouti à l'étude de problèmes liés à l'effectivité du droit international de l'environnement, sous l'angle de l'institutionnalisme néolibéral et de l'analyse de type coût-bénéfice de l'adoption du droit* »⁴².

Un autre reproche adressé fréquemment au droit international de l'environnement est celui classique de « *son association avec le droit souple (soft law) et par la difficulté*

39. K. Mickelson, « South, North, International Environmental Law, and International Environmental Lawyers », 2000, 11, *YB Intl Env L*, pp. 55-57.

40. B. J. Richardson, I. Mgbeoji & F., « Botchway, Environmental Law in Post-colonial Societies: Aspirations, Achievements and Limitations », in *Environmental Law for Sustainability*, Benjamin J Richardson, Stepan Wood (dir.), Londres, Bloomsbury, 2005, pp. 413-444.

41. T. Lapointe & R. Bachand, « Introduction : Le décloisonnement du droit international et des relations internationales : l'apport des approches critiques », *Études internationales*, 2008, 39 (1), p. 5-16 [En ligne] URL : <https://id.erudit.org/iderudit/018716ar> DOI : <https://doi.org/10.7202/018716ar>. [Consulté le 06/02/2021].

42. H. Mayrand, « Déconstruire et repenser les fondements du droit international de l'environnement », *Revue québécoise de droit international*, Terre à terre : environnement et approches critiques du droit, septembre 2018, p. 38.

d'adopter du droit dur (hard law) dans ce domaine »⁴³. Cette critique est commune à presque toutes les branches du droit international.

B. Une réglementation au rythme des enjeux

La seconde approche critique consisterait à considérer l'imprécision et la souplesse des normes antipollution comme une ouverture, susceptible de répondre favorablement à la multitude de formes de pollution auxquelles le milieu marin est soumis. Car, comme le dit Mustapha Mekki :

La normativité ne se réduit pas à prescrire, à interdire ou à autoriser. La normativité renvoie, au premier abord, à l'idée de modèle. La règle de droit constitue un étalon de mesure. Elle peut rappeler, constater et recommander. [...] Le droit incitatif de l'environnement est une illustration éclairante de ce phénomène [...]. Le droit de la contrainte coexiste avec un droit recommandatoire. Le droit prescriptif côtoie un droit prospectif, déclaratif ou expressif.⁴⁴

Cette réflexion objectiviste fait écho à la notion d'« *économie d'ensemble* » du droit commun développée par Georges Scelle, ouverte à la diversité sociologique de la société internationale⁴⁵.

Par ailleurs, la diversité de la société internationale explique la montée en puissance du régionalisme pointé plus haut⁴⁶. Celui-ci a parfois servi de cadre intermédiaire, voire de tremplin pour une réglementation plus large et inclusive⁴⁷.

Ce regard optimiste sur la réglementation est celui des juridictions traitant d'affaires plus concrètes comme la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH). Dans son arrêt du 30 novembre 2004, n° 48939/99, *Öneryildiz c/Turquie*, la CEDH démontre l'intérêt des règles imprécises concernant l'obligation pour les États de prendre toutes les mesures de nature à sauvegarder la vie des personnes sous leur juridiction. Cette décision concerne la gestion à terre des déchets dans une décharge municipale. La Cour de justice des communautés européennes (CJCE) en fit de même dans sa décision du 7 sept. 2004, n° C -1/03, *Ministère public c/Van De Walle*

43. *Ibid.*, p. 37.

44. M. Mekki, « Propos introductifs sur le droit souple », *Actes du colloque « Le droit souple »*, Université du Littoral – côte d'Opale, Dalloz, Paris, 2009, p. 7.

45. G. Scelle, *Cours de droit international public*, Paris, Domat-Montchrestien, 1948, p. 642.

46. Y. Echinard & L. Guilhot, "Le « Nouveau régionalisme », De quoi parlons-nous ?", in: *Annuaire français des Relations internationales*, Bruylant, 2007 [En ligne] URL : https://www.afri-ct.org/wp-content/uploads/2008/07/54_Echinard_et_Guilhot.pdf.

47. S. Santander, « Introduction générale : le régionalisme dans les relations internationales », *Fédéralisme Régionalisme*, vol. 11 : 2011 n° 1, Le régionalisme international dans les Amériques : dynamique interne et projection internationale [En ligne] URL : <https://orbi.uliege.be/handle/2268/101632>.

et a. Cette décision est venue bouleverser la notion communautaire de déchet et la responsabilité pour fait de pollution⁴⁸.

Du reste, il appartient aux acteurs de l'Ordre international de s'approprier des normes conventionnelles dans le processus d'insertion de celles-ci, en ce qui concerne les États, dans leurs ordres normatifs respectifs. C'est la question de fond qui conditionne l'effectivité et l'efficacité des règles édictées face aux enjeux écologiques. Le rôle des États et OI doit être profondément questionné pour mieux répondre aux défis écologiques et sociaux du XXI^e siècle⁴⁹.

En définitive, nous notons une réglementation disparate et très volontariste dont la mise en œuvre dépend essentiellement du bon vouloir des États⁵⁰, en raison principalement de son relativisme et l'absence d'une contrainte véritable. C'est le juge international censé incarner cette autorité de sanction qui le dit. Dans son arrêt rendu le 7 novembre 1927 dans l'affaire du *Lotus*, la Cour Permanente de Justice internationale (CPJI) soutient que « *Le droit international régit les rapports entre les États indépendants. Les règles liant les États procèdent donc de la volonté de ceux-ci, volonté manifestée dans les conventions ou dans les usages acceptés généralement comme consacrant des principes de droit et établis en vue de régler la coexistence de ces communautés indépendantes ou en vue de la poursuite de buts communs. Les limitations de l'indépendance des États ne se présument donc pas* ».

Par ailleurs, dans l'ordre international, la réglementation sur la préservation du milieu marin s'insère dans un droit international de l'environnement qui se heurte régulièrement aux cloisonnements des relations internationales. Il en résulte des textes plus discursifs que normatifs⁵¹, marqués par des réalités politiques et économiques très prégnantes⁵².

48. Ph. Billet et E. Naim-Gesbert, *Les grands arrêts du droit de l'environnement*, Obs. Ph. Billet, Dalloz, 2017, 45, pp. 355-360.

49. Y. Petit, « Le droit international de l'environnement à la croisée des chemins : globalisation versus souveraineté nationale », *RJE*, 2011/1, vol. 36, p. 50 [En ligne] URL : <https://www.cairn.info/revue-revue-juridique-de-lenvironnement-2011-1-page-31.htm> .

50. CDI, *Fragmentation du droit international : difficultés découlant de la diversification et de l'expansion du droit international*, Rapport du Groupe d'étude de la Commission du droit international de M. Koskenniemi, Session 58, Genève, 1^{er} mai-9 juin et 3 juillet-11 août 2006, p. 32.

51. P. Weil, art. cit., p. 12.

52. H. Mayrand, art. cit., p. 53.