



# Assemblée générale

Distr. générale  
5 octobre 1998  
Français  
Original: anglais

## Cinquante-troisième session

Point 38 a) de l'ordre du jour

### Les océans et le droit de la mer : droit de la mer

## Les océans et le droit de la mer

### Rapport du Secrétaire général

## Table des matières

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------|
| I. Introduction .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1–9                | 5           |
| II. La Convention, ses accords d'application et les institutions nouvellement créées ..                                                                                                                                                                                                                                                                | 10–83              | 6           |
| A. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer .....                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 10–21              | 6           |
| 1. État de la Convention .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 10                 | 6           |
| 2. Déclarations faites en vertu de l'article 310 .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 11–18              | 6           |
| 3. Déclarations faites en vertu des articles 287 et 298 .....                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 19–21              | 7           |
| B. Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention .....                                                                                                                                                                                                                                                                               | 22–24              | 8           |
| 1. État de l'Accord .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 22–23              | 8           |
| 2. Notifications de la qualité de membre provisoire .....                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 24                 | 8           |
| C. Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrants ..... | 25–28              | 8           |
| 1. État de l'Accord .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 25–26              | 8           |
| 2. Déclarations faites en vertu de l'article 43 .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 27                 | 9           |
| 3. Déclarations concernant le règlement des différends .....                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 28                 | 9           |

|      |                                                                                                                                                                                                        |         |    |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----|
| D.   | Institutions créées par la Convention .....                                                                                                                                                            | 29–69   | 9  |
| 1.   | Autorité internationale des fonds marins .....                                                                                                                                                         | 29–38   | 9  |
| 2.   | Tribunal international du droit de la mer .....                                                                                                                                                        | 39–54   | 10 |
| 3.   | Commission des limites du plateau continental .....                                                                                                                                                    | 55–69   | 12 |
| E.   | Réunions des États Parties .....                                                                                                                                                                       | 70–78   | 14 |
| F.   | Mécanismes de règlement des différends .....                                                                                                                                                           | 79–83   | 14 |
| III. | L'espace maritime .....                                                                                                                                                                                | 84–106  | 15 |
| A.   | La pratique des États : aperçu régional .....                                                                                                                                                          | 84–97   | 15 |
| 1.   | Afrique .....                                                                                                                                                                                          | 87–88   | 16 |
| 2.   | Asie et Pacifique .....                                                                                                                                                                                | 89–92   | 16 |
| 3.   | Amérique latine et Caraïbes .....                                                                                                                                                                      | 93      | 16 |
| 4.   | Europe et Amérique du Nord .....                                                                                                                                                                       | 94–97   | 17 |
| B.   | Limites fixées par les États .....                                                                                                                                                                     | 98–100  | 17 |
| C.   | Dépôt de cartes marines et de listes de coordonnées géographiques et respect de l'obligation de leur donner la publicité voulue .....                                                                  | 101–106 | 18 |
| 1.   | Dépôt et publicité voulue des cartes marines et des listes de coordonnées géographiques relatives aux lignes de bases droites, aux lignes de bases archipélagiques et à diverses zones maritimes ..... | 101–104 | 18 |
| 2.   | Obligation de donner la publicité voulue à d'autres informations conformément à la Convention .....                                                                                                    | 105–106 | 19 |
| IV.  | États présentant des caractères géographiques spéciaux .....                                                                                                                                           | 107–117 | 20 |
| A.   | Petits États insulaires .....                                                                                                                                                                          | 107–114 | 20 |
| B.   | États sans littoral et États géographiquement désavantagés .....                                                                                                                                       | 115–117 | 21 |
| V.   | Paix et sécurité .....                                                                                                                                                                                 | 118–164 | 22 |
| A.   | Lutte contre la criminalité en mer .....                                                                                                                                                               | 118–159 | 22 |
| 1.   | Trafic de stupéfiants et de substances psychotropes .....                                                                                                                                              | 124–133 | 22 |
| 2.   | Trafic de migrants par mer/introduction clandestine de migrants .....                                                                                                                                  | 134–142 | 23 |
| 3.   | Terrorisme .....                                                                                                                                                                                       | 143–144 | 25 |
| 4.   | Piraterie et vols à main armée .....                                                                                                                                                                   | 145–153 | 25 |
| 5.   | Passagers clandestins .....                                                                                                                                                                            | 154–159 | 26 |
| B.   | Règlement des différends .....                                                                                                                                                                         | 160–164 | 27 |
| VI.  | Navigation .....                                                                                                                                                                                       | 165–245 | 28 |
| A.   | Sécurité des navires .....                                                                                                                                                                             | 165–180 | 28 |
| 1.   | Construction, équipement et navigabilité des navires .....                                                                                                                                             | 165–172 | 28 |

|       |                                                                                                      |         |    |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----|
| 2.    | Situation des gens de mer .....                                                                      | 173–180 | 29 |
| B.    | Sécurité de la navigation .....                                                                      | 181–218 | 30 |
| 1.    | Routes servant à la navigation .....                                                                 | 183–199 | 30 |
| 2.    | Comptes rendus de navires .....                                                                      | 200–204 | 33 |
| 3.    | Communications maritimes .....                                                                       | 205     | 33 |
| 4.    | Secours et assistance en mer .....                                                                   | 206–215 | 33 |
| 5.    | Accidents de mer .....                                                                               | 216–217 | 35 |
| 6.    | Levés hydrographiques et établissement de cartes .....                                               | 218     | 35 |
| C.    | Application des textes internationaux .....                                                          | 219–235 | 35 |
| 1.    | Compétences de l'État du pavillon .....                                                              | 220–225 | 35 |
| 2.    | Contrôle par l'État du port .....                                                                    | 226–229 | 36 |
| 3.    | Arrangements régionaux concernant le contrôle par l'État du port ....                                | 230–235 | 37 |
| D.    | Transport maritime .....                                                                             | 236–243 | 37 |
| 1.    | Transport de marchandises .....                                                                      | 236–237 | 37 |
| 2.    | Transport de marchandises dangereuses .....                                                          | 238–243 | 38 |
| E.    | Créances maritimes .....                                                                             | 244–245 | 38 |
| VII.  | Installations et ouvrages au large .....                                                             | 246–260 | 39 |
| A.    | Normes de sécurité .....                                                                             | 249–252 | 39 |
| B.    | Enlèvement et élimination .....                                                                      | 253–257 | 40 |
| C.    | Pollution provenant d'activités d'exploitation pétrolière ou gazière en mer .                        | 258–260 | 40 |
| VIII. | Mise en valeur et gestion des ressources marines et protection et préservation du milieu marin ..... | 261–427 | 41 |
| A.    | Conservation et gestion des ressources biologiques marines .....                                     | 261–298 | 41 |
| 1.    | Situation de la pêche dans le monde .....                                                            | 261–265 | 41 |
| 2.    | Situation de la pêche et examen des mesures de conservation et de gestion au niveau régional .....   | 266–292 | 42 |
| 3.    | Conservation et gestion des mammifères marins .....                                                  | 293–298 | 47 |
| B.    | Ressources non biologiques .....                                                                     | 299–305 | 48 |
| C.    | Écosystèmes, habitats et espèces .....                                                               | 306–327 | 49 |
| 1.    | Diversité biologique des mers et des zones côtières .....                                            | 306–316 | 49 |
| 2.    | Zones marines protégées .....                                                                        | 317–327 | 51 |
| D.    | Protection et préservation du milieu marin .....                                                     | 328–413 | 52 |
| 1.    | Réduction et maîtrise de la pollution .....                                                          | 332–373 | 53 |
| a)    | Pollution d'origine terrestre .....                                                                  | 332–337 | 53 |

|     |                                                                                                                                    |         |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----|
| b)  | Pollution par immersion et gestion des déchets .....                                                                               | 338–341 | 54 |
| c)  | Pollution par les navires .....                                                                                                    | 342–367 | 55 |
| d)  | Pollution d’origine atmosphérique .....                                                                                            | 368–373 | 58 |
| 2.  | Coopération régionale : bilan des principaux programmes et plans<br>d’action relatifs aux mers régionales .....                    | 374–402 | 60 |
| 3.  | Autres régions .....                                                                                                               | 403–413 | 63 |
| E.  | Préparatifs de l’examen, par la Commission du développement durable, en<br>1999, du thème sectoriel «des mers et des océans» ..... | 414–418 | 65 |
| F.  | Gestion intégrée des océans et des zones côtières .....                                                                            | 419–427 | 66 |
| IX. | Patrimoine culturel subaquatique .....                                                                                             | 428–432 | 68 |
| X.  | Les sciences et les techniques marines .....                                                                                       | 433–459 | 68 |
| XI. | Mécanismes de coopération, renforcement des capacités et système d’information                                                     | 460–493 | 72 |
| A.  | Mécanismes de coopération .....                                                                                                    | 460–471 | 72 |
| 1.  | Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif<br>de coordination .....                                      | 460–463 | 72 |
| 2.  | Groupe mixte d’experts chargé d’étudier les aspects scientifiques de la<br>protection de l’environnement marin .....               | 464–467 | 73 |
| 3.  | Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts .....                                                                                     | 468–471 | 74 |
| B.  | Renforcement des capacités .....                                                                                                   | 472–486 | 74 |
| 1.  | Bourses d’études .....                                                                                                             | 472–480 | 74 |
| 2.  | Programme Formation-mers-côtes .....                                                                                               | 481–486 | 75 |
| C.  | Système d’information .....                                                                                                        | 487–493 | 77 |

## I. Introduction

1. Le présent rapport est soumis à l'Assemblée générale comme suite à sa résolution 52/26 du 26 novembre 1997, dans laquelle celle-ci priait notamment le Secrétaire général de lui rendre compte chaque année des faits nouveaux concernant l'application de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer et des autres faits nouveaux touchant les affaires maritimes et le droit de la mer. Il est également présenté en application de la résolution 49/28 de l'Assemblée générale, en date du 6 décembre 1994, dans laquelle l'Assemblée demandait au Secrétaire général de continuer de s'acquitter des responsabilités qui lui incombent du fait de l'adoption de la Convention.

2. Les faits nouveaux touchant les affaires maritimes et le droit de la mer intervenus cette année, proclamée Année internationale de l'océan, font ressortir clairement la tendance générale à la participation et à l'adhésion universelles au régime juridique établi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les institutions créées par la Convention, à savoir l'Autorité internationale des fonds marins, le Tribunal international du droit de la mer et la Commission des limites du plateau continental, ont été mises en place et ont toutes trois commencé leurs travaux de fond dans les domaines relevant de leur compétence. La communauté internationale cherche maintenant à coordonner l'application de la Convention, afin que celle-ci soit mise en oeuvre de façon cohérente grâce à l'harmonisation des législations et politiques nationales avec ses dispositions.

3. La tendance des États à adopter pour les océans une stratégie nationale fondée sur le principe de la gestion intégrée continue de se développer. Cette approche semble être la solution pour promouvoir la coordination et un mécanisme de prise de décisions efficace au niveau national. Une politique nationale intégrée et cohérente aura certainement plus de chance d'être acceptée au niveau international, en particulier lorsque des questions sectorielles seront examinées dans différentes organisations intergouvernementales ou à différents niveaux. En revanche, l'approche sectorielle qui continue d'être celle de nombreux gouvernements, si elle n'est pas abandonnée, risque d'avoir un effet néfaste et de faire perdre de vue le fait que les problèmes des océans sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés comme un tout.

4. L'impact le plus notable que la Convention a eu jusqu'à présent au niveau international a sans doute été de contribuer à faire mieux prendre conscience de l'importance fondamentale des océans pour le bien-être de la planète. La protection et la préservation du milieu marin doivent demeurer l'objectif

premier de la communauté internationale, mais les États ne doivent pas sous-estimer la contribution que les ressources des océans peuvent apporter au développement et à la croissance économique. En d'autres termes, la communauté internationale doit veiller à ce que les ressources maritimes soient utilisées et gérées de façon rationnelle et en respectant l'environnement afin qu'elles contribuent à faire vivre une population mondiale toujours plus nombreuse.

5. La contribution des ressources maritimes à l'économie mondiale est énorme. D'après une étude récente, la valeur de tous les biens et services liés aux océans s'élèverait à 21 billions de dollars, contre 12 billions de dollars pour les biens et services terrestres<sup>1</sup>. On peut discuter sur les chiffres, mais ils font ressortir, sans l'ombre d'un doute, l'importance des océans dans le patrimoine des nations.

6. Les progrès scientifiques et techniques continuent d'ouvrir de nouvelles possibilités et de poser de nouveaux défis. Les ressources génétiques tirées des fonds marins et la possibilité d'exploiter des gisements de pétrole et de gaz situés à des profondeurs toujours plus grandes ne sont que deux exemples de la façon dont la science et la technique permettent de tirer de plus en plus de richesses des océans. En même temps, il est impératif de veiller à ce que ces progrès techniques ne soient pas appliqués d'une façon qui mette en danger le milieu marin, en particulier les zones côtières sensibles. La stabilité des océans dépend dans une grande mesure de l'aptitude à anticiper les problèmes et à s'y attaquer de façon efficace. On s'efforcera donc, dans le présent rapport, d'appeler l'attention sur les secteurs critiques, qu'ils soient liés à l'application de certaines dispositions de la Convention ou à de nouvelles questions, car la communauté internationale doit coopérer et oeuvrer de façon intégrée à résoudre les problèmes avant qu'ils ne dégénèrent.

7. Bien que la Convention ait assuré de façon remarquable la stabilité des relations entre États pour ce qui est des océans, contribuant ainsi à la paix et à la sécurité internationales, il reste encore des problèmes, notamment l'utilisation des océans pour le transport d'immigrants clandestins ou pour le trafic de drogues. La piraterie est également un grave problème, en particulier dans certaines régions du monde. En outre, il faut continuer de chercher des solutions aux revendications concurrentes sur les espaces et les ressources maritimes.

8. La Convention offre un cadre pour s'attaquer à ces problèmes. À certains égards, l'autorité morale que lui confère son acceptation quasi universelle par la communauté des nations est exactement ce qu'il faut à ce moment de notre histoire. L'Assemblée générale, vu les responsabilités qui lui incombent dans le domaine des affaires maritimes et du droit

de la mer, sera appelée à contribuer plus activement à prévoir les problèmes et à élaborer des stratégies efficaces pour les résoudre.

9. Le Secrétaire général tient donc à souligner une fois de plus l'importance que revêt le débat sur «les océans et le droit de la mer» à l'Assemblée générale, non seulement pour le développement du nouveau système conventionnel d'institutions s'occupant des océans et pour l'application effective de la Convention mais aussi pour la promotion de la coopération internationale sur les questions nouvelles qui apparaissent dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer.

## **II. La Convention, ses accords d'application et les institutions nouvellement créées**

### **A. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer**

#### **1. État de la Convention**

10. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, soit une année après le dépôt du soixantième instrument de ratification. Depuis cette date, 67 autres instruments de ratification, d'adhésion ou de succession ont été déposés, ce qui porte le nombre total des parties, y compris une organisation internationale, à 127<sup>2</sup>. La participation dans les différentes régions du monde est la suivante : Afrique, 37 parties sur 53 États; Asie et Pacifique, 36 parties sur 59 États; Amérique latine et Caraïbes, 26 parties sur 33 États; Europe et Amérique du Nord, 28 parties, dont une organisation internationale (la Communauté européenne), sur 48 États. Depuis le dernier rapport (A/52/487 et Corr.1), six États ont déposé leur instrument de ratification (Afrique du Sud, Bénin, Gabon, Portugal, République démocratique populaire lao et Suriname). En outre, la Communauté européenne a déposé son instrument de confirmation formelle le 1er avril 1998. Ces nouveaux dépôts viennent confirmer la tendance générale à la participation et à l'adhésion universelles au régime juridique établi par la Convention.

#### **2. Déclarations faites en vertu de l'article 310**

11. Des déclarations ont été faites par 45 États et par la Communauté européenne au moment du dépôt de leur instrument de ratification, d'adhésion ou de confirmation formelle. À cet égard, il convient aussi de rappeler qu'entre 1982 et 1984, 35 États avaient fait des déclarations au moment de la signature. Un certain nombre d'États ont

formulé des objections à l'encontre de la teneur de certaines déclarations. Toutes les déclarations concernant la Convention et l'Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI faites avant le 31 décembre 1996 ont été analysées et reproduites dans une publication des Nations Unies de la série du droit de la mer<sup>3</sup>; le texte intégral des déclarations qui ont été faites après cette date a été communiqué aux États Membres par voie de notification dépositaire et a été publié dans les numéros 36 et 37 du *Bulletin du droit de la mer*. Il est également disponible sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer ainsi que sur celui de la Section des traités ([www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los) et [www.un.org/Depts/Treaty](http://www.un.org/Depts/Treaty), respectivement).

12. Parmi les États qui ont ratifié la Convention depuis la publication du dernier rapport (A/52/487), deux (l'Afrique du Sud et le Portugal) ont fait des déclarations. En outre, en application de l'article 5, paragraphe 1, de l'annexe IX de la Convention et de l'article 4, paragraphe 4, de l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention, la Communauté européenne a fait, lors du dépôt de son instrument de confirmation formelle, une déclaration spécifiant les matières pour lesquelles compétence lui a été transférée.

13. La Communauté européenne a déclaré qu'elle acceptait, en ce qui concerne les matières pour lesquelles compétence lui a été transférée par ses États membres parties à la Convention, les droits et obligations prévus par la Convention et l'Accord pour les États. Elle a en outre déclaré qu'elle considérait que la Convention ne reconnaissait pas le droit et la juridiction de l'État côtier en ce qui concerne l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources halieutiques autres que les espèces sédentaires au-delà de sa zone économique exclusive.

14. Selon la déclaration, la Communauté européenne a une compétence exclusive en ce qui concerne la conservation et la gestion des ressources de la pêche. Cette compétence s'applique aux eaux relevant de la juridiction nationale en matière de pêche et à la haute mer. Toutefois, les mesures relatives à l'exercice de la juridiction sur les navires, l'octroi du pavillon, l'enregistrement des navires et l'application des sanctions pénales et administratives relèvent de la compétence des États membres. En vertu de sa politique commerciale et douanière, la Communauté européenne dispose en outre de la compétence au regard des dispositions des parties X et XI de la Convention ainsi que de l'Accord de 1994 relatives aux échanges internationaux.

15. En ce qui concerne la pêche, la Communauté européenne a une compétence partagée avec ses États membres dans un certain nombre de domaines ne relevant pas directement de la conservation et de la gestion des ressources de la

pêche maritime, comme, par exemple, la recherche, le développement technologique et la coopération au développement. En ce qui concerne les dispositions relatives au transport maritime, à la sécurité du trafic maritime et à la prévention de la pollution marine, elle détient une compétence exclusive seulement dans la mesure où ces dispositions de la Convention ou les instruments juridiques adoptés en exécution de celle-ci affectent des règles communautaires existantes.

16. En ce qui concerne les dispositions des parties XIII et XIV de la Convention, la compétence de la Communauté européenne vise surtout la promotion de la coopération en matière de recherche et de développement technologique avec les pays tiers et les organisations internationales. Les activités de la Communauté européenne dans ce domaine complètent celles des États membres. Il est également question dans la déclaration des politiques et activités de la Communauté européenne en matière de contrôle des pratiques économiques inévitables, de marchés publics et de compétitivité industrielle ainsi que dans le domaine de l'aide au développement. Ces politiques peuvent présenter, notamment par référence à certaines des dispositions des parties VI et XI de la Convention, un intérêt au regard de la Convention et de l'Accord. La Communauté européenne a dit qu'elle allait faire objection à toute déclaration ou position excluant ou modifiant la portée juridique des dispositions de la Convention, en particulier celles relatives aux activités de pêche.

17. Il convient de rappeler que l'Assemblée générale, dans sa résolution 52/26, a demandé aux États, notamment, d'aligner leur législation nationale sur les dispositions de la Convention, de veiller à ce que toute déclaration qu'ils ont faite ou qu'ils feront au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, soit conforme à la Convention et de retirer toute déclaration qui ne serait pas conforme.

18. Le Secrétaire général note qu'au moins 14 des 46 déclarations qui ont été faites lors de la ratification ou de l'adhésion (7 sur les 28 déclarations qui ont été faites après l'entrée en vigueur de la Convention) semblent ne pas être conformes aux dispositions de l'article 310 ni être étayées par une autre disposition de la Convention ou par une règle quelconque du droit international général.

### **3. Déclarations faites en vertu des articles 287 et 298**

19. Depuis la parution du dernier rapport, deux États ont fait des déclarations en vertu des articles 287 ou 298. Conformément à l'article 287, paragraphe 1, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a choisi le recours à la Cour internationale de Justice comme moyen de règlement

des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention. Il a en outre déclaré que le Tribunal international du droit de la mer était une nouvelle instance qui, espérait-il, apporterait une contribution importante au règlement pacifique des différends concernant le droit de la mer. Outre les cas dans lesquels la Convention elle-même prévoyait la compétence obligatoire du Tribunal, le Royaume-Uni était disposé à envisager de soumettre des différends à ce dernier. Sa décision à cet égard serait prise en fonction de chaque cas d'espèce.

20. Le Portugal a déclaré qu'en l'absence de moyen non judiciaire de règlement des différends relatifs à l'application de la Convention, il choisirait l'un des moyens de règlement des différends ci-après : le Tribunal international du droit de la mer; la Cour internationale de Justice; un tribunal arbitral; ou un tribunal arbitral spécial. Le Portugal a en outre déclaré qu'en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des dispositions de la Convention concernant la pêche, la protection et la préservation des ressources biologiques marines et du milieu marin, la recherche scientifique, la navigation et la pollution des mers, et en l'absence de tout autre moyen pacifique de règlement des différends, il choisirait le recours à un tribunal arbitral spécial. Il a aussi déclaré qu'il n'acceptait pas les procédures obligatoires visées à la section 2 de la partie XV de la Convention en ce qui concerne les catégories de différends spécifiées au paragraphe 1, lettres a, b et c, de l'article 298, c'est-à-dire les différends relatifs à la délimitation de zones maritimes, les différends portant sur des baies ou titres historiques, les différends relatifs à des activités militaires, ou les différends pour lesquels le Conseil de sécurité exerce les fonctions qui lui sont conférées par la Charte des Nations Unies.

21. Au 30 septembre 1998, 21 États avaient fait savoir quelle procédure ils choisissaient conformément à l'article 287. Ces informations seront publiées dans la circulaire d'information sur le droit de la mer No 8.

## **B. Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention**

### **1. État de l'Accord**

22. Adopté le 28 juillet 1994 (résolution 48/263 de l'Assemblée générale), l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention est entré en vigueur le 28 juillet 1996. Ses dispositions et celles de la partie XI de la Convention doivent être interprétées et appliquées ensemble comme un seul et même instrument, et en cas d'incompatibilité entre l'Accord et la partie XI, les dispositions de l'Accord l'emportent.

tent. Toute ratification de la Convention ou adhésion à celle-ci intervenue après le 28 juillet 1994 vaut également consentement à être lié par l'Accord. En outre, un État ou une entité ne peut établir son consentement à être lié par l'Accord s'il n'a préalablement établi ou n'établit simultanément son consentement à être lié par la Convention. Les États qui étaient parties à la Convention avant l'adoption de l'Accord doivent indiquer qu'ils acceptent d'être liés par celui-ci de façon distincte, en déposant un instrument de ratification ou d'adhésion.

23. Au 30 septembre 1998, 91 parties à la Convention au total, dont la Communauté européenne, étaient liées par l'Accord. À cette date, les États parties ci-après, qui appliquent l'Accord de facto et sont membres des organes créés conformément à ses dispositions, n'avaient pas encore pris les mesures nécessaires pour y devenir parties : Angola, Antigua-et-Barbuda, Bahreïn, Bosnie-Herzégovine, Botswana, Brésil, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Costa Rica, Cuba, Djibouti, Dominique, Égypte, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Guyana, Honduras, Indonésie, Iraq, Koweït, Mali, Îles Marshall, Mexique, République démocratique du Congo, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sao Tomé-et-Principe, Somalie, Soudan, Tunisie, Uruguay, Viet Nam et Yémen.

## 2. Notifications de la qualité de membre provisoire

24. L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention étant entré en vigueur le 28 juillet 1996, son application à titre provisoire a cessé. Conformément à ses dispositions, les États et entités qui l'appliquaient provisoirement et à l'égard desquels il n'était pas encore en vigueur à la date où cette application a pris fin pouvaient demeurer membres de l'Autorité internationale des fonds marins à titre provisoire jusqu'au 16 novembre 1998 en envoyant une notification écrite au Secrétaire général à cet effet, le Conseil de l'Autorité étant habilité à proroger leur statut de membre provisoire au-delà du 16 novembre 1996. Le Conseil a approuvé un certain nombre de demandes de prorogation du statut de membre provisoire. Au 30 septembre 1998, 11 États (Bangladesh, Bélarus, Belgique, Canada, Émirats arabes unis, États-Unis d'Amérique, Népal, Pologne, Qatar, Suisse et Ukraine) continuaient d'être membres de l'Autorité à titre provisoire tout en s'efforçant de bonne foi de devenir parties à l'Accord et à la Convention. S'ils ne deviennent pas parties à la Convention et à l'Accord avant le 16 novembre 1998, ces États perdront leur statut de membre provisoire de l'Autorité.

## C. Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention

## des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs

### 1. État de l'Accord

25. L'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 relatives aux stocks chevauchants et stocks de poissons grands migrateurs (l'Accord sur les stocks de poissons de 1995) a été adopté le 4 août 1995 par la Conférence des Nations Unies sur les stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs. À la différence de ce qui se passe pour l'Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention, il n'existe aucun lien direct entre l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons et la Convention pour ce qui est de l'établissement du consentement à être lié.

26. L'Accord était ouvert à la signature jusqu'au 4 décembre 1996 et il a fait l'objet de 59 signatures au total. Au 30 septembre 1998, 18 États l'avaient ratifié<sup>4</sup>. Il entrera en vigueur 30 jours après le dépôt du trentième instrument de ratification ou d'adhésion. Bien qu'il ménage en son article 41 la possibilité de son application provisoire, aucun État ni aucune entité n'a adressé au depositaire une notification à cet effet.

### 2. Déclarations faites en vertu de l'article 43

27. En vertu de son article 43, quatre États (Chine, France, Pays-Bas et Uruguay) et la Communauté européenne ont fait des déclarations en signant l'Accord sur les stocks de poissons, et quatre États (États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Maurice et Norvège) ont fait des déclarations en le ratifiant ou en y adhérant. Plusieurs de ces déclarations, de caractère interprétatif, ont trait notamment aux pouvoirs de l'État du pavillon en matière de police, d'adoption de mesures de conservation et de gestion en haute mer et d'inspection des navires de pêche (art. 21, 22 et 23). Dans sa déclaration, la Communauté européenne a également spécifié les matières qui relèvent de sa compétence et celles qui relèvent de la compétence de ses États membres. Le texte de toutes les déclarations, qui a été distribué aux États Membres par voie de notification depositaire, est reproduit dans les numéros 30,

32, 33 et 34 du *Bulletin du droit de la mer*. Aucune nouvelle déclaration n'a été faite depuis la publication du dernier rapport.

### 3. Déclarations concernant le règlement des différends

28. Comme indiqué dans le dernier rapport (A/52/487), en ratifiant l'Accord, trois États avaient fait, conformément à son article 30, des déclarations concernant les procédures de règlement des différends : les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie et la Norvège. Aucune nouvelle déclaration concernant le règlement des différends n'a été faite.

## D. Institutions créées par la Convention

### 1. Autorité internationale des fonds marins

29. L'Autorité internationale des fonds marins est l'organisation par l'intermédiaire de laquelle les États organisent et contrôlent les activités menées dans la Zone, notamment aux fins de l'administration des ressources de celle-ci conformément au régime établi pour les fonds marins et leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale (la «Zone») dans la partie XI de la Convention et dans l'Accord de 1994 relatif à l'application de celle-ci. L'Autorité a commencé à fonctionner le 16 novembre 1994, date de l'entrée en vigueur de la Convention, conformément à l'article 308, paragraphe 3, de la Convention. Au 30 septembre 1998, l'Autorité comptait 138 membres, dont 11 membres provisoires.

30. Au cours de l'année passée, les travaux de fond de l'Autorité ont considérablement progressé, notamment l'élaboration du code d'exploitation minière des fonds marins. Un certain nombre de questions d'organisation ont également été réglées, notamment avec l'entrée en vigueur, le 26 novembre 1997, de l'Accord régissant les relations entre l'Organisation des Nations Unies et l'Autorité et l'adoption, le 26 mars 1998, puis l'ouverture à la signature, le 17 août 1998, du Protocole sur les privilèges et immunités de l'Autorité.

31. Les première et deuxième parties de la quatrième session de l'Autorité ont eu lieu à Kingston (Jamaïque) du 16 au 27 mars et du 17 au 28 août 1998, respectivement. L'Autorité s'est réunie pendant deux jours à New York les 12 et 13 octobre 1998 principalement pour traiter de la question du barème des contributions à son budget pour l'année 1999.

32. Le projet initial de code d'exploitation minière des fonds marins a été élaboré par les 22 membres de la Commission juridique et technique en août 1997 et a été soumis à l'examen du Conseil de l'Autorité en mars 1998

(ISBA/4/C/4/Rev.1). Durant les première et seconde parties de la quatrième session, le Conseil a examiné le projet et il poursuivra son examen, à titre prioritaire, à la cinquième session, qui se tiendra à Kingston, du 9 au 27 août 1999. Le projet de texte traite de la prospection et de l'exploration des gisements de nodules polymétalliques, l'un des trois types de minéraux se trouvant dans la Zone qui renferment, en quantité suffisante pour que leur exploitation soit économiquement rentable, du cuivre, du nickel, du cobalt et du manganèse. Le texte représente la première partie d'un code d'exploitation minière plus vaste qui englobera les règles, règlements et procédures pour la conduite des activités dans la Zone à mesure qu'elles progresseront. Il énonce le régime applicable pour l'exploration des gisements de nodules polymétalliques et comporte des annexes contenant un contrat d'exploitation type et des clauses standard.

33. Il convient de rappeler que le fait le plus important concernant la mise en œuvre du régime d'exploitation minière des fonds marins établi par la Convention et par l'Accord de 1994 remonte à 1997, année où l'Autorité a approuvé les plans de travail présentés par sept investisseurs pionniers enregistrés pour des activités d'exploration. Une fois que l'Autorité aura approuvé le code d'exploitation minière des fonds marins, les sept investisseurs pionniers obtiendront un contrat d'exploration.

34. Pendant que les travaux se poursuivent sur le code d'exploitation minière concernant les nodules polymétalliques, les deux autres types de minéraux se trouvant dans la Zone – les sulfures polymétalliques contenant de l'or, de l'argent, du cuivre et du zinc en quantité suffisante pour que leur exploitation soit économiquement viable, et les encroûtements cobaltifères ayant la même composition métallique que les nodules polymétalliques mais une bien plus forte teneur en cobalt – acquièrent de l'importance. Pendant la session d'août 1998 de l'Autorité, la Fédération de Russie a officiellement demandé à l'Autorité d'adopter des règles pour l'exploration de ces minéraux vu les activités de recherche systématique auxquelles ils donnent actuellement lieu (ISBA/4/A/CRP.2).

35. Au cours de l'année passée, l'Autorité a également organisé, en coopération avec le Gouvernement chinois, des journées d'étude en vue de l'élaboration de directives pour l'évaluation de l'impact sur l'environnement de l'exploration des gisements de nodules polymétalliques des fonds marins. Les journées d'étude ont eu lieu à Sanya, sur l'île chinoise d'Hainan, du 1er au 5 juin 1998. L'Autorité a l'intention d'organiser deux autres séries de journées d'étude, l'une sur les connaissances concernant les minéraux autres que les nodules polymétalliques se trouvant dans la Zone et une autre sur les techniques envisagées pour l'exploration et l'exploita-

tion des nodules polymétalliques et pour la protection de l'environnement (ISBA/4/A/11).

36. Outre l'Accord régissant les relations entre l'Organisation des Nations Unies et l'Autorité, un projet d'accord appelé à régir les relations entre l'Autorité et le Tribunal international du droit de la mer a été établi. L'Autorité l'examinera à sa prochaine session. Elle examinera également à cette session le projet d'accord de siège entre l'Autorité et le Gouvernement jamaïcain (ISBA/3/C/L.3), le projet de règlement financier et le projet de règlement du personnel.

37. Pendant la session d'août 1998, l'Assemblée a approuvé le budget de l'Autorité pour 1999, dont le montant total s'élève à 5 011 700 dollars, soit 3 811 400 dollars pour les frais de fonctionnement et frais administratifs, y compris les dépenses de personnel (36 postes dont 19 postes d'administrateur ou de fonctionnaire de rang supérieur et 17 postes d'agent des services généraux), et 1 200 300 dollars pour les services de conférence (ISBA/4/A/17). Le budget accuse une augmentation de 6,5 % par rapport au budget de 1998. En ce qui concerne le barème des contributions de ses membres à son budget de 1999, l'Autorité a décidé, à sa réunion du 13 octobre 1998, qu'il serait fondé sur le barème utilisé pour le budget ordinaire de 1998 de l'Organisation des Nations Unies (ISBA/4/A/L.7).

38. Dans ses résolutions annuelles, l'Assemblée générale «prie le Secrétaire général de veiller à ce que l'Organisation dispose des moyens institutionnels voulus pour répondre aux besoins des États, des institutions nouvellement établies, y compris l'Autorité internationale des fonds marins et le Tribunal, et des autres organisations internationales compétentes, en leur fournissant conseils et assistance...» (résolution 52/26, par.10). Conformément à ce mandat, la Division a fourni conseils et assistance à l'Autorité, en particulier en participant à ses sessions. En 1997, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a également prêté son concours à l'Autorité en exposant à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) les dispositions relatives au commerce du régime d'exploitation minière des fonds marins établi par la partie XI de la Convention et l'Accord de 1994 relatif à l'application de cette partie ainsi que les procédures de règlement des différends concernant des questions ayant trait au commerce dans le cadre du régime d'exploitation minière des fonds marins et en montrant que, dans les deux cas, les dispositions et procédures en question étaient compatibles avec celles de l'OMC<sup>5</sup>.

## 2. Tribunal international du droit de la mer

39. Le Tribunal international du droit de la mer existe depuis deux ans. Pendant la période à l'examen, il a tenu deux

sessions : la quatrième du 1er au 31 octobre 1997 et la cinquième du 21 septembre au 16 octobre 1998.

### Chambres du Tribunal

40. La Chambre de règlement des différends relatifs aux fonds marins et les trois autres chambres permanentes constituées en 1997<sup>6</sup> – la Chambre de procédure sommaire, la Chambre de règlement des différends relatifs aux pêcheries et la Chambre de règlement des différends relatifs au milieu marin – se tiennent prêtes à connaître des affaires relevant de leurs compétences.

41. L'adoption du Règlement du Tribunal à la quatrième session, le 28 octobre 1997, a marqué une étape importante. Un groupe de travail a été créé pour examiner le Règlement dans la version définitive élaborée par la Commission préparatoire de l'Autorité internationale des fonds marins et le Tribunal international du droit de la mer, version que le Tribunal avait décidé de mettre provisoirement en application en attendant son adoption officielle. Il pouvait ainsi statuer sur les affaires dont il était éventuellement saisi. L'examen du Règlement s'est achevé au cours de la quatrième session, et il a été formellement adopté par le Tribunal.

42. Le Règlement du Tribunal se compose de 138 articles adoptés simultanément en anglais et en français, langues de travail du Tribunal. Il est facile à suivre et peu onéreux tant du point de vue du Tribunal que de celui des parties à un différend et devrait permettre l'examen rapide des affaires. Il fixe l'organisation du Tribunal, les attributions du Greffier et l'organisation du Greffe. Il précise également la procédure à suivre lors du jugement d'une affaire, c'est-à-dire de l'introduction de l'instance à l'arrêt, en passant par les différentes étapes de la procédure écrite et orale. Ce règlement est disponible *in extenso* sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer (voir par. 488 à 491).

43. À sa quatrième session, le Tribunal a également examiné la résolution relative à la pratique judiciaire interne conformément à l'article 40 du Règlement du Tribunal. Cette résolution a été officiellement adoptée le 31 octobre 1997. Elle fixe la procédure que le Tribunal doit suivre pour rendre une décision dans une affaire, conduire ses délibérations et rédiger ses arrêts. Le texte en est également disponible sur le site Web de la Division (voir par. 488 à 491).

44. À sa quatrième session également, le Tribunal a examiné et adopté les directives pour la préparation et la présentation des affaires inscrites au Rôle, conformément à l'article 50 de son Règlement. Ces directives devraient être regroupées dans un manuel qui fournirait aux parties appelées devant le Tribunal des renseignements pratiques concernant

les procédures, y compris la longueur, la forme et la présentation des plaidoiries et des mémoires, et l'utilisation des moyens de communication électroniques.

### Questions financières

45. La huitième Réunion des États Parties, tenue à New York du 18 au 22 mai 1998, a approuvé le budget du Tribunal pour l'exercice 1999 et un budget complémentaire pour 1998 (voir SPLOS L.9 et L.10). Le budget approuvé pour 1999 s'élevait au total à 6 983 817 dollars, répartis comme suit : a) 6 833 817 dollars pour les dépenses renouvelables, dont 2 617 257 dollars pour la rémunération des juges, 29 167 dollars pour la caisse de retraite des juges et 3 097 060 dollars pour les traitements et autres dépenses de personnel (12 postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur, et 20 postes d'agents des services généraux), pour le personnel temporaire, l'entretien des locaux, la bibliothèque et les services divers; b) 150 000 dollars affectés aux dépenses non renouvelables, essentiellement pour l'acquisition de mobilier et de matériel. Comme l'année précédente, il n'y a pas de réserve pour imprévus, mais le Tribunal a été autorisé à virer des crédits d'une rubrique à l'autre à raison des affaires qui pourraient lui être soumises en cours d'exercice (voir document SPLOS/L.9, par. 3); le cas échéant, il présentera un rapport détaillé à la Réunion des États Parties (voir SPLOS/31, par. 25). D'autre part, les États parties ont approuvé la création d'un fonds de roulement et autorisé le Tribunal, à titre exceptionnel, d'inscrire à son crédit les économies réalisées sur les ressources budgétaires, à concurrence de 200 000 dollars. Ils ont approuvé l'ouverture d'un crédit additionnel de 356 864 dollars au budget du Tribunal pour couvrir le surcroît de dépenses de l'exercice 1996-1997.

46. L'Union européenne étant devenue partie à la Convention le 1er mai 1998, elle doit, selon l'article 19 de l'annexe VI et l'annexe IX à la Convention, verser sa quote-part au budget du Tribunal. Elle a fait savoir qu'elle était disposée à verser un montant forfaitaire de 75 000 dollars au budget de 1999 et, pour 1998, une contribution de même valeur, prorata du temps écoulé du 1er mai au 31 décembre 1998. La Réunion a pris note de cet engagement, mais la plupart des délégations ont estimé que la quote-part de l'Union européenne devait être fixée par consensus entre États parties. Il a donc été entendu que le montant forfaitaire de 75 000 dollars versé par l'Union européenne pour 1999 ne préjugerait en rien les décisions que la Réunion des États parties pourrait prendre par la suite sur cette question (SPLOS/31, par. 31 et 32).

47. Le projet de règlement financier du Tribunal (SPLOS/WP.6) a été présenté à la huitième Réunion des États

parties pour approbation, conformément à la décision prise à la cinquième Réunion (SPLOS/14). Plusieurs questions ont été soulevées pendant l'examen du texte, notamment celle des règles de présentation du budget et celle du virement des crédits d'une ligne à l'autre. La délégation de l'Union européenne a proposé de modifier le libellé de l'article sur la contribution des organisations internationales parties à la Convention. Plusieurs délégations ont jugé la modification inutile, les organisations internationales ayant dans la pratique les mêmes droits et obligations que les États parties. Certaines d'entre elles ont aussi réclamé plus de temps pour étudier le projet, qu'elles n'étaient pas encore prêtes à adopter. La huitième Réunion des États Parties a donc décidé de réexaminer le projet à la session suivante et a demandé au Tribunal de lui présenter une version du texte qui tiendrait compte des observations, propositions et modifications présentées au cours du débat (voir SPLOS/31, par. 33 à 36).

### Accords

48. L'Accord sur les privilèges et immunités du Tribunal international du droit de la mer adopté à la septième Réunion des États Parties a été ouvert à la signature le 1er juillet 1997 au Siège de l'ONU, pour une période de 24 mois. À ce jour, il a été signé par l'Argentine, la Grèce, la Jordanie, la Norvège, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Sénégal. L'Accord, qui doit être ratifié par 10 États pour entrer en vigueur, a jusqu'à présent été ratifié par la Norvège.

49. L'Accord sur la coopération et les relations entre l'Organisation des Nations Unies et le Tribunal international du droit de la mer a été conclu et signé par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et le Président du Tribunal le 18 décembre 1997, au Siège de l'ONU. Il porte organisation, entre autre choses : a) de l'échange d'informations et de documents, b) de la coopération entre les deux institutions et c) de l'échange d'installations et de services à titre onéreux.

50. Un décret provisoire a été pris par le pays hôte, l'Allemagne, pour permettre au Tribunal de fonctionner en attendant la conclusion de l'accord de siège. Les dispositions pertinentes de la Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées de l'Organisation des Nations Unies du 21 novembre 1947 s'appliquent *mutatis mutandis* au Tribunal. L'accord de siège devrait être prochainement signé par le Tribunal et le gouvernement hôte et soumis au Parlement allemand pour adoption.

51. On a également avancé sur la voie de la conclusion entre le gouvernement hôte et le Tribunal de l'accord supplémentaire réglant l'occupation et l'utilisation des locaux

permanents, lesquels devraient être achevés en 1999 (voir document SPLOS/27, par. 70 à 72).

### Activités judiciaires du Tribunal

52. Le 13 novembre 1997, le Tribunal a été saisi de la première requête introductive d'instance, déposée par Saint-Vincent-et-les Grenadines contre la Guinée en vertu de l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le différend concerne la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire *Saiga*, pétrolier battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines, qui avait été arraisonné, puis immobilisé le 28 octobre 1997 par les douanes guinéennes. Dans sa requête, Saint-Vincent-et-les Grenadines demandait la prompte mainlevée de la saisie du navire et de sa cargaison et la prompte libération de son équipage conformément à l'article 292 de la Convention. Le requérant faisait valoir que la Guinée n'avait pas respecté le paragraphe 2 de l'article 73 de la Convention et qu'elle n'avait pas compétence pour arraisonner le navire. La Guinée, quant à elle, soutenait que le navire se livrait à la contrebande, infraction tombant sous le coup du Code des douanes guinéen, et que l'immobilisation avait eu lieu après que la République de Guinée eut exercé son droit de suite, conformément à l'article 111 de la Convention.

53. Trois semaines après le dépôt de la requête de Saint-Vincent-et-les Grenadines et à l'issue de six jours de procédure orale, le Tribunal a rendu son arrêt le 4 décembre 1997. Il a ordonné que la Guinée procède à la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Saiga* et à la prompte libération de son équipage.

54. Le 13 janvier 1998, Saint-Vincent-et-les Grenadines a déposé auprès du Tribunal une requête en indication de mesures conservatoires en vertu du paragraphe 5 de l'article 290 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en attendant la constitution d'un tribunal arbitral. Le 20 février 1998, les deux États sont convenus par échange de lettres de soumettre au Tribunal le fond de l'affaire et la requête en prescription de mesures conservatoires relatives à l'arraisonnement et à l'immobilisation du *Saiga* par les autorités guinéennes le 28 octobre 1997. La procédure déjà engagée, la Guinée a libéré le navire le 4 mars 1998, conformément à l'arrêt rendu par le Tribunal le 4 décembre 1997. Le Tribunal n'avait donc plus à statuer sur la mainlevée. Toutefois, le 11 mars 1998, il a rendu une ordonnance disposant notamment que la Guinée ne donnerait pas suite au jugement de son tribunal national ni à aucune mesure administrative prise contre le *Saiga*, son capitaine et son équipage, ses propriétaires ou ses armateurs. Le Tribunal reste saisi de la requête sur le fond en attendant la présentation du contre-mémoire écrit de la République de Guinée<sup>7</sup>.

### 3. Commission des limites du plateau continental

55. La Commission des limites du plateau continental a vu le jour le 13 mars 1997 avec l'élection de ses 21 membres à la sixième Réunion des États Parties. Elle a tenu ses première et deuxième sessions à New York, en 1997. Elle a alors achevé la rédaction de son règlement intérieur, à l'exception de deux annexes et du *modus operandi* (pour plus de précision, se reporter à A/52/487, par. 43 à 53). Elle a tenu ses troisième et quatrième sessions à New York du 4 au 15 mai et du 31 août au 4 septembre 1998.

56. À sa deuxième session, la Commission avait décidé que l'annexe I de son Règlement intérieur (CLCS/3/Rev.1) (Demandes relatives à des différends entre États dont les côtes sont adjacentes ou se font face ou relatives à d'autres différends maritimes ou terrestres non résolus) ne serait adoptée qu'après examen à la huitième Réunion des États Parties.

57. À la quatrième session de la Commission, le Président a informé les membres des résultats des délibérations de la huitième Réunion des États Parties (SPLOS/31, par. 41 à 56) sur les questions que lui avaient déferées la Commission (SPLOS/28).

58. Le Président a indiqué à propos de l'annexe I du Règlement intérieur que les États parties souhaitaient que le Règlement soit formulé en termes neutres et se borne à préciser ce que la Commission pouvait ou ne pouvait pas faire. Comme il en avait été convenu à la huitième Réunion, la Commission a examiné et approuvé les modifications de forme proposées par le Président afin de bien préciser que le règlement ne portait que sur le fonctionnement de la Commission, à l'exclusion des droits et obligations des États.

59. La Commission a ensuite examiné les commentaires et les projets d'amendement concernant l'annexe I du Règlement intérieur, que le Président avait reçus des États-Unis, de l'Inde, du Mexique et de la République de Corée. Elle a conclu que les questions évoquées dans ces communications avaient déjà été examinées en détail. Les commentaires et projets d'amendement n'ayant pas recueilli l'assentiment général, la Commission n'a pas rouvert le débat sur l'annexe I.

60. À sa deuxième session, la Commission avait différé l'adoption de l'annexe II sur la confidentialité en attendant que soit résolue de façon satisfaisante la question de la responsabilité des membres de la Commission dans le cas où un État prétend que le secret a été violé. À cette même session, elle avait décidé de demander l'avis du Conseiller juridique de l'ONU sur le point de savoir si ses membres

jouissent des privilèges et immunités accordés aux experts des Nations Unies en mission.

61. Le Conseiller juridique a répondu par un «avis juridique sur l'applicabilité de la Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies aux membres de la Commission» (CLCS/5), qui se conclut par :

«... il apparaît que, sur la base de précédents établis pour des organes analogues créés par traité, les membres de la Commission des limites du plateau continental peuvent être considérés comme des experts en mission auxquels s'applique l'article VI de la Convention générale» [Convention sur les privilèges et immunités des Nations Unies].

62. Le Président a indiqué que la Réunion des États Parties à la Convention avait pris note de cet avis. À cet égard, la question de la responsabilité des membres de la Commission en cas d'allégation de violation du secret avait reçu une réponse satisfaisante.

63. La Commission a également examiné les commentaires portant sur le paragraphe 2 de la règle 5 figurant à l'annexe II du Règlement intérieur. Elle a accepté plusieurs amendements à cette annexe et un nouvel article 7, relatif à la restitution des données confidentielles à l'État côtier. Ces modifications ont été adoptées après examen des observations communiquées au Président par l'Allemagne et les États-Unis. Le 4 septembre 1998, la Commission a officiellement adopté son Règlement intérieur.

64. La Commission a également décidé de demander l'avis du Conseiller juridique sur la marche à suivre au cas où il deviendrait nécessaire d'engager une procédure sur plainte pour infraction à la règle de confidentialité.

65. À sa troisième session, la Commission a créé un Comité de rédaction des directives scientifiques et techniques afin d'aider les États côtiers à préparer leur dossier concernant les limites extérieures de leur plateau continental. Une première version des directives a été achevée avant la fin de la session. Il a été décidé de poursuivre les travaux entre les sessions et d'incorporer au texte toute nouvelle modification qui serait ainsi examinée à la session suivante.

66. À sa quatrième session, la Commission a examiné les directives et les a adoptées à titre provisoire (à paraître sous la cote CLCS/L.6). Elle a décidé que dans l'attente de leur adoption officielle à la session suivante, elles pourraient s'appliquer à titre provisoire. Les passages du texte sur lesquelles le consensus ne s'était pas fait seraient indiqués par des crochets, et les membres pourraient proposer de nouveaux amendements à l'ensemble du texte.

67. En ce qui concerne la question de savoir si l'acception des termes «États» et «États côtiers» couvre les États qui ne sont pas parties à la Convention, la Commission a suivi la recommandation de la Réunion des États Parties et décidé de n'interroger le Conseiller juridique que si la nécessité s'en faisait sentir.

68. Pour ce qui est du fonds d'affectation spéciale visant à fournir une aide pour le financement de la participation des membres de la Commission originaires des pays en développement, la Commission a prié son Président d'écrire à la Réunion des États Parties pour prendre son avis. Selon les membres, la question de ce fonds serait soulevée à la cinquante-quatrième session de l'Assemblée générale, l'année prochaine.

69. La Commission a décidé de tenir deux sessions en 1999 : la cinquième – deux semaines, du 3 au 14 mai 1999 – à laquelle elle adopterait notamment les directives scientifiques et techniques, et la sixième, du 30 août au 3 septembre 1999. Mais si aucun dossier n'était reçu d'un État, elle reconsidérerait la durée des sessions de l'an prochain au regard de la charge de travail effective.

## E. Réunions des États Parties

70. La huitième Réunion des États Parties à la Convention, convoquée par le Secrétaire général conformément à l'article 319, paragraphe 2, alinéa e), de la Convention, s'est tenue du 18 au 22 mai 1998. Elle s'est essentiellement consacrée à l'examen du projet de budget du Tribunal international du droit de la mer pour 1999 et du budget additionnel de 1996-1997 (SPLOS/WP.8), au Règlement intérieur de la Réunion des États Parties (SPLOS/2/Rev.3 et Add. 1), notamment à l'article 53 consacré aux décisions sur les questions de fond, et au rôle de la Réunion des États Parties dans l'examen des questions maritimes et relatives au droit de la mer. Elle a également examiné plusieurs questions qui lui avaient été renvoyées par la Commission des limites du plateau continental.

71. La Réunion a approuvé le budget du Tribunal pour 1999 (SPLOS/WP.5), la création d'un fonds de roulement et l'ouverture de crédits additionnels pour couvrir les dépassements encourus pendant l'exercice budgétaire 1996-1997 (voir par. 45).

72. La Réunion a également examiné la question des pensions de retraite des juges du Tribunal. Elle a décidé de la trancher avant la fin du mandat du premier groupe de juges (30 décembre 1999) et de l'inscrire à l'ordre du jour de la neuvième Réunion.

73. Le Président de la Commission des limites du plateau continental avait indiqué par lettre (SPLOS/28) les questions que la Commission souhaitait voir examinées par la Réunion des États Parties (voir par. 57 à 64 et 67 et 68).

74. Un débat approfondi s'est engagé, centré sur l'article 53 du Règlement intérieur de la Réunion des États Parties (SPLOS/2/Rev.3) car il s'agissait en particulier de savoir si les deux tiers des voix faisaient une majorité suffisante pour décider des questions de fond d'ordre financier et budgétaire, et s'il fallait créer une commission financière. Aucun consensus ne s'est dégagé ni sur les décisions financières ni sur la commission financière. La Réunion a décidé d'inscrire le sujet à l'ordre du jour de sa prochaine réunion.

75. Deux organisations non gouvernementales, la Chambre internationale de la marine marchande et le Seamen's Church Institute, ont été invitées à participer aux travaux de la Réunion en qualité d'observateurs. Elles ont appelé l'attention sur le problème de la piraterie, de plus en plus préoccupant dans de nombreuses régions du monde, où les actes de piraterie sont fréquents dans les eaux territoriales de plusieurs États côtiers. Elles ont fait remarquer que beaucoup d'incidents n'étaient pas signalés et que l'on pouvait dans bien des cas déplorer le manque de volonté politique ou de moyens financiers pour lutter contre ce problème. Elles ont réclamé de nouveaux moyens de lutte contre la piraterie et l'inscription de ce problème en bonne place à l'ordre du jour de l'ONU (voir aussi par. 145 à 153). Elles ont dit s'inquiéter des conditions de travail des gens de mer, du non-respect par des États du pavillon des obligations qui leur incombaient en vertu de l'article 94 de la Convention et du fait que les politiques adoptées par les États du port n'étaient pas conformes à l'article 98 de la Convention.

76. Quelques délégations ont déclaré que leur gouvernement accordait un rang de priorité élevé à ces questions et qu'une action régionale était engagée pour lutter contre la piraterie et le banditisme en mer. D'autres ont fait observer que ces questions relevaient plutôt de l'Assemblée générale des Nations Unies et de l'Organisation maritime internationale.

77. Résumant les débats de la Réunion, le Président a déclaré que le budget du Tribunal était raisonnable et adapté aux objectifs d'une instance chargée du règlement pacifique des différends maritimes. Il a ajouté qu'il ne suffisait pas d'approuver le budget, encore fallait-il que les États parties s'acquittent de leurs obligations financières et versent leurs contributions intégralement et en temps voulu.

78. La neuvième Réunion des États parties à la Convention se tiendra à New York du 19 au 28 mai 1999. Comme le mandat de sept des juges du Tribunal prendra fin en 1999, des

élections auront lieu le 24 mai 1999. Seront notamment inscrits à l'ordre du jour de la neuvième Réunion : le rapport du Tribunal du droit de la mer, présenté pour examen conformément à l'article 6 du Règlement intérieur de la Réunion; le projet de budget du Tribunal pour l'an 2000; les conditions de l'octroi de pensions de retraite aux juges du Tribunal en vertu du paragraphe 7 de l'article 18 de l'annexe VI à la Convention; le projet de règlement financier du Tribunal.

## F. Mécanismes de règlement des différends

79. L'obligation de régler les différends par des moyens pacifiques est fixée à la partie XV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'arbitrage et la conciliation sont deux des mécanismes prévus.

### Arbitrage

80. La Convention dispose que toute partie à un différend peut le soumettre à la procédure d'arbitrage prévue à l'annexe VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer par notification écrite adressée à l'autre ou aux autres parties au différend. Elle stipule que chaque État partie peut désigner quatre arbitres ayant l'expérience des questions maritimes et jouissant de la plus haute réputation d'impartialité, de compétence et d'intégrité. Les personnes désignées constituent une liste dressée et tenue par le Secrétaire général de l'ONU. Y figurent actuellement : Vladimir Kopal (République tchèque); Daniel Bardonnnet, Pierre-Marie Dupuy, Jean-Pierre Quéneudec et Laurent Lucchini (France); Renate Platzoeder (Allemagne); Adriaan Bos, E. Hey et A. Soons (Pays-Bas); Vladimir S. Kotliar, Vladimir N. Trofimov et Kamil A. Bekyashev (Fédération de Russie); M. S. Aziz, S. Sivarasan, C. F. Amerasinghe et A. R. Perera (Sri Lanka); Sayed Shawgi Hussain, Ahmed Elmufti (Soudan); Christopher Greenwood, Elihu Lauterpacht et Sir Arthur Watts (Royaume-Uni).

### Conciliation

81. La Convention prévoit également que les parties à un différend peuvent convenir, conformément à l'article 284, de soumettre leur affaire à la conciliation. Conformément à l'annexe V de la Convention, chaque État partie est habilité à désigner quatre conciliateurs jouissant de la plus haute réputation d'impartialité, de compétence et d'intégrité. Les personnes désignées constituent une liste dressée et tenue par le Secrétaire général de l'ONU. Y figurent actuellement : Vladimir Kopal (République tchèque); M. S. Aziz, M. Sivarasan, C. F. Amerasinghe et A. R. Perera (Sri Lanka); Abderahman El Khalifa et Sayed Eltahir Hamadalla (Soudan).

### Arbitrage spécial

82. La Convention dispose aussi que toute partie à un différend relatif à l'interprétation ou à l'application des articles de la Convention concernant la pêche, la protection et la préservation du milieu marin, la recherche scientifique marine ou la navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion, peut soumettre l'affaire à l'arbitrage spécial prévu à l'annexe VIII de la Convention. En tel cas, il est constitué un tribunal arbitral spécial conformément à l'article 2 de l'annexe VIII composé de cinq membres choisis de préférence sur la liste dressée et tenue par les institutions spécialisées des Nations Unies, chacune pour son domaine de compétence. Chaque État partie est habilité à désigner, dans chaque domaine, deux experts qui ont une compétence juridique, scientifique ou technique établie et généralement reconnue en la matière et qui jouissent de la plus haute réputation d'impartialité et d'intégrité. Sont invitées à dresser et à tenir une liste d'experts les institutions spécialisées ci-après : en matière de pêche, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO); en matière de protection et de préservation du milieu marin, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE); en matière de recherche scientifique marine, la Commission océanographique intergouvernementale (COI); en matière de navigation – pollution par les navires ou par immersion comprise – par l'Organisation maritime internationale (OMI). Les institutions spécialisées adressent une copie de leur liste au Secrétaire général de l'ONU.

83. Au 30 septembre 1998, le Secrétaire général a reçu des listes à jour de l'OMI et de la FAO, et une liste complète du PNUE. On peut se procurer ces listes en s'adressant à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer (Bureau des affaires juridiques); elles ont également paru dans la Circulaire d'information sur le droit de la mer.

## III. L'espace maritime

### A. La pratique des États : aperçu régional

84. On trouvera ci-après un aperçu, par région, de la pratique des États par rapport aux règles fixées par la Convention, telle qu'elle ressort des changements apportés à leur législation, des autres dispositions prises et des traités de délimitation. On constatera que les États, qu'ils soient ou non parties à la Convention, tendent largement à respecter ces règles.

85. Si les États tendent de plus en plus à se conformer aux dispositions de la Convention, il ne faut pas en conclure pour

autant que celle-ci est toujours parfaitement respectée. Il existe en effet plusieurs cas où la législation nationale s'écarte des règles qu'elle pose; par exemple, il arrive que pour pouvoir exercer le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, il faille préalablement donner notification ou demander l'autorisation, ou que la réglementation de la recherche scientifique marine aille à l'encontre du principe du consentement. Il ne faut pourtant pas oublier, comme cela a souvent été réaffirmé, notamment par l'Assemblée générale dans sa résolution 52/26, que la Convention a un caractère unitaire. On notera aussi que beaucoup d'États n'ont toujours pas harmonisé leur législation avec la Convention, même lorsqu'ils sont parties à celle-ci.

86. On trouvera ci-après un bref aperçu des changements que les États ont apportés à leur pratique durant l'année écoulée, jusqu'au 30 septembre 1998.

#### 1. Afrique

87. Le Nigéria a adopté le 1er janvier 1998 un décret (*Territorial Waters (Amendment) Decree 1998*) qui ramène l'étendue de sa mer territoriale de 30 à 12 milles marins. Le texte de ce décret sera reproduit dans le *Bulletin du droit de la mer* No 38).

88. Sao Tomé-et-Principe a communiqué à l'ONU le texte d'une loi (No 1/98), adoptée le 23 mars 1998 et abrogeant les précédents actes législatifs 14/78, 15/78 et 48/82, par laquelle il a délimité ses eaux intérieures, archipélagiques et territoriales et sa zone économique exclusive, de façon à préserver ses intérêts et ses droits sur la faune et la flore et sur les autres ressources que recèlent ces zones maritimes. (Voir *Bulletin du droit de la mer* No 37.)

#### 2. Asie et Pacifique

89. L'Indonésie a promulgué le 16 juin 1998 un acte réglementaire (No 61) concernant les coordonnées géographiques de ses lignes de base archipélagiques dans la mer de Natuna, au nord-ouest de Bornéo, qui comprend les eaux entourant les îles Bintan, Anambas, Natuna Utara et Natuna Selatan. Cet acte fait suite à la loi No 6 du 8 août 1996 régissant les eaux indonésiennes, qui a abrogé la loi No 4 du 18 février 1960. La loi de 1996 modifie certaines lignes de base archipélagiques, mais contrairement à la loi précédente, elle ne précise pas de coordonnées géographiques, comportant seulement une carte provisoire, présentée à titre indicatif en attendant que des cartes à échelle exacte et des listes de coordonnées géographiques soient établies. Si elle maintient la plupart des lignes de base archipélagiques établies par la loi No 4, elle modifie cependant celles qui cernent la mer de Natuna, la carte qui l'accompagne englobant cette mer dans

les eaux archipélagiques, ce qui n'avait jamais été spécifié jusqu'alors. L'une des voies de circulation que l'Indonésie a proposées à l'Organisation maritime internationale (OMI), conformément à la disposition 53 (9) de la Convention, passant par la mer de Natuna, il a fallu dresser la liste des nouvelles coordonnées de cette zone des eaux archipélagiques indonésiennes; l'OMI a approuvé en mai 1998 les voies de circulation proposées. (Le texte de l'acte réglementaire No 61 sera reproduit dans le *Bulletin du droit de la mer* No 38.)

90. La Chine a adopté le 26 juin 1988 une loi concernant sa zone économique exclusive et son plateau continental et qui pose les bases juridiques à partir desquelles seront élaborés les textes réglementaires. (Le texte de cette loi sera reproduit dans le *Bulletin du droit de la mer* No 38.)

91. Le Viet Nam a adressé le 6 août 1998 au Secrétaire général une note exposant sa position à l'égard de la loi précitée. Se référant, entre autres observations, à l'article 2 de cette loi, qui pose que la zone économique exclusive et le plateau continental chinois doivent être mesurés à partir de lignes de base établies par la Chine elle-même, il réaffirme que la Déclaration promulguée par la Chine le 15 mai 1996 en ce qui concerne les lignes de base de sa mer territoriale, y compris les lignes de base dans l'archipel de Hoang Sa, est contraire au droit international et constitue une grave atteinte à la souveraineté territoriale du Viet Nam, qui s'étend, selon la note, à cet archipel. Le Viet Nam considère donc la Déclaration comme nulle et non avenue. (À la demande du Gouvernement vietnamien, cette note de protestation a été communiquée à tous les États Membres de l'ONU (LOS/1, 17 août 1998); la teneur en sera reproduite dans le *Bulletin du droit de la mer* No 38.)

92. Le Cambodge a adressé le 28 mai 1998 à l'ONU une note verbale exposant sa position à l'égard du traité relatif au tracé de la frontière maritime entre la Thaïlande et le Viet Nam, signé à Bangkok le 9 août 1997. Le Cambodge rappelle qu'il n'a jamais reconnu ce tracé décidé par les deux pays signataires, qui constitue une atteinte à sa souveraineté et à ses droits dans sa zone économique exclusive et sur son plateau continental dans «cette partie du golfe de Thaïlande», estime-t-il, spécifiant que ce tracé n'a aucun effet sur ses droits et sur ses intérêts légitimes dans cette zone. Le Cambodge réserve dans tous les cas sa position en ce qui concerne toute délimitation existant dans cette partie du golfe de Thaïlande ou pouvant être établie ultérieurement sans son agrément. (Voir *Bulletin du droit de la mer* No 37.)

### 3. Amérique latine et Caraïbes

93. Le Panama a promulgué le 10 février 1998 un décret (No 7) portant création de l'Autorité maritime panaméenne,

institution autonome dotée de la personnalité juridique, disposant d'avoirs propres et non assujettie aux dispositions internes (article premier du décret). L'Autorité a pour vocation d'appliquer la stratégie nationale relevant de sa compétence, en coordonnant ses activités avec les administrations panaméennes chargées des affaires maritimes, entre autres l'Autorité du canal de Panama, et est l'organe national suprême investi des droits et devoirs du Panama au regard de la Convention. Le décret spécifie en détail les fonctions et la composition (y compris le mode de désignation des organes directeurs) de tous les organes et services rattachés à l'Autorité, ainsi que le mode de contrôle des avoirs et finances de celle-ci. Il traduit une réelle volonté de mettre en place des rouages assurant la coordination entre tous les secteurs intéressés aux affaires maritimes. (Voir *Bulletin du droit de la mer* No 37.)

### 4. Europe et Amérique du Nord

94. Monaco a institué, par une loi promulguée le 27 mars 1998 (No 11/98), un code de la mer qui vise les questions de droit international, par exemple, le régime juridique des zones maritimes, aussi bien que les sujets habituels du droit maritime comme la navigation et les messageries, en respectant la perspective unitaire de la Convention. (Le texte de ce code sera reproduit dans le *Bulletin du droit de la mer* No 38.)

95. La Bulgarie et la Turquie ont réglé plusieurs questions litigieuses en signant le 4 décembre 1997 à Sofia un Accord concernant le tracé de la frontière entre les deux États à l'embouchure de la Resovska/Mutludere et la délimitation de leurs espaces maritimes respectifs dans la mer Noire. Cet accord fixe la frontière terrestre entre les deux pays et les lignes servant de base au tracé des frontières maritimes, délimite la mer territoriale s'étendant sur 12 milles marins de chacun des deux pays, de même que leur plateau continental et leur zone économique exclusive, qui s'étendent jusqu'à la limite qui sépare le plateau continental/zone économique exclusive de la Turquie et celles de la Fédération de Russie. (Le texte de cet accord sera reproduit dans le *Bulletin du droit de la mer* No 38.)

96. Dans une déclaration conjointe, dont leurs représentants permanents respectifs ont transmis le texte au Secrétaire général le 20 janvier 1998 (A/52/774), la Bulgarie et la Turquie ont rappelé que la question de la délimitation des eaux territoriales, de la zone économique exclusive et du plateau continental de chacun des deux États était restée en suspens pendant plus de 40 ans et avait été le sujet de nombreuses réunions bilatérales depuis 1964. Les relations entre les deux pays, déjà très bien engagées, se trouveraient encore davantage consolidées grâce à cet accord de règlement qui «prouve amplement que des problèmes bilatéraux qui existent

de longue date peuvent être résolus par voie de négociation, c'est-à-dire par l'un des tous premiers moyens de règlement pacifique des différends prévu dans la Charte des Nations Unies». (Voir *Bulletin du droit de la mer* No 36.)

97. L'Espagne a remis le 9 juin 1998 au Secrétaire général, en sa qualité de dépositaire, la liste des coordonnées géographiques des limites de sa zone de pêche protégée en Méditerranée, qui a été créée par le décret 1315/1997 du 1er août 1997. À part deux points au sud de Cabo de Gata, la limite est partout fixée à mi-distance entre les côtes espagnoles et celles des autres pays riverains de la Méditerranée. (Le texte du décret 1315/1997 a été reproduit dans le *Bulletin du droit de la mer* No 36; la liste des coordonnées géographiques figure dans le *Bulletin* No 37.) La France a contesté les limites de la zone de pêche protégée qui ont été fixées par l'Espagne. (La teneur de la protestation de la France sera reproduite dans le *Bulletin du droit de la mer* No 38.)

## B. Limites fixées par les États

98. Les États se conforment le plus souvent aux dispositions de la Convention régissant l'étendue des zones maritimes. Cela ressortait déjà de l'état récapitulatif présenté dans le rapport précédent et cette tendance n'a fait que se confirmer depuis.

99. Maintenant que le Nigéria a modifié sa législation, il ne reste plus que 11 États sur 145 qui fixent les limites de leurs eaux territoriales au-delà de 12 milles marins. Huit d'entre eux (cinq en Afrique et trois en Amérique latine) les établissent à 200 milles; un État d'Amérique latine, qui n'est pas partie à la Convention, désigne cet espace comme son «domaine maritime» mais reconnaît expressément la liberté de navigation et de survol au-delà de 12 milles sur toute cette étendue (on a par conséquent fait figurer dans le tableau ci-dessous cette zone dans une rubrique distincte, «Autres zones maritimes», au lieu de la considérer comme une mer territoriale de plus de 12 milles marins). Un seul État a fixé les limites de la zone contiguë au-delà de 24 milles marins (35).

100. Les États se conforment strictement à la Convention en ce qui concerne la zone économique exclusive et la zone de pêche. Dans certains cas, les deux zones se superposent, tandis que dans d'autres cas, l'État n'a que l'une ou l'autre, selon les conditions qui lui sont propres. On n'a considéré dans le tableau que les États dont la zone de pêche s'étend au-delà de la mer territoriale et qui n'ont pas de zone économique exclusive. En ce qui concerne le plateau continental, beaucoup d'États (25) conservent leur législation antérieure, qui reprend la définition établie par la Convention de Genève de 1958 relative aux limites du plateau continental; sur les

23 États qui ne se basent pas sur les repères fixés par la Convention de Genève ou la Convention sur le droit de la mer, seuls deux, en fait, sont en contravention avec l'article 76 de la Convention de 1982.

## Délimitation par les États côtiers<sup>a</sup> de leurs zones maritimes

| <i>Zone maritime</i>      | <i>Limites extérieures ou étendue</i>                                                                                    | <i>États<br/>d'Afrique</i> | <i>États<br/>d'Asie et<br/>du Pacifique</i> | <i>États<br/>d'Europe et<br/>d'Amérique du Nord</i> | <i>États<br/>d'Amérique<br/>latine et des Caraïbes</i> | <i>Ensemble<br/>du monde</i> |
|---------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------|
| Mer territoriale          | Jusqu'à 12 milles marins                                                                                                 | 30                         | 46                                          | 30                                                  | 27                                                     | 133                          |
|                           | Plus de 12 milles marins                                                                                                 | 7                          | 1                                           | —                                                   | 3                                                      | 11                           |
| Zone contiguë             | Jusqu'à 24 milles marins                                                                                                 | 16                         | 24                                          | 10                                                  | 16                                                     | 66                           |
|                           | Plus de 24 milles marins                                                                                                 | —                          | 1                                           | —                                                   | —                                                      | 1                            |
| Zone économique exclusive | Jusqu'à 200 milles marins (étendue circonscrite par une ligne de délimitation, une ligne médiane, des coordonnées, etc.) | 25                         | 36                                          | 19                                                  | 26                                                     | 106                          |
| Zone de pêche             | Jusqu'à 200 milles marins                                                                                                | 5                          | 3                                           | 6                                                   | 1                                                      | 15                           |
|                           | 200 milles marins et/ou rebord externe de la marge continentale (Convention)                                             | 9                          | 17                                          | 4                                                   | 13                                                     | 43                           |
| Plateau continental       | Profondeur de 200 mètres et/ou exploitabilité (Convention de 1958)                                                       | 4                          | 8                                           | 10                                                  | 3                                                      | 25                           |
|                           | Autres limites (prolongement naturel, absence de définition, etc.)                                                       | 2                          | 6                                           | 8                                                   | 7                                                      | 23                           |
| Autres zones maritimes    | 200 milles marins                                                                                                        | —                          | —                                           | —                                                   | 1                                                      | 1                            |

<sup>a</sup> Ensemble du monde sauf Bosnie-Herzégovine, Géorgie et Slovénie, pour lesquelles on ne possède pas d'indications.

### C. Dépôt de cartes marines et de listes de coordonnées géographiques et respect de l'obligation de leur donner la publicité voulue

#### 1. Dépôt et publicité voulue des cartes marines et des listes de coordonnées géographiques relatives aux lignes de bases droites, aux lignes de bases archipélagiques et à diverses zones maritimes

101. En vertu des articles 16 (par. 2), 47 (par. 9), 75 (par. 2) et 84 (par. 2) de la Convention, l'État côtier est tenu de déposer auprès du Secrétaire général les cartes marines et les listes de coordonnées géographiques indiquant les lignes de bases droites et les lignes de bases archipélagiques ainsi que celles qui indiquent les limites extérieures de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et du plateau continental. L'État côtier est tenu de donner à ces cartes et listes de coordonnées géographiques la publicité voulue. De même, en vertu de l'article 76 (par. 9), l'État côtier est tenu de remettre au Secrétaire général les cartes et renseignements pertinents, y compris les données géodésiques, qui indiquent de façon permanente les limites extérieures de son plateau

continental lorsque celui-ci s'étend au-delà de 200 milles marins. Dans ce cas, c'est au Secrétaire général qu'il appartient de donner à ces documents la publicité voulue.

102. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer, qui est le service du Secrétariat responsable en la matière, a pris les dispositions matérielles nécessaires pour assurer la garde des cartes marines et listes de coordonnées géographiques qui doivent être déposées conformément à la Convention. Elle a aussi adopté un système pour les enregistrer et pour aider les États à leur donner la publicité voulue comme ils y sont tenus. Les informations communiquées sont récapitulées dans un fichier informatisé et, pour leur donner la publicité voulue, la Division informe les États parties, par une «notification de zone maritime», que des cartes et coordonnées géographiques ont été déposées. Ces renseignements sont également reproduits dans la Circulaire d'information sur le droit de la mer, qui est diffusée auprès de tous les États. Au 30 septembre 1998, des cartes ou des listes de coordonnées géographiques relatives aux lignes de bases droites, aux lignes de bases archipélagiques et à diverses zones maritimes avaient été déposées auprès du Secrétaire général par les États parties suivants : Allemagne, Argentine, Chine, Chypre, Costa Rica, Espagne, Finlande, Italie, Jamaïque, Japon, Myanmar, Norvège, Roumanie et Sao Tomé-et-Principe.

103. Depuis le rapport de l'année dernière, des cartes marines ou des listes de coordonnées géographiques ont été déposées auprès du Secrétaire général par les États suivants : Japon (cartes marines indiquant les lignes de bases droites et les limites extérieures de certaines parties de la mer territoriale), Sao Tomé-et-Principe (listes de coordonnées géographiques pour tracer les lignes de bases archipélagiques et les limites extérieures de la zone économique exclusive et une carte marine de diverses zones marines), Espagne (coordonnées géographiques des points délimitant sa zone de pêche protégée en Méditerranée).

104. La Division a créé une base de données fondée sur le Système d'information géographique (SIG), qui utilise des techniques de pointe pour convertir l'information déposée (cartes, cartes marines et listes de coordonnées) et l'intégrer dans une base de données SIG mondiale. La base de données SIG permet à la Division de transcrire sous forme de cartes les données géographiques déposées sous forme de coordonnées. Lorsque les États parties déposent des cartes, le SIG sert simplement à reproduire en format numérique les caractéristiques géographiques provenant des cartes, à les relier à la base de données contenant les données correspondantes (coordonnées géographiques, descriptions, etc.) et à produire une image incorporant les symboles cartographiques appropriés. Le plus souvent, les États parties ne déposent que des coordonnées géographiques. Le SIG est alors utilisé pour convertir les données déposées dans le format qui convient pour les intégrer dans la base de données, afficher les coordonnées sur une carte et établir la forme qu'elles représentent (point, ligne, polygone). Ce procédé permet à la Division de répondre aux fréquentes demandes de cartes correspondant aux données géographiques – aux niveaux national, régional et mondial. C'est aussi un outil qui permet à la Division de vérifier l'exactitude des informations déposées. La base de données SIG est connectée, au sein de la Division, à la base de données de la législation nationale, ce qui permet à la Division d'accéder à d'autres informations pertinentes liées à certaines caractéristiques géographiques.

## **2. Obligation de donner la publicité voulue à d'autres informations conformément à la Convention**

105. La Division s'efforce également d'aider les États à s'acquitter de l'obligation que leur fait la Convention de donner la publicité voulue à d'autres informations, à savoir : les lois et règlements, adoptés par un État côtier, relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale (art. 21, par. 3), les lois et règlements, adoptés par les États riverains de détroits, relatifs au passage en transit dans les eaux des détroits servant à la navigation internationale (art. 42, par. 3), les voies de

circulation que les États côtiers et les États riverains de détroits désignent et les dispositifs de séparation du trafic qu'ils prescrivent et les voies et dispositifs qu'ils désignent ou prescrivent en remplacement de ces derniers, dans la mer territoriale et dans les détroits servant à la navigation internationale (art. 22, par. 4, et 41, par. 6) ainsi que les voies de circulation que les États archipels désignent et les dispositifs de séparation du trafic qu'ils prescrivent et les voies et dispositifs qu'ils désignent ou prescrivent en remplacement de ces derniers, dans les eaux archipélagiques (art. 53, par. 7, et art. 10). Un certain nombre d'États parties ont communiqué des informations dans le cadre de cette obligation et ces informations sont reproduites dans la Circulaire d'information sur le droit de la mer. L'assistance concernant l'obligation de donner la publicité voulue aux voies de circulation maritime et aux dispositifs de séparation du trafic est fournie aux États en coopération avec l'Organisation maritime internationale (OMI).

106. Aucune information nouvelle concernant les articles 21, 22, 41, 42 et 50 de la Convention n'a été communiquée par des États depuis le rapport de l'année dernière, mais, le 3 juin 1998, le Représentant permanent du Mexique a demandé au Secrétaire général de faire savoir que le Mexique suspendait temporairement l'exercice du droit de passage inoffensif dans des zones déterminées de sa mer territoriale, comme l'y autorisait l'article 25 (par. 3) de la Convention. Le 5 juin 1998, le Secrétaire général a donc communiqué à tous les États Membres le document T.S.N.1.1998 par lequel il les informait de la décision du Mexique de suspendre l'exercice du droit de passage inoffensif.

## **IV. États présentant des caractères géographiques spéciaux**

### **A. Petits États insulaires**

107. On a continué d'étudier les problèmes des petits États insulaires en développement et leurs besoins particuliers du point de vue du chapitre 17 d'Action 21 et, plus précisément, dans le cadre du Programme d'action de la Barbade qui vise le développement durable de ces pays. Les actions lancées en application de ces deux séries de recommandations ont été traitées, de même que diverses questions connexes, lors de la sixième session de la Commission du développement durable, qui disposait notamment d'un rapport de situation sur la mise en oeuvre du Programme de la Barbade (E/CN.17/1998/7 et Add.1 à 9), établi par le Secrétaire général. Dans cette analyse, on faisait état des inquiétudes des petits pays insulaires en développement devant les risques de

changements climatiques et d'une montée du niveau des mers, cette dernière devant, au cours du siècle prochain, se situer au mieux, selon ce qu'indiquent les simulations climatiques, aux environs de 50 centimètres, avec des amplitudes allant de 13 à 94 centimètres, sous l'effet de la dilatation thermique de la masse océanique et de la fonte des glaciers et calottes polaires.

108. Selon ce même rapport, les écosystèmes et la diversité biologique du milieu marin des petits États insulaires en développement sont particulièrement en péril : le tourisme et la pêche provoquent la disparition des récifs de corail, les zones aquatiques sont transformées par la sédimentation, reprises par la végétation et polluées, les catastrophes naturelles sont fréquentes, la transformation des mangroves et des zones humides entraîne la disparition d'importantes zones d'alevinage, et les zones poissonneuses sont abusivement exploitées – ainsi la pêche trop intensive pratiquée par les petites entreprises et à l'échelle artisanale a fait que les pêcheries côtières des petites îles, autrefois abondantes, sont devenues rares; en outre, les grands filets dérivants employés pour la pêche en haute mer déciment les mammifères marins, les tortues, les oiseaux et les poissons qui ne sont pas des espèces pêchées. Il est difficile de quantifier l'étendue des dommages ainsi causés aux biotes marins, car les contrôles sont insuffisants.

109. On recense dans le rapport les mesures qui ont été prises, par les pays individuellement, à l'échelle des régions ou de manière générale, pour répondre à ces problèmes. On indique aussi les initiatives et activités lancées par les organismes des Nations Unies pour aider les petits États insulaires en développement et on recommande les actions à entreprendre.

110. Dans sa décision concernant les petits États insulaires en développement, la Commission du développement durable<sup>8</sup> a considéré entre autres questions le changement climatique et l'élévation du niveau des mers, la gestion des déchets, les ressources en eau douce (en faisant ressortir le lien vital qui existe avec la gestion des richesses et des déchets des zones côtières et marines) et la préservation de la diversité biologique. Elle a constaté encore une fois que les petites îles seraient particulièrement sensibles à un changement du climat de la planète et que la montée du niveau des mers que celui-ci provoquerait aurait très certainement de graves conséquences pour leur milieu naturel et leur diversité biologique. La Commission a noté que la pollution que provoquent les navires, y compris les déchets qu'ils rejettent et surtout les risques de marée noire, préoccupent beaucoup les petits États insulaires. Elle a proposé que la communauté internationale, avec le concours des organisations régionales, soutienne concrètement les initiatives générales ou régionales visant à

protéger les îles de cette pollution maritime, initiatives pouvant consister, par exemple, à établir des installations portuaires spécialement conçues pour recueillir les déchets des navires.

111. La Commission a jugé qu'il est indispensable d'approfondir les études scientifiques et techniques sur le changement climatique et ses répercussions sur les petites îles, engageant la communauté internationale à le faire et à aider ces petits États dans ce domaine. Par ailleurs, rappelant que le milieu naturel de ces îles, terrestre et marin, qui n'a pas d'équivalent ailleurs, est extrêmement fragile, elle a souligné qu'il fallait à tous les niveaux un surcroît d'efforts pour que les recommandations du Programme d'action de la Barbade et les prescriptions de la Convention sur la diversité biologique puissent être intégralement appliquées. Elle a encouragé les petites îles à prendre des mesures véritablement opérantes pour préserver la richesse biologique de leur milieu naturel, en leur recommandant d'insister en particulier sur une bonne gestion et de surveiller et contrôler sérieusement les activités tendant au déboisement et les modes d'agriculture et de pêche qui épuisent le milieu.

112. La Commission a pris acte du rapport du Groupe spécial d'experts chargé d'établir des indices de vulnérabilité applicables aux petits États insulaires en développement<sup>9</sup>, qui cerne les problèmes qu'ont ces États du fait de leurs petites dimensions et de la fragilité de leur milieu naturel, étudie les répercussions des catastrophes naturelles et montre comment ces conditions particulières précarisent l'économie de ces pays. La Commission a rappelé à ce sujet que l'Assemblée générale avait demandé au Comité de la planification du développement (résolutions 51/183 du 16 décembre 1996, 52/202 et 52/210 du 18 décembre 1997) d'étudier ce rapport du Groupe spécial et de lui présenter ses vues et recommandations, par l'intermédiaire du Conseil économique et social, lorsqu'elle se réunirait pour sa cinquante-troisième session.

113. Le projet GEO (Global and Environmental Outlook), qui a été lancé en janvier 1998, vise à répondre aux priorités et besoins écologiques propres des petites îles des Antilles, de l'océan Indien et du Pacifique Sud. Le PNUE coordonne les activités, qui permettront d'établir en commun, avec le soutien de la Commission européenne, des analyses de l'état de l'environnement dans chacune de ces trois régions, de façon à pouvoir mieux recenser les problèmes, établir les priorités et déterminer les orientations de l'action, en particulier dans la perspective des négociations de Lomé 2000.

114. Comme elle l'a rappelé dans sa résolution 52/202 du 18 décembre 1997, l'Assemblée générale a décidé de tenir en 1999 une session extraordinaire de deux jours pour faire

en détail le point de l'application du Programme d'action de la Barbade.

## **B. États sans littoral et États géographiquement désavantagés**

115. Dans sa résolution 52/183 du 18 décembre 1997, intitulée «Mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral», l'Assemblée générale a réaffirmé que les pays en développement sans littoral ont le droit d'accès à la mer et depuis la mer, ainsi que la liberté de transit à travers le territoire des États de transit par tous les moyens de transport, conformément au droit international, et en particulier à la partie X de la Convention; l'Assemblée a réaffirmé également que les pays en développement de transit ont le droit de prendre toutes mesures nécessaires pour que les droits et facilités accordés aux pays en développement sans littoral ne portent en rien atteinte à leurs intérêts légitimes. Elle a demandé aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit voisins de prendre des mesures afin de renforcer encore leur coopération et leur collaboration pour résoudre leurs problèmes de transit, notamment en améliorant les moyens de transport en transit et les accords bilatéraux et sous-régionaux qui régissent le transport en transit, en créant des coentreprises de transport en transit et en renforçant les institutions et les ressources humaines relatives au transport en transit. L'Assemblée a engagé de nouveau tous les États, les organisations internationales et les institutions financières à appliquer d'urgence et à titre prioritaire les mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral qui sont prévues dans les résolutions et déclarations qu'elle a adoptées et dans les documents finaux des grandes conférences récentes des Nations Unies, qui intéressent les pays en développement sans littoral, ainsi que dans le Cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs.

116. L'Assemblée générale a également prié le Secrétaire général de convoquer en 1999 une autre réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement qui serait chargée d'examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit, y compris les aspects sectoriels, ainsi que les coûts du transport en transit, en vue d'examiner la possibilité de définir les mesures pratiques nécessaires.

117. Dans sa résolution 52/26 relative aux océans et au droit de la mer, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de continuer d'établir périodiquement des rapports consacrés à des sujets particuliers, tels que notamment les problèmes de transit des pays en développement sans littoral. À cet égard, il convient de noter que la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a entrepris des démarches pour obtenir des États sans littoral le texte des accords ou traités bilatéraux ou sous-régionaux en vigueur ayant trait à l'accès à la mer et depuis la mer et à la liberté de transit, dans le but de réaliser une étude sur tous les aspects de la question. Plusieurs gouvernements ont déjà répondu et la Division a reçu les accords ou traités ci-après : Conventions de 1868 et du 20 novembre 1963 concernant la navigation sur le Rhin; accords bilatéraux entre l'Éthiopie et Djibouti du 12 décembre 1993, et entre l'Éthiopie et l'Érythrée du 27 septembre 1993 sur les services de transit et les services portuaires; traités de 1934, 1955 et 1985 entre l'Autriche et l'Italie concernant le développement du commerce autrichien par le port de Trieste et l'utilisation de ce port; et Traité de 1991 sur le transit entre le Népal et l'Inde, y compris un Protocole de 1996 à ce traité; modalités opérationnelles convenues entre le Népal et l'Inde en 1997 pour l'ouverture de nouvelles voies de transit entre le Népal et le Bangladesh; et Accord de transit de 1976 entre le Népal et le Bangladesh assorti d'un protocole. Il faudrait toutefois que la Division reçoive un plus grand nombre d'accords ou traités pour réaliser une étude qui rende compte avec exactitude de la pratique des États dans les différentes régions du monde en ce qui concerne les conditions et modalités de transit et d'accès à la mer et depuis la mer accordées aux États sans littoral.

## **V. Paix et sécurité**

### **A. Lutte contre la criminalité en mer**

118. L'escalade de la criminalité organisée, qui se répand partout dans le monde, a affecté tous les modes de transport, et en particulier les transports maritimes, qui offrent un moyen privilégié de faire passer clandestinement des marchandises illicites, telles que les stupéfiants, ou des personnes d'un pays à un autre, puisqu'il est plus facile que dans le cas des autres moyens de transport de cacher marchandises et passagers et de les transporter en grande quantité ou en grand nombre.

119. La piraterie et les vols à main armée constituent une autre forme de criminalité qui préoccupe énormément le monde maritime. L'augmentation du nombre d'incidents, particulièrement spectaculaire si l'on considère que beaucoup

d'entre eux ne sont jamais signalés, et la violence de certaines des attaques exigent que des mesures soient prises d'urgence.

120. Le manque de personnel qualifié et de matériel moderne, l'inadéquation de nombre des législations nationales qui sont dépassées, et les faibles capacités dont disposent de nombreux États pour faire appliquer le droit maritime rendent très difficile la lutte contre la criminalité en mer.

121. La communauté internationale redouble d'efforts pour chercher les moyens de renforcer et d'améliorer les capacités nationales et la coopération internationale contre la criminalité transnationale organisée et pour jeter les bases d'une action concertée et efficace au niveau mondial en vue de combattre cette criminalité et de l'empêcher de prendre encore plus d'ampleur.

122. Le Conseil économique et social, à sa session de fond de juillet 1998, a approuvé, pour adoption par l'Assemblée générale, une résolution prévoyant la création d'un comité intergouvernemental spécial à composition non limitée qui sera chargé d'élaborer une convention internationale pour tous les aspects de la lutte contre la criminalité transnationale organisée, ainsi que l'élaboration, s'il y a lieu, d'instruments internationaux de lutte contre le trafic de femmes et d'enfants, contre la fabrication illicite et le trafic d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, et contre le trafic et le transport illicite de migrants, y compris par voie maritime. Une réunion préparatoire informelle du Comité spécial a eu lieu à Buenos-Aires du 31 août au 4 septembre 1998 pour permettre la poursuite des travaux en vue de l'élaboration d'une convention, qui avaient déjà été commencés par un groupe intergouvernemental d'experts à composition non limitée en février 1998<sup>10</sup>.

123. Les mesures prises récemment pour renforcer la coopération internationale et régionale et les capacités nationales en vue de réprimer et de combattre certains des grands types de criminalité en mer sont décrites ci-après.

### **1. Trafic de stupéfiants et de substances psychotropes**

124. Il n'existe pas d'itinéraires maritimes «sûrs» qui permettraient aux transporteurs d'avoir la certitude qu'il n'y a pas de substances illicites à bord de leurs navires. Le transport directement des pays producteurs aux pays consommateurs est manifestement considéré comme risqué, et ces itinéraires sont particulièrement surveillés par les autorités douanières. C'est la raison pour laquelle les trafiquants de drogues empruntent de plus en plus des itinéraires indirects et utilisent des ports situés dans des pays non producteurs, espérant ainsi réduire les risques d'interception dans les pays de destination.

125. L'article 108 de la Convention et l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes fournissent le cadre juridique pour la coopération internationale aux fins de la répression du trafic de ces substances par voie maritime.

126. La Commission des stupéfiants et le Groupe de travail sur la coopération maritime ont par le passé insisté sur la nécessité d'une application effective de l'article 17 et, par là même, d'un renforcement de la coopération internationale, régionale et bilatérale en vue de la répression du trafic de stupéfiants et de substances psychotropes (voir A/50/713, par. 156 à 160). Tout récemment, cette nécessité a également été soulignée par l'Assemblée générale dans sa résolution S-20/4 sur les «Mesures propres à renforcer la coopération internationale pour faire face au problème de la drogue dans le monde», que l'Assemblée a adoptée à sa vingtième session extraordinaire consacrée à la lutte contre le problème de la drogue dans le monde (8-10 juin 1998). La section VI de la partie C (Mesures visant à promouvoir la coopération judiciaire) de cette résolution traite du «Trafic illicite par mer». Il y est recommandé que les États, notamment : négocient et appliquent des accords bilatéraux et multilatéraux afin de renforcer la coopération en matière de lutte contre le trafic illicite de drogues par mer conformément à l'article 17 de la Convention de 1988; encouragent la coopération régionale en matière de lutte contre le trafic des drogues par mer en organisant des réunions bilatérales et régionales; coopèrent avec d'autres États dans le cadre de séminaires multilatéraux de formation; et favorisent l'adoption de procédures communes de lutte contre le trafic des drogues par mer en utilisant le manuel de formation mis au point sur le sujet par le Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID).

127. Dans la même résolution, l'Assemblée générale a également recommandé que les États réexaminent les moyens et les procédures de communication entre autorités compétentes afin de faciliter la coordination et la coopération de manière à assurer la rapidité des interventions et des décisions, et assurent au personnel chargé de la détection et de la répression une formation à la lutte contre le trafic des drogues par mer, notamment à la détection et à la surveillance des navires suspects, aux procédures d'arraisonnement, aux techniques de fouille et à l'identification des drogues.

128. Jugeant également nécessaire de renforcer les capacités nationales, l'Assemblée générale a recommandé que les États réexaminent leur législation pour s'assurer qu'elle est conforme aux dispositions de la Convention de 1988, par exemple en ce qui concerne la désignation des autorités nationales compétentes, la tenue de registres d'immatriculation des navires et la mise en place des pouvoirs nécessai-

res en matière de détection et de répression. Bien que la résolution ne mentionne pas la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, il convient de noter que l'article 94 de la Convention dispose que tout État a l'obligation d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon, et en particulier de tenir un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon.

129. Le PNUCID s'emploie activement à faciliter l'application de l'article 17 de la Convention de 1988. Il a entrepris un projet pilote de formation à la lutte contre le trafic des drogues et d'élaboration de lois types, qui implique un renforcement de la coopération régionale. Le manuel de formation à l'intention du personnel chargé de prévenir le trafic des drogues par mer, dont il est question dans la résolution de l'Assemblée générale, a été mis au point lors de deux réunions d'experts en matière de formation à la lutte contre le trafic des drogues par mer qui ont eu lieu en octobre 1996 et en janvier 1997, et a été utilisé pour la première fois lors du séminaire de formation à la lutte contre le trafic des drogues par mer organisé par le PNUCID pour la région Asie-Pacifique en octobre 1997.

130. Le PNUCID a récemment créé un Groupe de travail par correspondance informel sur la législation type visant à lutter contre le trafic des drogues par mer, afin d'aider à rassembler des textes qui pourraient servir de base pour l'élaboration de lois types qui aideraient les États à s'acquitter des obligations qu'ils ont assumées en vertu de l'article 17. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer est membre de ce groupe.

131. Toujours en vue de renforcer la coopération régionale, le PNUCID a entrepris conjointement avec l'OMI, dans la région de l'Amérique latine et des Caraïbes, un projet visant à mettre au point un cours de formation type à la lutte contre le trafic des drogues par mer.

132. D'autres instances ont pris des mesures en vue de renforcer la coopération internationale pour la répression du trafic des drogues. L'Assemblée de l'OMI, notamment, à sa vingtième session, a adopté des directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux (résolution A.892 (20) de l'Assemblée). Les directives comportent deux chapitres : le chapitre premier, intitulé «Prévention du trafic illicite de drogues», prévoit des procédures douanières qui doivent être appliquées en coopération avec l'équipage et les compagnies de navigation et qui englobent des mesures de précaution et des mesures de sécurité visant à prévenir le trafic des drogues. Il énonce également les obligations en

matière de prévention du trafic des drogues mises à la charge des compagnies de navigation et de leur personnel travaillant à bord des navires et à terre. Il dresse une liste de méthodes permettant de réduire les possibilités de cacher des drogues et des substances illicites et expose des méthodes de détection des drogues qui pourraient avoir été cachées dans la cale ou dans des conteneurs. Il est recommandé de contrôler le personnel à bord du navire et les passagers lorsqu'ils montent à bord ou quittent le navire. Les directives énumèrent les lieux où il est possible de cacher des drogues et indiquent ceux dans lesquels des drogues ont déjà été trouvées à bord de navires.

133. Le chapitre II, intitulé «Contrôle du transport des précurseurs et des produits chimiques», indique les précautions qui doivent être prises par les autorités douanières dans les ports lors du transport de ces substances et recommande de procéder à des contrôles afin d'établir avec exactitude la destination de ces produits et la façon dont ils sont distribués.

## **2. Trafic de migrants par mer/ introduction clandestine de migrants**

134. Le trafic de migrants, aussi appelé introduction clandestine de migrants, constitue une exploitation éhontée de personnes dans la détresse, et donc une forme particulièrement répréhensible de criminalité organisée internationale. Il met en danger la vie des migrants, tandis que les trafiquants s'enrichissent et échappent à la justice.

135. Généralement, les navires – dans bien des cas des bateaux de pêche convertis – qui sont utilisés pour le transport illicite de migrants ont à leur bord un nombre excessif de passagers, ce qui rend la navigation dangereuse, ou présentent d'autres problèmes de sécurité. Beaucoup d'entre eux n'ont pas de nationalité.

136. En vertu de la Convention, les États côtiers peuvent, pour réprimer ce type d'activité criminelle, prendre les mesures ci-après : exercer leur juridiction pénale à bord d'un navire étranger passant dans leur mer territoriale (art. 27); réprimer, dans la zone contiguë, les infractions à leurs lois et règlements en matière d'immigration commises sur leur territoire ou dans leur mer territoriale (art. 33); exercer leur droit de poursuite à l'encontre d'un navire étranger qui a contrevenu à leurs lois et règlements en matière d'immigration (art. 111); exercer leur droit de visite lorsqu'un navire est sans nationalité ou cache sa véritable nationalité (art. 110); et appliquer les dispositions de la Convention qui concernent le contrôle de la navigabilité.

137. Le problème du transport illicite de migrants par mer comporte de multiples facettes, notamment les préoccupations concernant les droits de l'homme, les droits des femmes et

des enfants, la question des réfugiés et les migrations. En outre, plusieurs pays sont potentiellement concernés : l'État ou les États où l'introduction clandestine de migrants a été planifiée, l'État dont la personne introduite clandestinement a la nationalité, l'État du pavillon du navire qui transporte les migrants en situation illégale, les États à travers lesquels ces migrants transitent pour atteindre leur destination ou pour être rapatriés, et l'État de destination. Peut également être concerné l'État dont bat le pavillon un navire appelé à mener une opération de sauvetage de migrants en mer et à transporter ces personnes ainsi qu'à leur fournir soins médicaux et nourriture.

138. Certains États de destination en particulier ont demandé l'élaboration d'un instrument international pour renforcer la coopération internationale; le texte d'un projet de convention contre l'introduction clandestine de migrants en situation illégale et d'un projet de protocole visant à lutter contre le trafic de migrants par mer a été présenté par l'Autriche et l'Italie à la Commission pour la prévention du crime et la justice pénale, à sa septième session. Sur la recommandation de la Commission, le Conseil économique et social a récemment décidé que les débats concernant l'élaboration d'un instrument international de lutte contre le trafic de migrants, y compris par voie maritime, devraient avoir lieu au sein du Comité spécial chargé d'élaborer une convention internationale pour tous les aspects de la lutte contre la criminalité transnationale organisée (voir par. 122).

139. L'Italie a également soumis au Comité juridique de l'OMI une proposition relative à une convention multilatérale sur la lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime (LEG 76/11/1). Bien que cette proposition ait remporté un large appui, le Comité a décidé qu'il serait sans doute plus prudent d'attendre les résultats des travaux engagés dans d'autres instances avant d'inscrire cette question à son ordre du jour. Il a été suggéré de soulever la question à l'Assemblée de l'OMI. (Voir le rapport du Comité juridique sur les travaux de sa soixante-seizième session, octobre 1997, LEG 76/12, par. 131 à 137.)

140. Dans sa résolution A.867(20) relative à la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, qu'elle a adoptée à sa vingtième session, l'Assemblée de l'OMI a noté avec préoccupation des incidents mettant en cause des navires inférieurs aux normes utilisés pour le trafic ou le transport de migrants qui avaient entraîné de lourdes pertes en vies humaines et a pris acte des travaux actuellement menés dans ce domaine par la Commission des Nations Unies pour la prévention du crime et la justice pénale. Elle a invité les gouvernements à coopérer et à redoubler d'efforts pour éliminer les pratiques dangereuses liées au trafic et au transport de migrants par mer, ainsi qu'à

rassembler des renseignements sur ces pratiques et à les communiquer à l'OMI et aux gouvernements qui pourraient être concernés. L'Assemblée a en outre prié les gouvernements de retenir tous les navires peu sûrs et de communiquer à l'OMI tous les renseignements pertinents. Dans cette même résolution, il est demandé à l'OMI d'examiner cette pratique du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de participer à l'élaboration de tout projet de convention ou autre instrument sur le sujet. Il lui est également demandé de porter les résultats de ses travaux en la matière à l'attention des Nations Unies en recommandant qu'une convention internationale soit conclue en vue de lutter contre le trafic ou le transport de migrants par mer.

141. À sa soixante-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a été invité à examiner un projet de directives pour la prévention et l'élimination des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, proposé par l'Italie (MSC 69/WP.1; ce document annulait le document MSC 69/21/2). Le groupe informel établi pour procéder à un premier examen de la proposition a noté, entre autres, qu'une contribution de l'OMI faciliterait les travaux du Comité spécial de l'Organisation des Nations Unies et que cette contribution devrait se limiter à l'élaboration d'éléments provisoires relatifs à la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic et au transport de migrants par mer.

142. Le Comité de la sécurité maritime a décidé de créer un groupe de travail par correspondance sur cette question, dont les travaux seraient coordonnés en période intersessions par les États-Unis d'Amérique, qui serait chargé d'élaborer plus avant les éléments provisoires et de lui faire rapport à sa soixante-dixième session; d'inviter les gouvernements membres à soumettre au groupe de travail par correspondance toutes observations sur les éléments provisoires; de charger le secrétariat de l'OMI de participer à la réunion de Buenos Aires (voir par. 122) et de lui faire rapport sur les résultats de cette réunion à sa soixante-dixième session; enfin de poursuivre les travaux du groupe de travail par correspondance à sa soixante-dixième session (voir MSC 69/22, par. 21.8 à 21.15).

### 3. Terrorisme

143. Parmi les efforts déployés au niveau mondial pour combattre et réprimer le terrorisme international et les actes de terrorisme, il convient de noter l'adoption par l'Assemblée générale de la Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif du 15 décembre 1997 (résolution 52/164) et les travaux du Comité spécial créé par la résolution 51/210 de l'Assemblée générale en date du 17

décembre 1996 visant l'élaboration d'une convention internationale pour la répression des actes de terrorisme nucléaire.

144. Le projet de convention, présenté par la Fédération de Russie (A/AC.252/L.3 et Corr.1 et 2), prévoit qu'aucune des dispositions de la convention ne portera atteinte en aucune manière aux normes du droit international applicables à la faculté qu'ont les États d'exercer leur compétence en matière d'instruction ou d'adoption de mesures de coercition à bord de navires ne battant pas leur pavillon, ou à bord d'aéronefs qui n'y sont pas immatriculés (projet d'article 6, par. 4). Cette disposition est fondée sur l'article 9 de la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

#### 4. Piraterie et vols à main armée

145. L'augmentation constante des actes de piraterie et des vols à main armée et la violence accrue des attaques préoccupent beaucoup le monde maritime. La gravité des problèmes a été portée à l'attention d'un certain nombre d'instances, notamment l'OMI, la Réunion des États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'Assemblée générale des Nations Unies.

146. D'après l'OMI, on a dénombré, en 1997, 252 actes de piraterie ou vols à main armée à bord de navires, soit 24 de plus qu'en 1996, et 1 207 au total ont été signalés depuis 1984. Les zones où les pirates sévissent le plus sont toujours les mêmes : la mer de Chine méridionale, le détroit de Malacca, l'océan Indien, l'Afrique de l'Est et de l'Ouest et l'Amérique du Sud. La plupart des attaques signalées ont eu lieu dans les eaux territoriales, alors que les navires se trouvaient au mouillage ou à quai, et dans bien des cas, des violences ont été exercées contre l'équipage. D'après le rapport annuel du Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale sur les actes de piraterie et les vols à main armée, en 1997, 51 membres d'équipage ont été tués, 30 ont été blessés, 22 ont été agressés, 116 ont été menacés et 412 ont été pris en otage. L'Indonésie venait en premier, avec 47 attaques signalées en 1997. La Thaïlande venait en second, avec 17 attaques signalées, puis le Brésil et les Philippines avec 15 attaques.

147. Le Bureau maritime international et la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT) estiment que les chiffres officiels ne représentent que 50 % des attaques car les armateurs hésitent à signaler celles-ci de peur que leur navire ne soit immobilisé durant l'enquête (ce qui pourrait leur coûter jusqu'à 10 000 dollars par jour) et de peur également de perdre des clients. Les compagnies d'assurance règlent les dossiers discrètement et augmentent tout simplement les primes dans les régions à haut risque.

148. À la soixante-neuvième session du Comité de la sécurité maritime, un certain nombre de délégations ont indiqué qu'il était difficile d'enquêter sur les incidents signalés dans leurs eaux, car les rapports concernant ces incidents arrivaient longtemps après que ceux-ci s'étaient produits. Elles ont suggéré de donner pour instructions aux capitaines des navires de signaler sans retard les incidents aux autorités compétentes des États côtiers concernés de façon qu'une action efficace puisse être menée.

149. Comme l'ont déclaré des représentants des gens de mer, on déplore souvent un manque de moyens financiers ou un manque de volonté politique de la part de certains États côtiers concernés<sup>12</sup> pour lutter contre la piraterie dans leurs eaux territoriales. Parmi les initiatives prises récemment pour s'attaquer à ce problème, on peut citer la décision de l'OMI de dépêcher des experts dans les pays où les actes de piraterie et les vols à main armée sont le plus fréquemment signalés pour discuter de l'application dans ces pays des Principes directeurs de l'OMI concernant la prévention et l'élimination des actes de piraterie et des vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires. Ces missions d'experts devraient être suivies de séminaires régionaux visant à aider les gouvernements des pays concernés à renforcer leur capacité de prévenir et de réprimer de tels actes illicites dans leurs eaux territoriales. Le premier de ces séminaires est prévu à Rio de Janeiro pour octobre 1998, et le second à Singapour pour février 1999.

150. Il a également été suggéré, pour s'attaquer au problème de la piraterie, d'actualiser les définitions juridiques existantes de la piraterie de façon qu'elles prennent en compte les pratiques modernes en la matière<sup>13</sup>. À la huitième Réunion des États parties à la Convention, les représentants du Seamens Church Institute et de la Chambre internationale de la marine marchande ont demandé que l'on mette en place de nouveaux mécanismes pour éliminer la piraterie et que cette question soit maintenue en bonne place à l'ordre du jour de l'Organisation des Nations Unies (SPLOS/31, par. 64).

151. Durant le débat qui a eu lieu à la cinquante-deuxième session de l'Assemblée générale sur la question intitulée «Les océans et le droit de la mer», le représentant des États-Unis, parlant de la menace que font peser la piraterie et les vols à main armée commis à bord de navires, a demandé instamment à tous les États de devenir d'ici à l'an 2000 partie à la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et à son protocole. On a émis l'avis qu'étant donné que la Convention de 1988 exige de ses États parties qu'ils veillent à ce que les infractions qui entrent dans son champ d'application tombent sous le coup de leur législation nationale et qu'ils extradent ou traduisent en justice les auteurs de ces infractions trouvés dans leur

juridiction, elle offre un instrument plus efficace pour les poursuites que les lois du XIX<sup>e</sup> siècle sur la piraterie.

152. Les articles 100 à 107 de la Convention sur le droit de la mer traitent expressément de la piraterie et de sa répression en haute mer et reproduisent pratiquement mot pour mot les articles 14 à 21 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer. Les articles 110 et 111 de la Convention ont également trait au sujet. La Convention traite uniquement de la répression des actes de piraterie commis en haute mer et, par le biais de la référence faite au paragraphe 2 de l'article 58, dans la zone économique exclusive. Les actes de piraterie et les vols à main armée perpétrés dans la mer territoriale ou dans les ports sont considérés comme des crimes contre l'État et sont donc soumis aux législations nationales. L'article 27 donne à l'État côtier le droit d'exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale pour y procéder à une arrestation ou à l'exécution d'actes d'instruction à la suite d'une infraction pénale si celle-ci est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale.

153. La définition de la piraterie figurant à l'article 101 de la Convention s'applique aux actes commis par des individus, agissant à des fins privées, contre un navire ou un aéronef privé. Les actes de piraterie commis pour des motifs politiques n'entrent pas dans le champ de la définition de l'article 101, et le fait que deux navires doivent être impliqués – un navire pirate et un navire victime – distingue aussi la piraterie du détournement.

### 5. Passagers clandestins

154. Les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, que l'Assemblée de l'OMI a adoptées dans sa résolution A.871(20) du 27 novembre 1997, définissent le passager clandestin comme une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou cachée dans la cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord après que le navire a quitté le port, et est signalée comme passager clandestin par le capitaine aux autorités compétentes.

155. En l'absence d'une procédure convenue au niveau international pour le traitement des passagers clandestins (la Convention internationale de Bruxelles de 1957 sur les passagers clandestins n'est pas entrée en vigueur, et il ne semble pas qu'elle soit en passe de le faire), les capitaines de navire et les compagnies de navigation, les propriétaires de navire et les armateurs rencontrent des difficultés considéra-

bles lorsqu'ils veulent débarquer des passagers clandestins et les remettre aux autorités compétentes.

156. Les Directives de l'OMI indiquent les procédures à suivre par toutes les autorités et personnes concernées afin que le rapatriement des passagers clandestins s'effectue dans des conditions acceptables et humaines. Les Directives établissent les responsabilités du capitaine, du propriétaire du navire ou de l'exploitant, du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin (port de débarquement), du pays du port d'embarquement d'origine du passager clandestin (c'est-à-dire le pays dans lequel le passager clandestin est monté à bord du navire), du pays dont le passager clandestin semble ou prétend posséder la nationalité/citoyenneté, de l'État dont le navire bat le pavillon et de tous les pays traversés, le cas échéant, au cours du rapatriement.

157. Les gouvernements sont instamment priés de traiter les cas d'embarquement clandestin en coopération avec les autres parties en cause en respectant le partage des responsabilités énoncé dans les Directives.

158. Le Comité de la simplification des formalités de l'OMI a été chargé de surveiller l'efficacité des directives et de prendre les mesures supplémentaires qu'il pourrait juger nécessaires, y compris l'élaboration d'un instrument pertinent qui soit contraignant, compte tenu de l'évolution de la situation.

159. Il importe que toutes les parties concernées se comportent humainement dans les cas d'embarquement clandestin et que des incidents (passagers clandestins, ou supposés tels, tués à bord de navires ou jetés à la mer) tels que ceux signalés lors du débat sur les océans et le droit de la mer tenu à la cinquante-deuxième session de l'Assemblée générale (voir par. 206), ne se reproduisent plus.

## B. Règlement des différends

160. La Convention dispose que les États parties règlent tout différend qui pourrait surgir entre eux à propos de l'interprétation ou de l'application de ses dispositions par des moyens pacifiques conformément à l'Article 2, paragraphe 3, de la Charte des Nations Unies. Les parties à tout différend susceptible de menacer le maintien de la paix et de la sécurité internationales doivent en rechercher la solution, avant tout, par voie de négociation, d'enquête, de médiation, de conciliation, d'arbitrage, de règlement judiciaire, de recours aux organismes ou accords régionaux, ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.

161. Lorsque les parties à un différend ne sont pas parvenues à un règlement par un moyen pacifique de leur choix, elles soumettent le différend, à la demande de l'une des parties, à la cour ou au tribunal ayant compétence. Les États parties au différend peuvent choisir de soumettre ce dernier à l'une des quatre procédures aboutissant à des décisions obligatoires ci-après : le Tribunal international du droit de la mer; la Cour internationale de Justice; un tribunal arbitral; ou un tribunal arbitral spécial constitué pour des catégories spécifiques de différends. Les décisions rendues par la cour ou le tribunal sont sans appel et toutes les parties doivent s'y conformer.

162. Les affaires ci-après concernant des frontières maritimes ou des questions de souveraineté sur des espaces maritimes sont en instance devant la Cour internationale de Justice :

a) *Qatar c. Bahreïn*, délimitation maritime et questions territoriales. Dans une ordonnance datée du 30 mars 1998, la Cour a demandé à chacune des parties de soumettre une réplique sur le fond le 30 mars 1999 au plus tard. Le Bahreïn ayant contesté l'authenticité de 81 pièces produites par le Qatar, la Cour a ordonné au Qatar de déposer un rapport intérimaire sur la question de l'authenticité de chacune de ces pièces;

b) *Cameroun c. Nigéria*, frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria dans la péninsule de Bakassi. Le 11 juin 1998, la Cour a statué qu'elle avait compétence pour connaître au fond de l'affaire portée devant elle par le Cameroun contre le Nigéria. Elle a également statué que les demandes du Cameroun étaient recevables. Elle a décidé, après avoir consulté les parties, de fixer une date limite pour le dépôt d'un contre-mémoire par le défendeur (le Nigéria), le requérant (le Cameroun) ayant déjà déposé un mémoire sur le fond de l'affaire;

c) *République islamique d'Iran c. États-Unis d'Amérique*, destruction de trois plates-formes pétrolières offshore possédées et exploitées par la société nationale iranienne des pétroles. Dans une ordonnance datée du 10 mars 1998, la Cour avait statué qu'une demande reconventionnelle présentée par les États-Unis était recevable et qu'elle faisait partie de la procédure. Elle a donc ordonné aux parties de soumettre de nouvelles conclusions sur le fond de leurs demandes respectives. La République islamique d'Iran devait déposer une réplique le 10 septembre 1998 au plus tard et les États-Unis une duplique le 23 novembre 1999 au plus tard. Toutefois, la République islamique d'Iran lui ayant demandé de proroger jusqu'au 10 décembre 1998 le délai pour le dépôt de sa réplique, la Cour a accédé à la demande de celle-ci et a prorogé jusqu'au 23 mai 2000 le délai pour le dépôt de la duplique des États-Unis;

d) *Espagne c. Canada*, compétence en matière de pêcheries. Le différend a été soumis à la Cour par l'Espagne; le Canada a soulevé une exception préliminaire concernant la compétence de la Cour. Les audiences publiques ont commencé le 9 juin et se sont terminées le 17 juin 1998. La Cour doit maintenant décider si elle a compétence pour connaître de l'affaire au fond. Elle statuera sur l'exception préliminaire à l'automne.

163. La première affaire dont le Tribunal international du droit de la mer a été saisi, le 13 novembre 1997, a été soumise par Saint-Vincent-et-les Grenadines contre la Guinée. La demande introductive d'instance a été déposée en vertu de l'article 292 de la Convention en vue d'obtenir la prompte mainlevée de l'immobilisation de la *Saiga*, pétrolier battant pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines (voir par. 52 à 54).

164. Le différend territorial entre l'Érythrée et le Yémen concernant un certain nombre d'îles et d'îlots de la mer Rouge a été résolu par des moyens pacifiques par le tribunal arbitral constitué à cet effet. Le tribunal a rendu sa sentence le 9 octobre 1998 à La Haye et a statué à l'unanimité que les îles, îlots, rochers et hauts-fonds découvrants constituant les îles Mohabbakah, y compris, mais non pas exclusivement, l'îlot de Sayal, l'îlot de Harbi, l'îlot Plat et l'îlot Haut; les îles, îlots, rochers et hauts-fonds découvrants constituant les îles Haycock; et les îles connues sous le nom de «rochers du Sud-Ouest» relèvent de la souveraineté territoriale de l'Érythrée. Le tribunal a également statué à l'unanimité que les îles, îlots, rochers et hauts-fonds découvrants de l'archipel de Zuqar-Hanish, les îles d'Abu Ali, l'île de Jabal al-Tayr et les îles, îlots, rochers et hauts-fonds découvrants constituant l'archipel de Zubayr relèvent de la souveraineté territoriale du Yémen. Le tribunal a limité la souveraineté accordée au Yémen sur les archipels à la perpétuation du régime de pêche traditionnel dans la région, y compris la liberté d'accès des pêcheurs tant érythréens que yéménites.

## VI. Navigation

### A. Sécurité des navires

#### 1. Construction, équipement et navigabilité des navires

165. Les règlements, procédures et pratiques internationaux régissant la construction, l'équipement et la navigabilité des navires que les États sont tenus de respecter conformément aux articles 94, 217 et 219 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont essentiellement ceux qui

figurent dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge. Il existe également plusieurs codes, recommandations et directives qui, bien que n'ayant pas force obligatoire, sont largement appliqués par les États.

166. À cet égard, il est porté à la connaissance des États que les instruments ci-après sont entrés en vigueur le 1er juillet 1998 :

- Les modifications de 1994 à la Convention SOLAS (adoptées par la Conférence dans sa résolution 1), qui ajoutent un nouveau chapitre IX relatif à la gestion de la sécurité de l'exploitation des navires [Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)];
- Les modifications de 1996 à la Convention SOLAS (adoptées par la résolution MSC 47(66), du 4 juin 1996), concernant le chapitre II et le remplacement de l'ensemble du chapitre III (engins et dispositifs de sauvetage) par un chapitre nouveau, conformément auxquelles le Code relatif aux engins de sauvetage adopté par la résolution MSC 48(66) du 4 juin 1996 est devenu obligatoire à compter du 1er juillet 1998;
- Les amendements de 1996 au chapitre II de la Convention SOLAS (adoptés par la résolution MSC 57(67) du 5 décembre 1996), concernant, notamment, l'application obligatoire des dispositions du Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu adopté par la résolution MSC 61(67) du 5 décembre 1996;
- Les amendements de 1996 aux Directives sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers (résolution A.744(18) de l'Assemblée), adoptés par la résolution MSC 49(66) du 4 juin 1996;
- Les amendements de 1994 au Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC) (adoptés par la résolution MSC 32(63) du 23 mai 1994); et les amendements de 1996 audit recueil adoptés par la résolution MSC 59(67) du 5 décembre 1996;
- Les amendements de 1996 au Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC) adoptés par les résolutions MSC 50(66) du 4 juin 1996 et MSC 58(67) du 5 décembre 1996.

167. Les faits nouveaux ci-après se sont produits depuis la publication du dernier rapport (A/52/487) :

### Vraquiers

168. À sa session de 1997, la Conférence des gouvernements contractants à la Convention SOLAS a adopté un nouveau chapitre XII, intitulé «Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers», qui devrait entrer en vigueur le 1er juillet 1999 selon la procédure d'amendement tacite (voir SOLAS/CONF.4/25). La nouvelle réglementation est applicable à tous les vraquiers, anciens aussi bien que nouveaux. C'est dire que les navires construits avant le 1er juillet 1999 qui ne sont pas conformes à ces dispositions devront soit être renforcés, soit revoir à la baisse le plan de chargement des cargaisons qu'ils transportent ou transporter des cargaisons plus légères – des céréales ou du bois, par exemple.

169. La Conférence a aussi adopté des amendements aux Directives sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, qui avaient été adoptés par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale par sa résolution A.744(18) et rendus obligatoires par des amendements à la Convention SOLAS adoptés lors d'une conférence en 1994. Les amendements de 1997 ont pour objet d'assurer que, lors des visites d'inspection des vraquiers, une importance particulière sera accordée aux endroits exposés à la corrosion et aux avaries.

170. En outre, la Conférence des gouvernements contractants à la Convention SOLAS a adopté neuf résolutions. La résolution 6 a pour objet de préciser la définition du terme «vraquier» donné au chapitre IX de la Convention SOLAS, qui rend obligatoire l'application du Code ISM, et, dans la résolution 8, la Conférence invite le Comité de la sécurité maritime à examiner plus avant la question de la sécurité des vraquiers auxquels les nouvelles dispositions du chapitre XII ne s'appliquent pas – les vraquiers d'une longueur inférieure à 150 mètres, par exemple – et à mettre au point une définition de la construction à muraille simple.

171. À sa vingtième session, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale a adopté deux résolutions relatives aux vraquiers : la résolution A.862(20), intitulée «Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers», dans laquelle il est recommandé de donner des directives aux propriétaires de navires, aux capitaines, aux chargeurs, aux exploitants de vraquiers, aux affréteurs et aux exploitants de terminaux concernant la sécurité de la manutention, du chargement et du déchargement des cargaisons en vrac solides, et la résolution A.866(20), intitulée «Directives sur les inspections des vraquiers à l'intention des équipages des navires et du personnel des terminaux», dans laquelle elle appelle l'attention, dans un simple guide destiné aux équipages des navires et au person-

nel des terminaux, sur les principaux endroits des vraquiers susceptibles d'être exposés à la corrosion ou aux avaries.

### **Pétroliers**

172. À sa quarantième session, le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale a approuvé dans son principe une conception de navires-citernes comme équivalant à la conception prévue pour les pétroliers dans la règle 13F(5) de l'annexe I de MARPOL 73/78. Les États-Unis ont déclaré qu'ils n'admettraient pas dans leurs ports les navires-citernes de cette conception, les résultats de l'étude qu'ils en avaient faite ayant montré qu'elle n'équivalait pas à une double coque (voir MEPC 40/21, par. 3.29).

## **2. Situation des gens de mer**

### **Effectifs des navires et formation des équipages**

173. Ce sont la Convention internationale de 1978 de l'Organisation maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et le Code STCW qui constituent les «règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées», auxquelles doivent être conformes les mesures que prennent les États comme le prescrit la Convention sur le droit de la mer au paragraphe 5 de son article 94.

174. À cet égard, il est rappelé aux États qu'ils sont tenus, conformément à la Convention STCW, de fournir à l'Organisation maritime internationale, avant le 1er août 1998, des informations sur les mesures administratives qu'ils auront prises pour assurer le respect des dispositions de la Convention ainsi que des informations sur l'éducation des marins et les cours de formation organisés à leur intention, les procédures de délivrance des brevets et autres facteurs.

### **Abandon de gens de mer**

175. De nombreux gens de mer sont abandonnés chaque année dans des ports loin de leur pays natal. L'armateur les abandonne dans un port étranger sans leur avoir payé les salaires qui leur sont dus, sans leur fournir la nourriture ou autres provisions indispensables à leur subsistance et sans leur donner les moyens de rentrer dans leur foyer.

176. Le plus souvent, l'abandon se produit lorsque le navire a été saisi, ou lorsqu'il a eu un accident – lorsqu'il a fait naufrage, s'est échoué ou a coulé – ou en cas de faillite ou d'insolvabilité. Lorsque le navire a été saisi, l'équipage est souvent gardé à bord pour en prendre soin et doit souvent ne compter que sur lui-même pour survivre. Les marins restent à bord aussi longtemps que possible, convaincus qu'ils ne

pourront plus réclamer le salaire qui leur est dû s'ils quittent le navire<sup>14</sup>. Le problème de l'abandon n'est pas propre aux transports maritimes, il est aussi courant dans les milieux de la pêche.

177. Les «instruments internationaux applicables» régissant les conditions de travail dont il est question à l'article 94 [par. 3 b)] de la Convention sur le droit de la mer comprennent l'ensemble des normes de travail maritime de l'Organisation internationale du Travail (OIT), au nombre desquelles les conventions sur le rapatriement des marins et la Convention sur la marine marchande (normes minima) (No 147). Les conventions sur le rapatriement des marins n'ont pas été ratifiées par un très grand nombre d'États et il ne ressort donc pas clairement de la Convention sur le droit de la mer si un État qui n'est pas partie à ces conventions est néanmoins tenu d'en tenir compte. Il ne ressort pas non plus clairement de la Convention sur le droit de la mer si la Convention sur la marine marchande (normes minima), qui n'a pas été ratifiée par tous les États mais qui n'en est pas moins largement appliquée, doit être considérée comme «généralement acceptée» au sens du paragraphe 5 de l'article 94 de la Convention sur le droit de la mer.

178. L'OIT a fait observer que, s'il n'existe aucun instrument qui traite spécifiquement et de façon détaillée de la fourniture d'une garantie financière pour les gens de mer en définissant un régime détaillé d'assurance obligatoire à l'égard des créances des gens de mer ou de leur famille pour lésions corporelles, décès ou abandon, l'OIT a néanmoins élaboré des instruments qui traitent de la question dans le contexte de l'insolvabilité et dans le cadre des prestations de sécurité sociale, lesquels s'appliquent aux gens de mer au même titre qu'aux autres travailleurs (voir document LEG 77/4).

179. À la soixante-dix-septième session du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale, il a été largement reconnu qu'il était nécessaire de garantir, grâce à l'application des instruments internationaux appropriés, le droit des gens de mer de recevoir une indemnisation adéquate en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon. Il a été fait observer que le taux d'acceptation des conventions de l'OIT qui assuraient la protection des droits et intérêts des gens de mer était relativement faible. Il a été noté que la Convention No 147 de l'OIT était largement appliquée, mais qu'elle ne contenait que des principes généraux et ne pouvait véritablement produire ses effets que si elle était complétée par d'autres textes législatifs. Le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale a été invité à engager des consultations avec l'OIT au sujet de la possibilité d'établir un groupe de travail mixte, qui serait chargé d'examiner la question de la responsabilité et de l'indemnisation en ce qui

concerne les droits en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer (voir communication de la Confédération internationale des syndicats libres dans les documents portant les cotes LEG 77/4/8 et LEG 77/INF.3, et le rapport du Comité, publié sous la cote LEG 77/11, par. 46 à 48).

180. Lors d'une table ronde sur le rapatriement des marins tenue à New York le 8 mai 1998 à l'initiative du Seamen's Church Institute of the Center for Seafarers' Rights, plusieurs recommandations ont été formulées pour répondre à la question de savoir comment assurer le rapatriement de marins abandonnés; il a été recommandé notamment de créer à cette fin un fonds de garantie, qui serait financé par la profession, et de fournir aux États du port des certificats de garantie concernant le financement du rapatriement.

## B. Sécurité de la navigation

181. Le chapitre V de la Convention SOLAS contient des dispositions concernant les services de sécurité de la navigation que doit assurer l'État du pavillon et des dispositions concernant l'exploitation des navires. Les amendements ci-après au chapitre V sont entrés en vigueur le 1er juillet 1998 : a) amendements de 1994 figurant à l'annexe 2 de la résolution MSC 31(63), du 23 mai 1994, concernant la règle 3 (Information requise dans les messages de danger), la règle 4 (Services météorologiques) et la règle 22 (Visibilité à la passerelle de navigation); et b) amendements de 1996 adoptés par la résolution MSC 57(67) du 5 décembre 1996 concernant la suppression de la règle 15.1.

182. Dans la résolution A.858(20) sur la procédure d'adoption et de modification de dispositifs de séparation du trafic, de mesures d'organisation du trafic autres que des dispositifs de séparation du trafic, y compris la désignation et le remplacement de voies de circulation archipélagiques, et de systèmes de comptes rendus de navires, qu'elle a adoptée à sa vingtième session, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale confirme que le Comité de la sécurité maritime est habilité à adopter des mesures d'organisation du trafic et des systèmes de comptes rendus de navires ainsi que les amendements s'y rapportant.

### 1. Routes servant à la navigation

183. À sa soixante-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté de nouveaux dispositifs de séparation du trafic au large des côtes de l'Afrique du Sud et un nouveau dispositif avec une zone de navigation côtière correspondante au large des côtes de l'Espagne<sup>15</sup>. Ce dernier dispositif est entièrement situé dans les eaux territoriales espagnoles, mais l'État du littoral l'a néanmoins soumis à

l'OMI pour approbation afin que toute addition ou suppression requise puisse être adoptée par consensus dans l'intérêt de la communauté maritime internationale<sup>16</sup>.

184. Le Comité a adopté aussi des amendements à la route en eau profonde à l'ouest des Hébrides et a modifié les règles concernant la navigation des navires-citernes en charge au large des côtes sud-africaines<sup>17</sup>. Toutes les mesures d'organisation du trafic adoptées entreront en vigueur à compter du 1er décembre 1998.

### Détroits servant à la navigation internationale

#### *Détroits de Malacca et de Singapour*

185. À sa soixante-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté cinq nouveaux dispositifs de séparation du trafic et modifié trois dispositifs existants dans les détroits de Malacca et de Singapour et établi deux routes en eau profonde supplémentaires, sept zones de prudence, trois zones de navigation côtière et une zone à éviter<sup>18</sup>. Le Comité a en outre adopté des amendements aux règles applicables aux navires qui empruntent les détroits de Malacca et de Singapour<sup>19</sup>. Les mesures d'organisation du trafic adoptées entreront en vigueur à compter du 1er décembre 1998.

#### *Bouches de Bonifacio*

186. Les mesures d'organisation du trafic dans les bouches de Bonifacio – une route à double sens de circulation et deux zones de prudence aux abords des bouches – qui ont été adoptées par le Comité de la sécurité maritime entreront en vigueur à compter du 1er décembre 1998<sup>19</sup>.

#### *Pas-de-Calais*

187. Le Sous-Comité de la sécurité de la navigation a approuvé, aux fins d'adoption par le Comité, une zone à éviter située sur la ligne de séparation des voies de séparation du trafic prévues par le dispositif de séparation du trafic dans le Pas-de-Calais<sup>20</sup>.

#### *Détroit d'Istanbul, détroit de Çanakkale et mer de Marmara*

188. À sa vingtième session, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale a pris note d'un rapport (A/20/9/Add.1, annexe 3) sur l'examen de la mise en oeuvre des Règles et recommandations relatives à la navigation dans le détroit d'Istanbul, le détroit de Çanakkale et la mer de Marmara et les conditions y existant, établi par le Sous-Comité de la sécurité de la navigation. Dans sa résolution A.859(20), l'Assemblée s'est félicitée de la volonté de

coopération manifestée par toutes les parties. À sa soixante-neuvième session, le Comité de la sécurité de la navigation a pris note d'une déclaration de la délégation turque, qui a fait savoir que la Turquie avait révisé sa réglementation nationale relative au trafic maritime et en avait saisi le Gouvernement pour approbation le 24 avril 1998<sup>21</sup> et que le projet de modernisation des dispositions du système d'organisation du trafic maritime avait été mené à bien. Le système dans son ensemble devrait être pleinement opérationnel dans le courant de l'année 2000; il couvrira entièrement le détroit d'Istanbul, le détroit de Çanakkale et la mer de Marmara (voir MSC 69/INF.25).

189. Ayant pris note de la déclaration de la Turquie, le Comité a chargé le Sous-Comité de la sécurité de la navigation d'entreprendre, à sa quarante-quatrième session, l'établissement d'un nouveau rapport portant sur tous les aspects de la question<sup>22</sup>.

#### **Voies de circulation dans les eaux archipélagiques**

190. À sa soixante-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a examiné une proposition révisée de l'Indonésie concernant la désignation de voies de circulation maritime dans ses eaux archipélagiques (MSC 69/5/2) et le projet de Dispositions générales pour l'adoption, la désignation et le remplacement de voies de circulation maritime dans les eaux archipélagiques établi par le Sous-Comité de la sécurité de la navigation à sa quarante-troisième session (NAV 43/15, annexe 4). L'Organisation de l'aviation civile internationale a formulé des observations au sujet des Dispositions générales (MSC 69/5/6) et l'Organisation hydrographique internationale a proposé des symboles pour représenter les voies de circulation dans les eaux archipélagiques sur les cartes (MSC 69/5/10).

191. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a exprimé la crainte que le texte, tel qu'il était rédigé, ne compromette la sécurité de la navigation aérienne internationale en autorisant la désignation de routes aériennes indépendantes des routes aériennes approuvées par l'OACI et en reconnaissant que la compétence de l'OMI s'étendait à toutes les routes servant normalement à la navigation internationale ainsi qu'à l'espace aérien surjacent.

192. Le Comité a modifié le projet de Dispositions générales pour l'adoption, la désignation et le remplacement des voies de circulation archipélagiques de façon à tenir compte, notamment, des préoccupations exprimées par l'Organisation de l'aviation civile internationale ainsi que des symboles proposés par l'Organisation hydrographique internationale et l'a ensuite adopté par sa résolution MSC 71(69) en tant

qu'amendement aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime (résolution A.572(14), tel que modifiée) à incorporer sous la forme d'une nouvelle partie H dans la publication de l'OMI relative à l'organisation du trafic maritime (*Ships' Routeing*)<sup>23</sup>.

193. Les Dispositions générales relatives à l'adoption, à la désignation et au remplacement de voies de circulation archipélagiques fournissent des directives pour l'élaboration, l'examen et l'adoption de propositions relatives à l'adoption, à la désignation et au remplacement de voies de circulation archipélagiques. Elles ne se bornent pas à reprendre les dispositions de la Convention sur le droit de la mer ou à y renvoyer, mais les développent en introduisant une nouvelle notion, la notion de «proposition de désignation partielle de voies de circulation archipélagiques», pour tenir compte de la situation dans laquelle un État archipel, tel que l'Indonésie, n'est pas en mesure de désigner toutes les routes et tous les chenaux servant normalement à la navigation, comme le prescrit la Convention sur le droit de la mer. Lorsque l'OMI adopte une proposition de désignation partielle de voies de circulation archipélagiques en tant que système partiel de voies de circulation archipélagiques, le processus d'adoption des voies de circulation archipélagiques continue de relever de sa compétence jusqu'à ce que les voies de circulation à emprunter sur toutes les routes servant normalement à la navigation aient été désignées et adoptées. Entre-temps, les routes servant normalement à la navigation internationale peuvent être utilisées pour l'exercice du droit de passage dans les eaux archipélagiques.

194. La Convention du droit de la mer ne se réfère qu'en termes généraux au droit de survol des voies de circulation dans les eaux archipélagiques et aux obligations des aéronefs à cet égard alors que les Dispositions générales font expressément obligation aux aéronefs civils affectés à la navigation aérienne internationale d'emprunter les routes aériennes surjacentes aux voies de circulation maritime désignées en se conformant à toutes prescriptions pertinentes de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les Dispositions générales prévoient en outre que les routes internationales de services de la circulation aérienne au-dessus des eaux archipélagiques qui doivent être empruntées par les aéronefs civils affectés à la navigation aérienne internationale sont soumises à la procédure d'approbation de l'OACI.

195. Ayant adopté les règles générales pour l'adoption, la désignation et le remplacement de voies de circulation archipélagiques, le Comité de la sécurité maritime a entrepris d'examiner la proposition révisée de l'Indonésie (MSC 69/5/2). L'Indonésie confirmait que sa proposition était une proposition de désignation partielle de voies de circulation archipélagiques et qu'en conséquence, le droit de passage

archipélagique pouvait être exercé, conformément aux Dispositions générales pour l'adoption, la désignation et le remplacement de voies de circulation archipélagiques, sur toutes les autres routes, maritimes ou aériennes, servant normalement à la navigation internationale, ainsi que sur toutes les voies de circulation utilisées pour la navigation se trouvant sur ces routes, y compris une route est/ouest et les autres bretelles et jonctions associées, dans la mer territoriale et les eaux archipélagiques indonésiennes. Dans sa proposition, l'Indonésie indiquait que certaines coordonnées avaient été révisées en consultation avec d'autres États et après un examen approfondi des questions relatives à la sécurité de la navigation maritime et aérienne, et que certaines coordonnées et lignes axiales indiquées en ce qui concerne la mer de Natuna supposaient l'adoption d'une réglementation complémentaire concernant les lignes de base. Effectivement, par une note verbale en date du 25 juin 1998, la Mission permanente de l'Indonésie auprès de l'Organisation des Nations Unies a informé la Division des affaires maritimes et du droit de la mer que le Gouvernement indonésien avait officiellement publié, le 16 juin 1998, dans le règlement No 61, la liste des coordonnées géographiques pour le tracé des lignes de base de l'archipel indonésien dans la mer de Natuna (la liste de ces coordonnées géographiques sera publiée dans le *Bulletin du droit de la mer* No 38).

196. Le Comité de la sécurité maritime a approuvé quelques modifications mineures à la description du système partiel de voies de circulation archipélagiques proposée et, en vertu des dispositions de la résolution A.858(20) de l'Assemblée (voir par. 182), a adopté le système partiel par sa résolution MSC 72(69)<sup>24</sup>. Il sera publié dans la nouvelle partie H de la publication de l'OMI intitulée *Organisation du trafic maritime (Ships' Routeing)*. Le système entrera en vigueur six mois après la date à laquelle le Gouvernement indonésien désignera les voies de circulation. L'OMI a demandé à l'Indonésie de l'informer de l'adoption de la nouvelle législation relative aux lignes de base.

197. La délégation indonésienne a ensuite fait savoir au Comité de la sécurité maritime que les règles correspondantes applicables à la navigation sur les voies de circulation archipélagiques dans les eaux archipélagiques indonésiennes avaient été élaborées sur la base des articles pertinents de la Convention sur le droit de la mer.

198. Comme c'était la première fois que l'Organisation maritime internationale adoptait un système de voies de circulation dans les eaux archipélagiques, le Comité de la sécurité maritime a décidé qu'il y avait lieu d'expliquer aux capitaines l'importance pratique que revêtait un tel système pour les navires naviguant dans des eaux archipélagiques où des voies de circulation ont été désignées, et il a chargé le

Sous-Comité de la sécurité de la navigation de rédiger une circulaire sur la sécurité de la navigation avec la participation des États archipels concernés.

199. La délégation des Philippines au Comité de la sécurité maritime a noté que les enseignements tirés du processus entrepris par l'OMI pour adopter la proposition de l'Indonésie faciliteraient la tâche d'autres États archipels qui pourraient décider dans le futur de désigner leurs propres voies de circulation archipélagiques. Toutefois, elle a fait observer que «les échanges de vues et les accords relatifs à la désignation des voies de circulation archipélagiques indonésiennes concernaient uniquement les voies de circulation archipélagiques indonésiennes et ne devaient pas constituer un précédent pour les demandes futures de désignation de voies de circulation archipélagiques»<sup>25</sup>.

## 2. Comptes rendus de navires

200. À sa soixante-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté, par sa résolution MSC 73(69), des systèmes obligatoires de comptes rendus de navires «dans les détroits de Malacca et de Singapour» et «dans les Bouches de Bonifacio», qui entreront en vigueur à compter du 1er décembre 1998. Le Sous-Comité de la sécurité de la navigation a approuvé, aux fins d'adoption par le Comité de la sécurité maritime, un système obligatoire de comptes rendus de navires dans le Pas-de-Calais<sup>26</sup>.

201. L'avantage d'un service d'organisation du trafic maritime est qu'il permet d'identifier les navires et de les suivre, d'en planifier les mouvements de façon coordonnée et de fournir les informations et l'assistance nécessaires à la navigation. Il peut aussi contribuer à prévenir la pollution et à coordonner les mesures de lutte en cas de pollution. Reconnaissant que le recours à des procédures différentes pour les services d'organisation du trafic maritime pouvait être une source de confusion pour les capitaines de navires qui passent d'un service d'organisation du trafic maritime à un autre, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale a adopté, à sa vingtième session, par sa résolution A.857(20), les Directives applicables aux services de trafic maritime, comprenant les Directives sur le recrutement, les qualifications et la formation des opérateurs des services de trafic maritime; cette résolution remplace sa résolution A.578(14).

202. À sa vingtième session, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale a également révisé sa résolution A.648(16) de 1989 relative aux Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matière de notification, y compris les directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances

nuisibles et/ou des polluants marins, en ajoutant deux nouvelles sections au formulaire de compte rendu type (résolution A.851(20) de l'Assemblée).

203. En outre, le Sous-Comité de la sécurité de la navigation a approuvé deux systèmes obligatoires de comptes rendus de navires visant à protéger une espèce particulière de baleines, l'un au large de la côte nord-est et l'autre au large de la côte sud-est des États-Unis. Ce dernier système couvrirait les eaux côtières sur une largeur de 25 milles nautiques et une longueur de 90 milles nautiques au large de la côte atlantique bordant la Floride et la Géorgie et serait applicable du 15 novembre au 15 avril, c'est-à-dire à l'époque où les baleines donnent naissance dans cette zone<sup>27</sup>. Dans leur proposition, les États-Unis ont souligné qu'il avait été constaté depuis 1991 que la mortalité chez cette espèce de baleines était attribuable à près de 50 % à des collisions avec des navires.

204. Quelques délégations au Sous-Comité n'ont pas approuvé la proposition, estimant qu'elle constituerait le premier système obligatoire de comptes rendus visant à protéger une espèce particulière d'un choc physique direct avec les navires et non à protéger des navires l'environnement marin en général.

### 3. Communications maritimes

205. L'avenir des systèmes de radionavigation terriens est incertain compte tenu du développement des systèmes de communication par satellite, le principal problème étant que le Système mondial de localisation par satellite (GPS) et le Système mondial de satellites de navigation (GLONASS) devraient être entièrement opérationnels jusqu'en 2010 minimum mais qu'on ne sait pas ce qu'il en sera après. Consciente de la nécessité de mettre en place un système qui permettrait d'améliorer, de remplacer ou de compléter les systèmes GPS et GLONASS, qui présentent des lacunes sur les plans de l'intégrité, de la disponibilité, du contrôle et de la durée de vie, l'Assemblée de l'OMI a adopté à sa vingtième session la résolution A.860(20) sur la politique maritime concernant un futur système mondial de navigation par satellite.

### 4. Secours et assistance en mer

206. À la cinquante-deuxième session de l'Assemblée générale, au cours du débat sur le point intitulé «Les océans et le droit de la mer», l'attention a été appelée sur des incidents survenus à bord de navires battant le pavillon de certains États Membres. Des passagers clandestins ou supposés tels ont été jetés par-dessus bord dans des eaux infestées de requins, où ils n'avaient aucune chance de survie,

ou ont été abandonnés en haute mer sur des radeaux. Dans d'autres cas, des navires passant à proximité de malheureux abandonnés de la sorte ont refusé de leur porter secours. La délégation du Ghana a exprimé l'espoir que les États Membres s'acquitteraient intégralement des obligations qui leur incombent en vertu du paragraphe 7 de l'article 94 et de l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et a suggéré que les conclusions des enquêtes effectuées en application du paragraphe 7 de l'article 94 soient communiquées aux États parties concernés et figurent dans les rapports du Secrétaire général sur ce point.

207. L'obligation de secours en mer est consacrée tant par la tradition que par les conventions internationales. En vertu de l'article 98 de la Convention sur le droit de la mer, les États sont tenus d'exiger du capitaine des navires battant leur pavillon qu'il porte assistance à quiconque est trouvé en péril en mer, qu'il porte secours aux personnes en détresse et, en cas d'abordage, qu'il prête assistance au navire, à son équipage et à ses passagers.

208. La Convention SOLAS dispose que tout gouvernement contractant s'engage à prendre «toutes les dispositions nécessaires pour la veille sur les côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer auprès des côtes. Ces dispositions doivent comprendre la mise en place, l'utilisation et l'entretien des installations de sécurité maritime jugées réalisables et nécessaires.»

### Amendements à la Convention sur la recherche et le sauvetage maritimes

209. La Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), un autre instrument important, a été adoptée en 1979 pour remédier au manque d'uniformité des plans nationaux et à l'absence de procédures mondiales convenues et normalisées par la mise en place d'un plan mondial de recherche et de sauvetage. Quel que soit le lieu d'un accident, les secours aux personnes en détresse seraient coordonnés par un centre de sauvetage qui assurerait, le cas échéant, la coopération entre les centres de secours des pays voisins afin qu'il n'y ait plus une zone maritime qui ne soit placée sous la responsabilité d'un gouvernement ayant accepté de se charger de coordonner les secours en cas d'accident.

210. En raison des obligations considérables imposées aux parties, comme par exemple la mise en place d'installations côtières, la Convention SAR n'a pas été ratifiée par autant de pays que l'ont été certains autres traités. Alors qu'elle est entrée en vigueur en 1985, seuls 57 pays l'avaient ratifiée au 1er mai 1998 et la flotte marchande de l'ensemble des pays signataires représente moins de la moitié du tonnage mondial.

La mise en place de plans SAR dans les 13 zones délimitées par la Convention est donc relativement lente. En 1995, soit 10 ans après l'entrée en vigueur de la Convention, des plans SAR provisoires n'avaient été mis au point que pour neuf régions. Il a été convenu que le meilleur moyen de résoudre ce problème était de modifier la Convention.

211. À sa soixante-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté des amendements à la Convention SAR de 1979 en vertu de sa résolution MSC 70(69) du 18 mai 1998. Lorsqu'ils seront entrés en vigueur, ces amendements permettront de préciser les responsabilités des gouvernements et de mettre davantage l'accent sur l'approche régionale et sur la coordination entre les opérations de recherche et de secours maritimes et aéronautiques.

212. Les travaux relatifs à la création d'un plan SAR mondial sont pratiquement terminés. La mise en place du réseau mondial devrait être achevée à l'issue d'une conférence des pays de l'océan Indien, qui doit se tenir en septembre 1998.

213. La délimitation des régions de recherche et de sauvetage de la Convention SAR n'a aucun rapport avec les frontières entre les États et ne doit pas préjuger de leur tracé. Mais malgré ce principe, qui doit permettre de faciliter la mise en place du régime SAR dans les zones où les États ne se sont pas encore mis d'accord sur la délimitation des frontières maritimes, il est parfois difficile de parvenir à un accord sur la délimitation d'une région SAR.

#### **Système mondial de détresse et de sécurité en mer**

214. Parallèlement à la Convention SAR, qui vise à la création d'un système mondial de secours, on a adopté en 1988 un système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), qui est entré en application en 1992 et qui vise à mettre en place des moyens de communication efficaces propres à permettre le bon fonctionnement du système SAR. Le système mondial de détresse et de sécurité deviendra pleinement opérationnel le 1<sup>er</sup> février 1999. À cette date, tous les navires d'un tonnage brut égal ou supérieur à 300 tonnes transportant des passagers ou des marchandises et effectuant des trajets internationaux devront être équipés d'un matériel qui leur permettra d'accroître leurs chances d'être secourus en cas d'accident. Ils devront notamment être équipés de radiobalises de localisation des sinistres (RLS) et d'émetteurs-récepteurs de recherche et de sauvetage (répondeurs SAR) qui permettront de localiser le navire ou les embarcations de sauvetage. Le système SMDSM est également utile pour les communications d'urgence et pour la diffusion d'informations concernant la sécurité maritime, y compris les communications météorologiques et les avertisse-

ments de navigation. Malgré le rôle joué par les satellites dans ce système, les communications radio à terre demeurent importantes. Les parties à la Convention SOLAS doivent être dotées d'installations radio terrestres appropriées.

#### **La restructuration d'INMARSAT**

215. À sa douzième session, en avril 1998, l'Assemblée d'INMARSAT a approuvé des amendements à la Convention portant création d'INMARSAT et à l'Accord d'exploitation y relatif, qui visaient à modifier la structure de l'organisation. Dans le cadre de la nouvelle structure, toutes les activités d'INMARSAT seraient conduites à l'avenir par une société de droit nationale, l'organisation intergouvernementale contrôlant en permanence l'exécution par la société de certains services publics dont elle serait chargée en vertu d'un accord de services publics. En vertu de cet accord, la société devrait notamment continuer d'assurer les services SMDSM existants. Avant que les activités de l'Organisation ne soient confiées à la société privée, le Conseil d'INMARSAT devra cependant approuver certains documents commerciaux et certaines conditions juridiques. Le Conseil devait donner son approbation à sa soixante-quatorzième session, en novembre 1998 (voir MSC 69/10/2 et MSC 69/22, par. 10.16).

#### **5. Accidents de mer**

216. Les enregistreurs des données du voyage (VDR) installés à bord des navires peuvent permettre d'enquêter sur la cause d'un accident. À sa vingtième session, l'Assemblée de l'OMI a adopté, par sa résolution A.861(20), des recommandations sur les normes de fonctionnement des enregistreurs de données installés à bord des navires. En vertu de cette résolution, les gouvernements sont invités à encourager les propriétaires et les exploitants de navires autorisés à battre leur pavillon à installer dès que possible des enregistreurs de données, compte tenu du fait qu'ils pourraient bientôt être rendus obligatoires par la Convention SOLAS.

217. Par sa résolution A.849(20), l'Assemblée a également adopté le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents de mer (voir A/52/487, par. 137 à 141).

#### **6. Levés hydrographiques et établissement de cartes**

218. En vertu du paragraphe 2 de l'article 24 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État côtier est tenu de signaler par une publicité adéquate tout danger dont il pourrait avoir connaissance pour la navigation dans sa mer territoriale. Les États signataires sont donc implicitement tenus d'effectuer des levés hydrographiques systématiques avec toute la précision permise par les techniques actuelles

et de publier des cartes marines sur la base de ces relevés. Cette obligation a été inscrite dans le projet de règle 9 du nouveau chapitre V de la Convention SOLAS. Ce nouveau chapitre, qui porte aussi sur de nombreuses autres questions intéressant la sécurité à bord des navires, demande un examen approfondi de la part de l'Organisation maritime internationale et ne sera pas approuvé avant 2002. En attendant, l'Organisation hydrographique internationale (OHI) a lancé, dans le cadre d'arrangements bilatéraux et avec l'aide d'autres organisations internationales, des activités de coopération technique comportant notamment des activités de formation et de transfert de technologie. Les deux organisations ont par ailleurs décidé d'un commun accord que les dispositions du projet de règle 9 du nouveau chapitre V de la Convention SOLAS devraient être mentionnées dans la résolution de l'Assemblée générale sur le point de l'ordre du jour intitulé «Les océans et le droit de la mer». Une résolution de l'Assemblée générale permettrait en effet à l'OMI et à l'OHI de convaincre plus facilement les gouvernements des États côtiers à s'acquitter de l'obligation qui leur est faite d'effectuer des levés hydrographiques des eaux qui relèvent de leur juridiction et d'établir des cartes marines, afin de rendre la navigation plus sûre et de mieux protéger l'environnement marin.

### C. Application des textes internationaux

219. Compte tenu du grand nombre de règles, règlements et normes déjà en place, on s'est surtout attaché récemment à adopter de nouvelles règles pour assurer l'application effective de celles qui existent déjà, comme en témoignent l'adoption du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), la création au sein de l'OMI du Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon, l'élargissement du rôle du secrétariat de l'OMI dans le contrôle de l'application de la Convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et le nombre croissant de mémorandums d'accord sur le contrôle par l'État du port.

#### 1. Compétences de l'État du pavillon

220. C'est l'État du pavillon qui est principalement responsable de l'application des règles et des normes internationales. Aux termes de l'article 94 de la Convention sur le droit de la mer, les États exercent effectivement leur juridiction et leur contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant leur pavillon. Tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer. Ce faisant, il est tenu

de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

221. L'adoption par l'OMI du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) constitue à cet égard une initiative importante. Le Code a pris effet au 1er janvier 1998 et s'applique à tous les navires-citernes, transporteurs de vrac, transporteurs de gaz, navires à passagers et navires de charge à grande vitesse d'un tonnage brut supérieur à 500 tonneaux. L'application du Code sera étendue aux autres navires en 2002. Le Code ISM exige qu'un système de gestion de la sécurité soit mis en place par la compagnie, ce terme désignant le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel a été confiée la responsabilité de l'exploitation du navire. Le système de gestion de la sécurité doit comporter plusieurs éléments : une politique en matière de sécurité et de protection de l'environnement; des instructions et des procédures concernant la sécurité et la protection de l'environnement; la désignation de responsables et l'établissement de circuits de communication parmi le personnel à bord des navires et à terre et entre les uns et les autres; des procédures de notification des accidents; des procédures d'intervention en cas d'urgence; et des procédures de contrôle de la gestion et de vérification interne. Pour réaliser ces objectifs, la compagnie doit se doter d'une politique et par conséquent des moyens nécessaires, notamment à terre, pour l'appliquer. Toutefois, ce sont les gouvernements qui sont chargés de vérifier l'application des dispositions du Code.

222. Le Code ISM a été rendu obligatoire en vertu du nouveau chapitre IX de la Convention SOLAS relatif à la gestion de la sécurité de l'exploitation des navires. Ce chapitre a été adopté en 1994 et est entré en vigueur le 1er juillet 1998. En application de ce chapitre, les gouvernements doivent délivrer une attestation de conformité à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du Code. L'attestation peut également être délivrée par un organisme agréé par le gouvernement (voire par un autre gouvernement). Un exemplaire de l'attestation doit être conservé à bord des navires pour pouvoir être présenté aux fins de vérification. Un certificat de gestion de la sécurité doit également être délivré aux compagnies qui répondent aux critères fixés par le Code. Des vérifications peuvent être faites lors d'inspections effectuées dans le cadre du contrôle par l'État du port.

223. D'après une enquête de l'OMI, quelque 78 % des navires marchands visés par le Code ISM devraient s'être mis en conformité avec les dispositions du Code d'ici au 1er juillet 1998. Il est probable que ceux qui ne l'auront pas fait se verront refuser une assurance ainsi que l'accès aux grands ports mondiaux.

224. À sa vingtième session, l'Assemblée de l'OMI a adopté, par sa résolution A.847(20), des directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI (voir A/52/487, par. 146).

225. À sa sixième session, en juin 1998, le Sous-Comité chargé de l'application des instruments par l'État du pavillon a approuvé un formulaire d'auto-évaluation du degré d'application des instruments par l'État du pavillon. Le formulaire doit être soumis à l'approbation finale du Comité de la protection du milieu marin et du Comité de la sécurité maritime. Il contient une liste de critères internes et externes qui peuvent être utilisés par les États du pavillon pour se faire une idée objective du fonctionnement de leur administration<sup>28</sup>.

## 2. Contrôle par l'État du port

226. Le contrôle par l'État du port offre une garantie en cas de défaillance de la part des propriétaires de navire, des sociétés de classification, des assureurs ou de l'administration des États du pavillon. Il joue un rôle important dans l'élimination des navires qui ne répondent pas aux normes.

227. Entre autres mesures, les États du port peuvent inspecter les navires pour s'assurer qu'ils répondent bien aux normes de l'OMI concernant la sécurité et la prévention de la pollution marine et peuvent également immobiliser les navires. Certains États ont interdit l'accès de leurs ports aux navires qui n'étaient pas conformes au Code ISM.

228. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 25 de la Convention, l'État côtier a le droit, en ce qui concerne les navires qui se rendent dans ses eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans ces eaux ou dans cette installation portuaire. Dans le cas des navires qui traversent les eaux territoriales sans faire escale dans un port, l'intervention de l'État côtier se limite à l'application des lois et des dispositions réglementaires nationales qui donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées concernant la conception, la construction ou l'armement du navire (voir art. 21, par. 2, de la Convention).

229. On notera que le paragraphe 3 de l'article 211 de la Convention peut servir de fondement à la constitution de groupes d'États imposant des conditions particulières en matière de prévention et de limitation de la pollution de l'environnement marin à l'entrée des navires étrangers dans leurs ports ou dans leurs eaux intérieures. Ces conditions sont toutefois «sans préjudice de la continuation de l'exercice par un navire de son droit de passage inoffensif ou de l'application du paragraphe 2 de l'article 25». Un État partie à un

accord de coopération de ce type peut demander à un navire étranger naviguant sur ses eaux territoriales de lui faire savoir s'il se dirige vers un État de la même région également partie à l'accord et, en ce cas, de lui indiquer s'il remplit les conditions exigées par cet État pour pénétrer dans ses ports.

## 3. Arrangements régionaux concernant le contrôle par l'État du port

230. On pensait à l'origine que le contrôle par l'État du port relèverait des pays mais on a constaté à la suite du succès rencontré par le Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port que les contrôles au niveau régional étaient à la fois plus efficaces et moins coûteux. De nombreuses régions se sont dotées depuis de leur propre système. C'est ainsi qu'ont été signés l'Accord de Viña del Mar pour l'Amérique latine (1992), le Mémoire d'entente de Tokyo pour la région de l'Asie et du Pacifique (1993), le Mémoire d'entente des Caraïbes (1996), le Mémoire d'entente pour la Méditerranée (1997) et, le 5 juin 1998, le Mémoire d'entente sur le contrôle par l'État du port pour la région de l'océan Indien, qui a été signé par les pays suivants : Afrique du Sud, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Inde, Kenya, Maldives, Maurice, Mozambique, République islamique d'Iran, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Soudan, Sri Lanka et Yémen<sup>29</sup>.

231. Le Mémoire d'entente pour l'océan Indien stipule, comme les autres accords, que chaque autorité maritime signataire doit mettre en place un système efficace de contrôle par l'État du port et inspecter chaque année 10 % au moins du nombre estimatif total de navires marchands étrangers pénétrant dans ses ports. L'échange d'informations est encouragé afin que les navires qui ont été inspectés par un État et qui sont conformes à toutes les règles de sécurité et de prévention de la pollution marine ne fassent pas l'objet d'inspections trop fréquentes et que les navires présentant un danger ou dont l'État a signalé qu'ils devaient être mis aux normes soient au contraire inspectés.

232. Les pays de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre comptent adopter un mémoire d'entente en 1999. En février 1998, lors de la première réunion préparatoire sur la mise en place de moyens de contrôle par l'État du port et l'État du pavillon dans la région, 19 pays ont signé une déclaration commune. Au cours de la deuxième réunion prévue en septembre, les pays devaient examiner un projet de mémoire d'entente et un projet de programme de formation. Une troisième et dernière réunion, au cours de laquelle ils adopteraient le mémoire, devrait se tenir en 1999.

233. La plupart des mers du monde seront bientôt couvertes par un réseau mondial d'accords régionaux sur le contrôle par

l'État du port. Les pays de la région du Golfe ont reconnu officiellement la nécessité d'adopter un système de ce type mais aucune date n'a encore été fixée pour la première réunion préparatoire. L'OMI met au point une stratégie mondiale de contrôle par l'État du port afin que les différents systèmes régionaux appliquent des normes universelles.

234. Le Mémoire d'entente de Tokyo a été modifié en 1997, entre autres pour tenir compte des procédures relatives au contrôle par l'État du port adoptées par l'Assemblée de l'OMI dans sa résolution A.787(19), ainsi que de certaines dispositions du dix-septième amendement au Mémoire d'entente de Paris, qui découle de la Directive de l'Union européenne sur le contrôle par l'État du port<sup>30</sup>.

235. Les États signataires des Mémoires d'entente de Paris et de Tokyo ont tenu leur première Conférence ministérielle commune en mars 1998. Dans une déclaration commune sur les mesures interrégionales visant à éliminer la navigation non conforme aux normes, les ministres sont convenus de renforcer l'application des normes de l'OIT et de l'OMI en appliquant plus strictement les contrôles par l'État du port dans les deux régions afin de les rendre plus dissuasives. Les ministres sont convenus de veiller à ce que l'État du port exerce un contrôle rigoureux pour assurer le respect du Code ISM.

## D. Transport maritime

### 1. Transport de marchandises

236. Parmi les faits nouveaux intervenus depuis la publication du rapport de 1997, il convient de signaler l'entrée en vigueur, le 1er juillet 1998, des amendements de 1996 au chapitre VI de la Convention SOLAS, adoptés en vertu de la résolution MSC 47(66) du 4 juin 1996; des amendements de 1996 au Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC), adoptés en vertu des résolutions MSC 50(66) et MSC 58(67); et des amendements de 1996 au Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC), adoptés en vertu de la résolution MSC 59(67).

237. Le Comité de la sécurité maritime a adopté à sa soixante-neuvième session un amendement au chapitre VI de la Convention SOLAS, en vertu de la résolution MSC 69(69) en date du 18 mai 1998. À sa date de prise d'effet, l'amendement remplacera l'actuel paragraphe 6 de la règle 5 concernant l'arrimage et l'assujettissement. Il est stipulé dans l'amendement que «toutes les cargaisons autres que les

cargaisons solides ou liquides en vrac doivent être chargées, arrimées et assujetties conformément aux dispositions du Manuel d'assujettissement de la cargaison».

### 2. Transport de marchandises dangereuses

238. À sa soixante-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté, par sa résolution MSC 69(69) du 18 mai 1998 un amendement aux règles 5 (documents) et 6 (conditions d'arrimage) du chapitre VII de la Convention SOLAS, analogue à celui qui a été adopté pour le chapitre VI (voir par. 237).

239. Le Comité a également modifié le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) par l'amendement 29-98, qui doit entrer en vigueur le 1er janvier 1999 et demeurer en application pendant six mois jusqu'au 1er juillet 1999. Le Sous-Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs examine actuellement la possibilité de modifier les chapitres VI et VII de la Convention SOLAS de manière à rendre obligatoire l'application du Code IMDG.

### **Faits nouveaux concernant le Recueil de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires (Recueil INF)**

240. À sa vingtième session, l'Assemblée de l'OMI a approuvé le rapport d'activité sur l'examen du Recueil INF (voir documents A/20/11 et Add.1 et 2, et A/52/487, par. 156 à 158) et adopté des modifications au Recueil par sa résolution A.853(20). Il est recommandé aux navires transportant des matières visées par le Recueil INF d'avoir à bord un plan d'urgence de bord précisant : a) la procédure à suivre pour signaler un incident mettant en jeu des matières visées par le Recueil INF; b) la liste des autorités ou des personnes à contacter en cas d'incident; c) un exposé détaillé des mesures à prendre immédiatement par les personnes à bord pour empêcher, réduire ou maîtriser le rejet de matières visées par le Code INF; et d) les procédures et les points de contact prévus à bord du navire pour assurer la coordination des mesures prises à bord avec les autorités nationales et locales.

241. Il est précisé dans l'amendement que les dispositions relatives à la notification d'événements mettant en jeu des produits dangereux, énoncées à la règle VII/7-1 de la Convention SOLAS, devraient s'appliquer à la perte et à la perte probable par-dessus bord de cargaisons visées par le Recueil INF et à tout événement entraînant ou susceptible d'entraîner le déversement effectif ou probable de matières visées par le Recueil INF. Un rapport doit être fait en cas d'avarie, de

défaillance ou de panne d'un navire transportant ce type de matière.

242. L'Assemblée a également adopté la résolution A.854(20), qui comporte des directives relatives à l'élaboration des plans d'urgence de bord à l'intention des navires transportant des matières visées par le Recueil INF. Ces directives sont destinées à aider les propriétaires de navire à établir des plans d'urgence de bord détaillés. Elles doivent aussi aider les navires à faire face aux situations d'urgence à bord mettant en cause des cargaisons INF et à fournir, en cas d'incident, les renseignements voulus aux autorités qui viendraient à leur aide.

243. À sa soixante-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a approuvé les projets de modification du chapitre VII de la Convention SOLAS visant à rendre obligatoire l'application du Recueil INF et est convenu de s'efforcer d'adopter le projet de texte révisé du Recueil à sa soixante et onzième session, en 1999 (voir le document MSC 69/22, annexes 19 et 20).

## E. Créances maritimes

### Saisie conservatoire des navires

244. Le 18 décembre 1997, l'Assemblée générale, dans sa résolution 52/182, a fait sienne la recommandation du Conseil du commerce et du développement de la CNUCED relative à la convocation d'une conférence diplomatique chargée d'examiner et d'adopter une convention sur la saisie conservatoire des navires. La Conférence doit se tenir à Genève du 1er au 12 mars 1999.

245. Les projets d'articles de la nouvelle convention (LEG/MLM/42-JIGE(IX)/5), qui doivent être examinés par la CNUCED, sont le résultat de l'examen de la Convention internationale de 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires maritimes, effectué par le Groupe intergouvernemental conjoint CNUCED/ONU d'experts des privilèges et hypothèques maritimes et des questions connexes. Le projet de texte s'appliquerait aux immobilisations et aux restrictions à l'enlèvement de navires décidées par un tribunal à titre de mesure conservatoire pour garantir une créance maritime, mais il ne s'appliquerait pas à la saisie d'un navire effectuée en application d'un jugement, d'une sentence arbitrale ou d'un autre instrument ayant force exécutoire. L'un des objectifs est d'élaborer un cadre juridique qui permettrait de protéger les intérêts des propriétaires des cargaisons et des navires en garantissant la liberté de circulation des navires et en interdisant les saisies motivées par des créances injustifiables ou sans rapport avec l'exploitation des navires. L'examen avait aussi pour but d'harmoniser

la Convention de 1952 avec la Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes et de faire en sorte que tous les privilèges maritimes reconnus par la Convention de 1993 soient couverts par la nouvelle convention sur les saisies.

## VII.

### Installations et ouvrages au large

246. Au cours des cinq dernières décennies, l'exploration et l'exploitation des ressources pétrolières et gazeuses se sont développées dans de nombreuses régions du monde. Ces activités, à l'origine concentrées près des côtes, là où les eaux sont peu profondes, se sont étendues aux zones d'eaux profondes (par exemple dans le golfe du Mexique et au large du Brésil, du Royaume-Uni, de la Norvège, du Niger, de l'Angola et des Philippines) et là où les conditions climatiques sont rigoureuses (par exemple à l'ouest des Shetlands, au nord de la Fédération de Russie et au Canada).

247. Aux termes des articles 60 et 80 de la Convention, l'État côtier a le droit exclusif de procéder à la construction et d'autoriser et réglementer la construction, l'exploitation et l'utilisation d'îles artificielles, installations et ouvrages dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental; il a aussi juridiction exclusive sur ces îles, installations et ouvrages. L'article 208 exige de l'État côtier qu'il adopte des lois et règlements et prenne les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui provient d'îles artificielles, installations et ouvrages relevant de sa juridiction – lois, règlements et mesures qui ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales ou les pratiques ou procédures recommandées de caractère international.

248. Au large, pour l'essentiel, l'industrie offshore a pratiqué l'autorégulation. Toutefois, étant donné ses dimensions mondiales, des normes internationales ont été élaborées sur certaines questions, par exemple en matière de travail ou de formation du personnel. Il existe aussi des normes mondiales pour l'enlèvement des ouvrages en mer, et, plus récemment, des discussions ont eu lieu sur le point de savoir si la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution provenant d'installations offshore devaient être réglementées au niveau mondial.

### A. Normes de sécurité

249. À sa soixante-neuvième session, le Comité de la sécurité maritime a conclu qu'à l'heure actuelle, il n'était pas

nécessaire de codifier les normes de compétence du personnel maritime travaillant à bord d'unités mobiles au large dans la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978 (STCW) ou dans un autre instrument pertinent (MSC 69/22, par. 7.39).

250. Toutefois, reconnaissant qu'il était nécessaire de préciser les modalités d'application des dispositions de la convention susvisée aux unités mobiles au large, le Comité de la sécurité maritime a décidé que ces dispositions s'appliquaient uniquement aux unités autopropulsées en déplacement et non à celles qui sont dépourvues de moyens de propulsion autonome ou stationnaires. En ce qui concerne ces dernières, il a recommandé que, lorsqu'il examine quelles doivent être les normes de formation et de délivrance des brevets, le pays d'immatriculation tienne compte des recommandations pertinentes de l'OMI, c'est-à-dire des résolutions A.583(13) et A.712(17), et du projet de résolution de l'Assemblée relatif aux recommandations sur la formation du personnel servant à bord des unités mobiles au large (voir par. 251). Il est recommandé que l'État côtier dans la zone économique exclusive duquel les unités sont stationnées ou opèrent tienne compte des recommandations pertinentes de l'OMI et ne prescrive pas, pour les unités immatriculées dans d'autres pays, des normes plus rigoureuses que celles qui sont applicables aux unités immatriculées dans cet État côtier<sup>31</sup>.

251. Le projet de résolution concernant les recommandations sur la formation du personnel servant à bord des unités mobiles au large que le Comité de la sécurité maritime a approuvé pour présentation à la vingt et unième session de l'OMI en 1999 vise à édicter, pour la sécurité des personnes et des biens en mer et pour la protection du milieu marin, des normes qui complètent celles énoncées dans la Convention STCW telle que modifiée par le Code STCW. Ces recommandations ne visent pas à porter atteinte au droit de l'État côtier, en vertu du droit international, d'imposer ses propres prescriptions supplémentaires en matière de formation, de qualification et de délivrance des brevets pour le personnel à bord des unités qui procèdent à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des parties du fond et du sous-sol marin sur lesquelles cet État est habilité à exercer des droits souverains (voir MSC 69/22, annexe 15).

252. Le Code de sécurité pour le transport de marchandises et de passagers par les navires de ravitaillement en mer, qui a été adopté par l'Assemblée de l'OMI dans sa résolution A.863(20) du 27 novembre 1997, fournit à l'exploitant ou entrepreneur des normes internationales afin d'éviter ou de réduire au minimum les dangers qui menacent les navires de ravitaillement en mer dans leurs activités quotidiennes, à

savoir transporter des marchandises et des passagers à partir et à destination d'installations offshore.

## B. Enlèvement et élimination

253. L'article 60, paragraphe 3, et, par renvoi, l'article 80 de la Convention, obligent les États à enlever les installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés, compte tenu des normes internationales généralement acceptées, établies en la matière par l'organisation internationale compétente. Lorsqu'une installation ou un ouvrage n'est pas totalement enlevé, une publicité adéquate doit être donnée à sa position, ses dimensions et sa profondeur. Sur la base de la définition de l'«immersion» figurant à l'article premier, paragraphe 5, lettre a), de la Convention et de celle qui figure dans la Convention de Londres et son protocole de 1996, une installation désaffectée peut être immergée, auquel cas l'article 210 de la Convention et les dispositions pertinentes de la Convention de Londres s'appliquent.

254. Les Directives et normes relatives à l'enlèvement d'installations et d'ouvrages au large sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive (résolution A/672(16) de l'Assemblée de l'OMI) adoptées par l'OMI en 1989 doivent être considérées comme énonçant les normes internationales généralement acceptées en matière d'enlèvement d'installations et d'ouvrages en mer. À cet égard, les États doivent savoir que selon les Directives, aucune installation ni aucun ouvrage ne devrait être mis en place sur un plateau continental ou dans une zone économique exclusive à moins d'être conçu et construit de manière telle qu'après son abandon ou sa désaffectation définitive son enlèvement complet soit possible (par. 3.14). Il conviendrait de procéder à l'enlèvement complet des installations qui reposent sur des fonds de moins de 75 mètres (ou moins de 100 mètres pour les installations mises en place après le 1er janvier 1998) et qui pèsent moins de 4 000 tonnes (par. 3.1 et 3.2), excepté dans certains cas (par. 3.4 et 3.5).

255. On notera que la recommandation du Groupe scientifique sur l'immersion chargé d'examiner les Directives de l'OMI compte tenu de l'évolution de la situation depuis leur adoption en 1989 (voir LC/SG 19/11, par. 3.12 à 3.16, et LC/SG 20/12, par. 3.19 et 3.20) n'a pas été approuvée par les Parties contractantes à la Convention de Londres lors de leur dix-neuvième réunion consultative. Ces Parties contractantes ont décidé : de poursuivre l'élaboration de recommandations spécifiques pour l'application de la Convention de Londres de 1972 et du Protocole de 1996 (voir A/52/487, par. 286) en ce qui concerne l'immersion de plates-formes ou d'autres ouvrages artificiels en mer; de veiller à ce que ces

recommandations tiennent compte des progrès scientifiques et technologiques les plus récents dans ce domaine; de prendre les mesures nécessaires pour que l'élimination soit examinée au cas par cas et que les critères de poids/profondeur utilisés dans la résolution A/672(16) de l'OMI ne soient pas les seuls utilisés pour élaborer des recommandations concernant l'immersion de plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer dans le cadre de la Convention de Londres de 1972; et de ne pas demander à l'OMI, à ce stade, de revoir ses directives et normes dans ce domaine<sup>32</sup>.

256. Certains instruments régionaux assujettissent l'enlèvement des installations et ouvrages en mer à des normes plus rigoureuses. C'est ainsi que la Convention de 1992 sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique, lorsqu'elle sera entrée en vigueur, obligera les parties à veiller à ce que les unités offshore abandonnées ou désaffectées soient complètement enlevées et ramenées à terre.

257. Les Parties contractantes à la Convention de 1992 pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est ont récemment décidé (décision OSPAR 98/3) qu'il était interdit d'immerger ou de laisser totalement ou partiellement en place des installations en mer désaffectées dans la zone maritime couverte par la Convention. Les dérogations ne sont autorisées que pour certaines catégories d'installations désaffectées, à savoir les installations en acier qui pèsent plus de 10 000 tonnes, et à condition que l'autorité compétente de la Partie contractante concernée soit convaincue que l'évaluation de la proposition d'immersion effectuée conformément à l'annexe 2 de la décision 98/3 montre bien qu'il existe de bonnes raisons de considérer que l'immersion est préférable à la réutilisation, au recyclage ou au stockage définitif à terre, et que les autres Parties contractantes ont été consultées conformément à l'annexe 3. L'annexe 4 exige que toute autorisation d'immersion définisse un cadre permettant d'apprécier et de surveiller si les normes ont été respectées<sup>33</sup>.

objectifs environnementaux au cas par cas, cela dans la perspective d'une autoréglementation. On peut donc, en matière d'exploration et d'exploitation pétrolières et gazières en mer, parvenir au «développement durable» en élaborant en commun un guide des meilleures pratiques environnementales dans le cadre d'un dialogue ouvert entre industriels, organisations gouvernementales et autres parties intéressées compte tenu de la situation environnementale et socioéconomique régionale ou locale<sup>35</sup>. Le Comité de protection du milieu marin de l'OMI (CPMM) a, à sa quarante et unième session, fait sienne cette conclusion et décidé de maintenir la question à l'ordre du jour de ses prochaines sessions. Il a invité les États membres et les organisations intéressées à lui présenter des documents sur la question pour examen.

259. À sa quarante et unième session, le CPMM a aussi examiné l'application des critères énumérés à l'annexe I de la Convention MARPOL 73/78 aux installations flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) ainsi qu'aux unités flottantes de stockage (FSU) (A/52/487, par. 279 et 280). Le Forum international de l'exploration et de la production pétrolières a indiqué qu'il considérerait les FPSO et les FSU comme des installations aux fins de l'article 60 de la Convention<sup>36</sup>. Greenpeace International a déclaré que le CPMM devrait recenser les dispositions pouvant être en conflit ou les lacunes existantes dans la réglementation actuelle et préparer des amendements à l'annexe I pour énoncer des normes claires, dans le cadre de MARPOL 73/78, en ce qui concerne les FPSO et les FSU<sup>37</sup>.

260. Le CPMM a décidé de demander au Sous-Comité des liquides et gaz en vrac de se pencher sur l'application de l'annexe I de MARPOL 73/78 aux FPSO et aux FSU, et en particulier de recenser les règles qui sont applicables, celles qui ne le sont pas et celles dont l'application peut être incertaine et de formuler des recommandations au sujet de cette application suivant la nature de l'incertitude (voir MEPC 41/20, par. 7.3 à 7.7).

### **C. Pollution provenant d'activités d'exploitation pétrolière ou gazière en mer**

258. La réunion d'experts sur les pratiques environnementales touchant les activités d'exploitation pétrolière et gazière en mer, qui a été organisée par le Brésil et les Pays-Bas du 17 au 20 novembre 1997 en application de la décision 4/15 de la Commission du développement durable<sup>34</sup>, a conclu que la mise au point de technologies plus poussées et une meilleure compréhension des préoccupations environnementales exigeaient, dans l'élaboration des mesures réglementaires, une souplesse qui permette de déterminer les normes et

## VIII.

### Mise en valeur et gestion des ressources marines et protection et préservation du milieu marin

#### A. Conservation et gestion des ressources biologiques marines

##### 1. Situation de la pêche dans le monde

261. De nouvelles données indiquent qu'en dépit d'augmentations de la production de l'aquaculture, la demande de produits de la pêche ne pourra vraisemblablement pas être satisfaite si la gestion des ressources des océans ne s'améliore pas<sup>38</sup>. Bien que les problèmes que soulève la gestion des pêcheries soient largement reconnus et que des instruments internationaux, comme l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons et le Code de conduite pour une pêche responsable, aient déjà été adoptés, la gestion des pêches n'a en général pas permis d'empêcher la surexploitation ni de rendre la pêche économiquement rentable. Les experts s'accordent pour dire que les principales raisons de cette situation sont l'absence de la volonté politique nécessaire pour procéder à des ajustements difficiles, en particulier en ce qui concerne l'accès aux ressources halieutiques et les droits de pêche, le maintien de subventions directes et indirectes, l'absence de contrôle des flottes de pêche par les États du pavillon, la résistance de l'industrie de la pêche au changement, et le fait que les communautés traditionnelles de pêcheurs ne participent pas à la prise de décisions et que l'on continue d'utiliser des méthodes de pêche destructrices.

262. Selon les projections, la production mondiale devrait en 2010 être de 107 à 144 millions de tonnes. Entre 74 et 114 millions de tonnes seront destinées à la consommation humaine, bien que l'on prévoie que la demande de produits de la pêche se situera entre 110 et 120 millions de tonnes. Le volume provenant effectivement de la pêche de capture dépendra notamment de l'efficacité de la gestion des pêches et de l'amélioration de la gestion des stocks actuellement surexploités, qui pourrait amener une augmentation des prises allant de 5 à 10 millions de tonnes<sup>39</sup>.

263. Des évaluations récentes de la FAO montrent toutefois que le rendement de plus de 35 % des principales ressources halieutiques du milieu marin est en diminution et que celui de 25 % d'entre elles plafonnait à un niveau d'exploitation élevé, et que toute nouvelle augmentation de la production ne pourrait au mieux qu'être très modeste<sup>40</sup>. On estime que la surexploitation a appauvri les stocks des espèces les plus

prisées, comme le thon, la morue et l'espadon, et que les pêcheurs professionnels poussent maintenant plus avant dans la chaîne alimentaire océanique à la recherche de prises<sup>41</sup>. De ce fait, des espèces marines de second niveau qui sont normalement la proie des espèces se trouvant en aval dans la chaîne alimentaire sont de plus en plus utilisées pour la consommation humaine, ce qui perturbe encore l'ensemble de la chaîne alimentaire et risque d'entraîner un déclin global de la production. Certains experts estiment que s'il n'est pas remédié à cette tendance, les écosystèmes marins risquent de s'effondrer et la pêche commerciale de prendre effectivement fin, et ils ont proposé qu'au cours des prochaines décennies les gestionnaires de la pêche mettent l'accent sur la reconstitution des populations de poissons dans le cadre de zones marines protégées interdites à la pêche<sup>41</sup> (voir par. 317 à 322). À cet égard, il convient de prendre note de la décision récente du New England Fishery Management Council des États-Unis de créer dans le golfe du Maine la première zone marine protégée interdite toute l'année à la pêche, eu égard à la diminution grave des stocks de morues dans la région<sup>42</sup>. D'autres ont demandé aux pays intéressés de déterminer la capacité de leurs flottes de pêche et de faire le nécessaire pour supprimer ou réduire toute surcapacité, en particulier en ce qui concerne les gros navires industriels<sup>43</sup>, afin d'assurer la viabilité de la pêche.

264. De mauvaises pratiques halieutiques amènent également à rejeter chaque année quelque 20 millions de tonnes de poissons<sup>44</sup> ainsi qu'un grand nombre de prises fortuites (requins, mammifères marins, tortues et oiseaux de mer), ce qui nuit à la diversité biologique. Certains soulignent<sup>45</sup> que l'utilisation de techniques de pêche sélective pour réduire les prises fortuites, l'adoption de mesures de gestion – par exemple fermer la pêche durant certaines saisons, fermer certaines zones à la pêche, fixer une taille minimum légale pour les mailles des filets et les poissons pour réduire le risque de capturer des poissons de tailles ou d'espèces non souhaitées, et la commercialisation des prises fortuites comme produits alimentaires pourraient contribuer à atténuer le problème des prises accessoires et des rejets. En outre, certaines organisations écologiques<sup>46</sup> ont indiqué qu'il faudrait mettre en oeuvre des mesures de caractère commercial pour faire respecter les régimes de conservation. Elles estiment, bien que cela soit considéré comme incompatible avec les règles de l'Organisation mondiale du commerce, que pour promouvoir les pratiques de pêche durables, des distinctions non liées aux produits – en particulier des distinctions fondées sur les procédés et méthodes de production – devraient être à la base du régime réglementaire.

265. À cet égard, la troisième Conférence des ministres de la pêche, qui s'est tenue à A Toxa (Espagne) du 17 au

19 septembre 1997, a adopté une déclaration dans laquelle elle invite les organisations internationales compétentes en matière de pêche et de commerce d'une part et la communauté internationale de l'autre à essayer de trouver des solutions efficaces à des problèmes comme celui des relations entre les ressources halieutiques et la sécurité alimentaire, les réglementations commerciales, les surcapacités des flottes de pêche, le non-respect par les navires battant des pavillons de complaisance des mesures de conservation et les insuffisances dans l'application du Code de conduite pour une pêche responsable, de mettre ces solutions en oeuvre le plus tôt possible, de manière à définir des pratiques commerciales responsables qui compléteront et favoriseront les pratiques de pêche responsable<sup>47</sup>.

## **2. Situation de la pêche et examen des mesures de conservation et de gestion au niveau régional**

### **Océan Atlantique**

266. Lors de sa quinzième session ordinaire, tenue à Madrid (Espagne) du 14 au 21 novembre 1997, la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA) a adopté plusieurs recommandations et résolutions concernant la conservation et la gestion des thonidés de l'Atlantique. Il s'agit notamment des mesures suivantes : observation des règles concernant la taille et le poids minimum établies pour les stocks relevant de la CICTA; établissement de rapports sur les prises nominales annuelles et le total des débarquements et des transbordements par les États parties et non parties; mise en oeuvre de la limite annuelle du volume des prises de germon méridional pour 1998 et 1999; réduction des quotas pour l'espadon de l'Atlantique Nord pour 1998 et 1999, établissement de parts en pourcentage du total admissible des prises (TAP) et quotas pour 1999-2000 pour l'espadon de l'Atlantique Sud; et réduction en 1998, par rapport à 1996, des débarquements de makaire bleu et de makaire blanc, à l'exception de ceux provenant de la pêche artisanale; et recommandation tendant à ce que chaque Partie contractante établisse un programme pilote en vue de l'élaboration d'un système de surveillance des navires par satellite.

267. En outre, la CICTA a établi un système d'inspection portuaire qui prévoit des normes minimums pour l'inspection au port des navires nationaux ou étrangers lors des opérations de débarquement ou de transbordement, qui est destiné à assurer le respect individuel des mesures de gestion ainsi qu'à faciliter la supervision générale des activités de pêche de chaque partie en ce qui concerne les espèces gérées par la CICTA. Selon ce système, lorsqu'un navire de pêche est au port sur le territoire d'une Partie contractante, les inspecteurs dûment autorisés de celle-ci auraient le droit de vérifier le

respect des mesures de conservation de la Commission pour toutes les espèces qu'elle gère. En cas de violation de ces mesures, les inspecteurs établiraient un rapport d'inspection, dont copie serait adressée à l'État du pavillon et au secrétariat de la CICTA. Le système permettrait néanmoins à une partie d'inspecter ses propres navires pour assurer le respect des règles de la Commission, à l'invitation de l'État du port dans lequel l'inspection aurait lieu. Quant à l'inspection elle-même, elle comprendrait un examen des prises, du matériel de pêche, le prélèvement d'échantillons et l'inspection de tous les documents pertinents, y compris le livre de bord et le manifeste de chargement. Enfin, ce système obligerait le commandant du navire à coopérer avec les inspecteurs et les parties à donner suite aux rapports faisant état de violations établis par des inspecteurs étrangers comme s'il s'agissait de rapports des inspecteurs nationaux conformément à leur législation nationale, et à coopérer pour faciliter les procédures judiciaires ou autres découlant de ces rapports. Dans les cas où il y aurait violation, l'État du pavillon concerné serait tenu de notifier à la CICTA les mesures prises à l'encontre du navire de pêche battant son pavillon pour y remédier.

### **Atlantique Nord**

268. Dans l'Atlantique Nord-Ouest, l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (OPANO) a, à sa dix-neuvième session annuelle, tenue à St John's (Canada) du 15 au 19 septembre 1997, adopté une résolution instituant un mécanisme visant à assurer le respect par les navires d'États non parties des mesures de conservation et d'exécution qu'elle prend, compte tenu de l'intensité des activités de pêche de ces navires dans sa zone de réglementation.

269. Dans le cadre de ce système, un navire d'un État non partie qui a été vu en train de pêcher dans la zone de réglementation de l'OPANO, ou en train d'effectuer des transbordements avec un navire d'un autre État non partie à l'intérieur ou à l'extérieur de cette zone de réglementation, est réputé porter atteinte aux mesures de conservation et d'exécution de l'OPANO. Les informations à cet égard seront transmises par le secrétariat de l'OPANO à toutes les Parties contractantes et à l'État du pavillon du navire vu en train de se livrer à ces activités. Si ce navire accepte que des inspecteurs de l'OPANO montent à son bord, les constatations de ces derniers sont transmises à toutes les Parties contractantes et à l'État du pavillon. En outre, tout navire d'un État non partie qui a déjà été vu en train de se livrer à de telles activités et qui entre dans un port de toute Partie contractante de l'OPANO n'est pas autorisé à débarquer ni à transborder ses prises jusqu'à ce que les fonctionnaires compétents de l'État du port aient inspecté ses documents, livres de bord, matériel de pêche, prises se trouvant à bord et tout autre article ayant trait à ses

activités dans la zone de réglementation. D'une part, les débarquements et transbordements de certaines espèces énumérées par l'OPANO sont interdits dans tous les ports des Parties contractantes, à moins que le navire n'ait établi que ses prises ont été effectuées hors de la zone de réglementation et, d'autre part, les débarquements et transbordements d'autres espèces sont interdits si les captures n'ont pas été effectuées dans le respect des mesures de conservation et d'exécution de l'OPANO.

270. Une autre caractéristique de ce système, qui présente des similarités avec ce que prévoit le Mémorandum d'accord de Paris sur l'application par l'État du port des règles de l'OMI concernant les navires ne répondant pas aux normes, est que chaque Partie contractante est tenue d'informer chaque année l'OPANO du nombre des inspections de navires d'États non parties qu'elle a menées dans ses ports dans le cadre du système, du nom et du pavillon des navires inspectés, des dates auxquelles et des ports où les inspections ont eu lieu, des résultats de ces inspections et de tous les éléments de preuve présentés à l'issue des inspections. Les informations ainsi réunies pourront être utilisées par le Comité permanent sur les activités de pêche des États non parties dans la zone réglementée afin qu'il recommande au Conseil général de l'OPANO de nouvelles mesures visant à mieux assurer le respect par les non-parties des mesures de conservation et d'exécution prises par l'Organisation, ainsi que de nouvelles procédures visant à améliorer l'application du système par les Parties contractantes.

271. Les mesures de la CICTA concernant l'État du port et le système de l'OPANO visant à promouvoir le respect par les non-parties des mesures de conservation et de gestion dans la zone de réglementation attestent une tendance, qui se fait jour au sein des organisations sous-régionales et régionales de gestion des pêches, en faveur d'une application anticipée des dispositions pertinentes de l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons, avant l'entrée en vigueur de cet accord. Comme le souligne l'Accord lui-même, les organismes sous-régionaux et régionaux de gestion de la pêche ont un rôle important à jouer dans l'exécution de nombreuses dispositions de l'Accord, en particulier celles qui ont trait à l'exécution des mesures de conservation et de gestion relatives aux stocks chevauchants et aux stocks de poissons grands migrants.

272. En ce qui concerne l'Atlantique Nord-Est, la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est (CPANE) a, lors de sa seizième session annuelle, tenue à Londres du 19 au 21 novembre 1997, examiné le rapport du Comité consultatif de la gestion des pêches du Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) sur le sébaste océanique, le merlan bleu, le maquereau et les stocks de harengs (*clupea harengus*).

Il a été décidé de limiter comme suit le total admissible des prises (TAP) pour ces stocks en 1998 : harengs (dans des zones extérieures à la juridiction nationale des Parties contractantes en matière de pêche), 102 000 tonnes; merlans bleus, 650 000 tonnes; sébastes océaniques (tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la juridiction des Parties contractantes en matière de pêche), 153 000 tonnes. En outre, la Commission a progressé dans la mise en place d'un système commun de contrôle et d'exécution, et a aussi décidé de commencer ses travaux touchant le maquereau et le merlan bleu afin de faire le bilan des connaissances actuelles sur ces deux stocks et de faire des recommandations nécessaires quant aux mesures de conservation et de gestion qui pourraient être prises à l'avenir<sup>48</sup>.

### Atlantique central

273. En ce qui concerne l'Atlantique Centre-Est, le Sous-Comité chargé de la gestion des ressources situées dans les limites de la juridiction nationale du Comité des pêches pour l'Atlantique Centre-Est (COPACE) a, à sa dixième session, tenue à Lomé du 8 au 11 décembre 1997, examiné une stratégie régionale pour l'application du Code de conduite pour une pêche responsable. Les participants ont souligné que le Code était particulièrement important pour les États de l'Atlantique Centre-Est étant donné le rôle que jouait la pêche dans la sécurité alimentaire et la promotion du développement économique et social, notamment parce qu'elle pouvait fournir de grandes quantités de petits poissons pélagiques de peu de valeur pour l'alimentation des populations locales, ainsi que de plus petites quantités de poissons plus onéreux, de crustacés et de mollusques dont la vente procurait espèces et devises.

274. Les membres du Sous-Comité ont donc été invités à donner leur avis sur les mesures susceptibles d'être prises aux niveaux national et régional pour appliquer le Code, et en particulier les dispositions de celui-ci qui sont les plus importantes pour la région du COPACE. On devrait ainsi jeter les fondements de l'élaboration d'une stratégie régionale du COPACE pour l'application du Code et à cette fin les membres du Comité ont été invités à identifier les principaux éléments devant être à la base de cette stratégie<sup>49</sup>.

275. Pour ce qui est de l'Atlantique Centre-Ouest, la treizième Conférence des ministres des pays membres de l'Organisation latino-américaine de développement halieutique (OLDEPESCA), qui a été organisée à Belize City (Belize) du 24 au 27 novembre 1997 pour examiner les aspects régionaux de la conservation et de la gestion des ressources biologiques marines, a adopté une déclaration (la Déclaration de Belize) dans laquelle, entre autres, elle «rappelle qu'elle est profondément préoccupée par l'existence de pratiques commerciales

contraires au droit international, qui ne reposent sur aucun fondement scientifique et qui ne tiennent pas compte des efforts déployés par les pays membres pour appliquer le principe de la pêche responsable». En outre, l'OLDEPESCA a adopté plusieurs résolutions traitant de questions telles que la mise en place d'un système d'information sur la pêche dans chaque pays membre, le développement de l'aquaculture dans la région, l'appui financier fourni par la Banque interaméricaine de développement à un projet pour l'application régionale des instruments juridiques internationaux sur la pêche, le suivi des questions relatives à la pêche dans le cadre de la Convention sur le commerce international des espèces menacées (CITES), en particulier la protection des requins, les restrictions de l'Union européenne sur le commerce des sardines en conserve, l'embargo sur le thon, et l'appui de l'OLDEPESCA à la Convention interaméricaine pour la protection et la conservation des tortues de mer<sup>50</sup>.

### Méditerranée

276. Le Conseil général des pêches pour la Méditerranée (CGPM) a, au cours de sa vingt-troisième session, tenue à Rome du 7 au 10 juillet 1998, non seulement abordé la question du suivi des décisions adoptées à sa vingt-deuxième session (octobre 1997) et examiné le rapport du Groupe de travail sur l'économie et les statistiques de la pêche sur les travaux de sa deuxième session, ainsi que certaines questions intéressant le Comité de l'aquaculture, mais il a également étudié en détail son programme de travail à moyen et à long terme, et notamment son programme de travail sur la pêche de cueillette<sup>51</sup>.

277. Tant la valeur que le volume de la pêche de cueillette en Méditerranée ayant augmenté, l'importance de l'effort de pêche et le taux élevé de mortalité qui en a résulté pour la plupart des espèces, notamment les grands poissons pélagiques et les poissons démersaux et, dans une moindre mesure, les petits poissons pélagiques, se sont faits de plus en plus préoccupants. On estime également que des facteurs tels que la dégradation de l'environnement marin; les activités de pêche de navires non identifiés; la surexploitation de certains stocks empêchant l'obtention d'un rendement optimal à long terme; un effort de pêche trop important pour un rendement économique maximum; et la concurrence entre les flottilles industrielles et les navires artisanaux et côtiers ont des incidences négatives sur la pêche en Méditerranée. On pense en outre que les incitations offertes aux pêcheurs pour qu'ils continuent de pêcher de grands poissons pélagiques devraient s'accroître et mettre ces ressources halieutiques en danger. Il importe par conséquent de maintenir les limitations imposées concernant ce type de pêche.

278. À moyen et à long terme, il est probable que la pêche de cueillette en Méditerranée se ressentira de la diminution des stocks de poissons démersaux et de petits poissons pélagiques tels que les anchois ainsi que de la concurrence que lui feront d'autres utilisateurs de la zone côtière. Tous ces facteurs obligeront les pêcheurs commerciaux à réduire ou modifier d'une manière ou d'une autre leurs habitudes de pêche. Pour ce qui est de la gestion des ressources halieutiques, le CGPM a fait part de son intention de réglementer la pêche par le biais du contrôle direct de l'effort de pêche, notamment en ajustant la capacité des flottilles de pêche et en prenant toutes autres dispositions techniques nécessaires, comme la fermeture de certaines zones, l'adoption de mesures d'interdiction saisonnière et la réglementation des engins de pêche utilisés. Ces efforts ne porteront toutefois leurs fruits que si le CGPM et ses membres : a) acquièrent les connaissances nécessaires concernant les stocks de poissons grands migrateurs et autres stocks se trouvant dans les zones relevant de leur juridiction ainsi que les activités de tous les navires autorisés à pêcher dans ces zones; b) mettent en commun les informations dont ils disposent sur l'exploitation et l'état de l'ensemble des stocks, ainsi que sur les flottilles internationales opérant près des zones relevant de leur juridiction; c) se mettent d'accord sur le niveau optimal de l'effort de pêche et les taux appropriés de mortalité ainsi que sur une répartition équitable ou un partage des stocks de façon à ce que l'effort de pêche portant sur les stocks concernés soit durable; d) élaborent des règles visant à assurer l'exploitation des stocks à des niveaux convenus; et e) veillent à l'application de ces règles.

### Océan indien

279. La septième session du Comité pour le développement et la gestion des pêcheries dans le sud-ouest de l'océan Indien de la Commission des pêches pour l'océan Indien a eu lieu à Mahé (Seychelles) du 29 septembre au 2 octobre 1997<sup>52</sup>. La réunion a permis d'examiner les principaux événements intervenus depuis la dernière session du Comité, la coopération future au niveau du développement et de la gestion des pêches dans la région, la mise en oeuvre du Code de conduite pour une pêche responsable, les moyens de renforcer la structure et le mandat du Comité et le rôle qu'il sera susceptible de jouer à l'avenir.

280. Il a notamment été décidé à la fin de la session que, compte tenu de la création de la Commission sur les thons de l'océan Indien, le Comité ne s'occuperait plus des questions relatives au thon et aux espèces voisines mais s'attacherait plutôt à améliorer les politiques régionales et nationales en matière de pêche en adoptant des mesures visant à adapter le Code aux besoins et à la situation spécifiques de la partie sud-

ouest de l'océan Indien en vue de soutenir sa mise en oeuvre régionale et nationale. Il a à cet égard été décidé qu'il conviendrait que la FAO apporte une assistance technique. Le Comité a en outre souligné l'importance pour ses membres : a) de ratifier l'Accord destiné à promouvoir l'application des mesures internationales de conservation et de gestion par les navires de pêche en haute mer (Accord de la FAO) et l'Accord sur les stocks de poissons de 1995, ou d'y adhérer; b) d'améliorer la qualité de leurs statistiques, l'évaluation, le suivi, le contrôle et la surveillance des stocks afin qu'il soit possible de mettre au point des stratégies de gestion des pêches appropriées; c) de recueillir des informations socioéconomiques sur les pêches, compte tenu de l'importance de ce type d'informations pour nombre de pays de la région sud-ouest de l'océan Indien; d) de renforcer l'échange d'informations concernant les pêches et; e) de prévoir une formation complémentaire en statistiques.

281. En outre, compte tenu de l'importance du Programme FAO d'aide à la pêche destiné aux petits États insulaires en développement pour lesdits petit États de la région, le Comité a prié la FAO de mettre la dernière main à ce programme dès que possible afin de le soumettre à la communauté des donateurs internationaux, les différents types d'assistance qui y sont prévus visant en effet à promouvoir le développement, la protection et la gestion des pêches dans les États insulaires.

### **Pacifique Nord**

282. Les représentants du Canada, des États-Unis d'Amérique, de la Fédération de Russie et du Japon, principaux États d'origine des stocks de saumon dans le Pacifique Nord, ont participé à la cinquième réunion annuelle de la Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord à Victoria (Canada) du 27 au 31 octobre 1997 et adopté les rapports de ses comités sur l'application des règles établies, la recherche et les statistiques scientifiques, le financement et l'administration<sup>53</sup>.

283. Pour ce qui est de la question de l'application des règles établies, les États Membres ont décidé à l'issue d'un examen, par le Comité sur l'application des règles établies des activités de pêche au saumon non autorisées en 1997, de mener en 1998 autant d'activités en la matière qu'en 1997 afin de lutter contre la menace que représentent les pêches illégales. Des efforts conjoints ont dans ce contexte permis la détection de six navires utilisant des filets pélagiques dérivants pêchant illégalement. Les États membres sont en outre convenus d'encourager les pays non membres à adopter dès que possible l'Accord de la FAO susmentionné, qui les oblige à faire en sorte que leurs navires de pêche ne sapent pas les mesures de protection adoptées par les organisations de

pêches régionales telles que la Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord.

284. S'agissant des travaux du comité s'occupant de la recherche et des statistiques scientifiques, les États membres ont examiné les travaux de recherche et les études statistiques scientifiques menés au cours de l'année écoulée et sont convenus de coordonner les activités de recherche pour l'année à venir. La Commission a également examiné, compte tenu du piètre rendement de certains grands stocks économiquement importants en 1997, l'état des stocks de saumons du bassin du Pacifique et les effets des conditions climatiques et océaniques sur les stocks de saumons dans le Pacifique Nord. Un atelier sur l'évolution du climat et les stocks de saumons portant principalement sur les incidences de cette évolution et du phénomène d'El Niño en 1997-1998 sur les populations de saumons dans le Pacifique Nord, et notamment sur des régions géographiques plus restreintes telles que la mer d'Okhotsk, la mer de Bering, et le golfe de l'Alaska et les eaux côtières de l'Amérique du Nord, a été organisé par la Commission en mars 1998. L'objectif en était de mieux comprendre les facteurs ayant contribué à la diminution des prises de saumons en 1997 et de fournir des informations permettant de prévoir les pêches de saumons autour du bassin du Pacifique en 1998.

### **Pacifique Sud**

285. La quatrième réunion annuelle de la Commission pour la conservation du thon rouge du sud a eu lieu à Canberra du 8 au 13 septembre 1997, de même que les deux reprises de session tenues du 19 au 22 janvier et du 19 au 21 février 1998, respectivement<sup>54</sup>.

286. A l'occasion de l'examen des activités de pêche au thon rouge austral, la Commission a étudié les rapports soumis par l'Australie, le Japon et la Nouvelle-Zélande, ainsi que par Taiwan (province de Chine) et la République de Corée en leur qualité d'observateurs. Elle est convenue qu'il était absolument nécessaire de prendre des mesures pour faciliter l'affiliation de la République de Corée et de l'Indonésie à la Commission et s'assurer la coopération de Taiwan (province de Chine), les prises de ces pays ayant augmenté rapidement au cours des dernières années, au point de menacer les stocks de thon rouge austral. Elle a également noté le nombre croissant d'autres pays non membres pratiquant la pêche au thon rouge austral et a fait part de la préoccupation que lui inspirait cette tendance. Elle s'est déclarée consciente de la nécessité de recueillir davantage d'informations à cet égard ainsi que de faciliter l'affiliation des pays non membres à la Commission ou de faire respecter de toute autre façon les mesures de conservation et de gestion qu'elle avait adoptées.

Elle n'a toutefois pas été en mesure de parvenir à un accord sur le projet d'adoption d'un système de licences concernant le commerce du thon rouge austral permettant de décourager les activités de pêche des États non membres ou sur la requête présentée par Greenpeace visant à obtenir le statut d'observateur.

287. Par ailleurs, bien que la Commission ait pu adopter les recommandations de son groupe de travail sur les espèces écologiquement reliées, notamment celles visant à réduire les prises accessoires d'oiseaux de mer par les pêcheurs à la palangre, elle n'a pas réussi à parvenir à un accord sur des questions aussi essentielles que le total des captures autorisées et la répartition des quotas pour 1998, ses membres n'ayant pu s'accorder sur l'état des stocks de thon rouge austral. L'Australie et la Nouvelle-Zélande ont par conséquent décidé de maintenir leurs quotas nationaux respectifs aux niveaux fixés par la Commission pour 1996/97 et le Japon est également convenu de limiter ses prises commerciales de thon rouge austral à leur niveau de 1996/97, mais de mettre en oeuvre unilatéralement un programme de pêche expérimentale venant en sus de ses quotas nationaux.

### Antarctique

288. La seizième réunion annuelle de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marine de l'Antarctique, tenue à Hobart (Australie) du 27 octobre au 7 novembre 1997, pour examiner la conservation et la gestion des écosystèmes et des pêcheries de l'océan Austral a abordé le problème de la pêche illégale de la légine australe dont le niveau a été estimé à 10 fois celui de la pêche légale. On estime que les prises illégales dans la zone relevant de la Convention ont représenté plus de 100 000 tonnes en 1996, alors que les captures autorisées avaient été fixées à environ 13 000 tonnes. Cette situation a poussé le Comité scientifique de la Commission à mettre en garde contre le risque d'épuisement imminent des stocks de poissons, si des mesures n'étaient pas prises immédiatement<sup>55</sup>.

289. Les membres de la Commission ont toutefois pu se mettre d'accord sur les points suivants : a) l'existence d'activités de pêche à grande échelle, illégales, non déclarées et non contrôlées dans la zone relevant de la Convention, en 1996/97 et au début de la campagne 1997/98, ainsi que l'en ont informée ses membres, va à l'encontre des efforts déployés par la Commission pour parvenir à l'objectif de la Convention; b) la portée des activités de pêche illégales, non déclarées et non contrôlées fait peser une grave menace sur la conservation des stocks de légines dans un avenir immédiat ainsi que sur la survie, dans l'océan Austral, de plusieurs espèces d'oiseaux de mer capturés accidentellement lors de

la pêche à la palangre; c) toutes les informations reçues montrent que les pays qui ne sont pas parties ne respectent ni les mesures de conservation prises ni les droits souverains des États côtiers dans la zone relevant de la Convention; d) il a été constaté que non seulement les navires de pays non affiliés à la Commission mais également les navires de pays membres pêchaient dans la zone relevant de la Convention en violation des mesures de conservation existantes; e) la situation requiert de la part des États membres de la Commission des efforts concertés, l'adoption de mesures par les États du pavillon et les États côtiers ainsi que vis-à-vis des États non parties, afin de renforcer l'application des mesures de conservation relatives aux ressources biologiques dans la zone relevant de la Convention<sup>56</sup>.

290. Compte tenu de ce qui précède, la Commission a commencé en 1997 à mettre au point une série intégrée de mesures politiques et juridiques comprenant de nouvelles mesures de conservation – les mesures 118/XVI (mesures visant à promouvoir le respect des mesures de conservation de la Commission par les navires d'États non membres) et 119/XVI (obligation pour les États membres de délivrer une licence aux navires battant leur pavillon dans la zone relevant de la Convention) – la résolution 12/XVI sur les systèmes de contrôle des navires, les modifications au texte de son système d'inspection et de mécanismes d'étude des actions des pays non membres. Certaines des mesures prises s'inspirent de l'expérience d'autres organisations de pêches, notamment l'OPANO et la CICTA, et d'autres ont pris en compte l'évolution récente du droit international, notamment les dispositions pertinentes de l'Accord sur les stocks de poissons de 1995, concernant l'échange d'informations sur tous les navires pêchant en violation de mesures de conservation d'une organisation de pêche<sup>57</sup>.

291. Pour ce qui est de la prévention de la mortalité accidentelle des oiseaux de mer au cours des activités de pêche, la Commission a indiqué qu'elle avait adopté la mesure de conservation révisée 29/XV (minimisation de la mortalité accidentelle des oiseaux de mer durant la pêche à la palangre ou les travaux de recherche halieutique dans la zone relevant de la Convention) qui, en clarifiant et supprimant certaines contradictions, devrait permettre une meilleure application des mesures adoptées<sup>58</sup>. Il semblerait d'après certaines des données recueillies que les palangres utilisées pour pêcher les légines seraient les principales responsables du massacre à grande échelle des oiseaux de mer, dont certains se trouvent sur la liste des espèces menacées d'extinction. On estime à 140 000 le nombre d'oiseaux tués au cours de la campagne de pêche 1996<sup>59</sup>.

292. Il convient de noter que malgré la situation actuelle, la Commission semble être convenue à sa session annuelle

d'ouvrir presque toutes les zones de l'océan Austral à la pêche à la légine australe et a à cet égard fixé pour la campagne 1997/98 un total de captures autorisées dépassant 18 000 tonnes<sup>60</sup>.

### 3. Conservation et gestion des mammifères marins

293. La limitation du volume des captures en ce qui concerne tant la chasse à la baleine commerciale que la chasse de subsistance pratiquée par les aborigènes, l'adoption de méthodes humaines pour la mise à mort des baleines, les objectifs de la création d'un sanctuaire dans l'océan Austral, la recherche en environnement, la gestion des petits cétacés et la coopération avec d'autres organisations internationales ainsi que le nouveau système de gestion ont été les questions abordées lors de la cinquantième réunion annuelle de la Commission internationale baleinière qui s'est tenue à Muscat (Oman) du 16 au 20 mai 1998.

294. Au cours de cette session, la Commission a réaffirmé la décision qu'elle avait prise en 1982 d'interdire la chasse à la baleine de type commercial. Elle a, en conséquence, d'une part rejeté la requête du Japon qui lui demandait d'autoriser, à titre de mesure d'allègement provisoire, la capture de 50 petits rorquals, par les chasseurs des communautés côtières et, d'autre part, demandé à la Norvège de mettre un terme à toutes ses activités de chasse à la baleine dans les zones relevant de sa juridiction. Elle a également indiqué que bien que la Commission ait fait sien le nouveau système de gestion de la chasse à la baleine commerciale, il convenait de terminer les travaux portant sur un certain nombre de questions (système d'inspection et d'observation) avant de pouvoir envisager d'autoriser de nouveau ce type de chasse à la baleine.

295. Dans d'autres décisions, la Commission a réaffirmé les quotas fixés pour plusieurs stocks exploités par des populations aborigènes à des fins de subsistance dans les mers de Béring, Chukchi et Beaufort, le Pacifique Nord-Est, le Groenland occidental, le Groenland oriental et à Saint-Vincent-et-les Grenadines. Elle a toutefois appelé le Japon à ne pas accorder de permis de pêche scientifique concernant deux projets de programme, l'un dans l'hémisphère Sud et l'autre dans la zone occidentale du Pacifique Nord. Pour ce qui est de la gestion des petits cétacés, la Commission a adopté une résolution concernant les prises de bélougas et encouragé l'adoption d'une approche de précaution en ce qui concerne leur gestion.

296. S'agissant de la création d'un sanctuaire dans l'océan Austral, la Commission a adopté une résolution comportant des conseils destinés à son comité scientifique sur les objectifs d'un tel sanctuaire, notamment en ce qui concerne le suivi

de populations déclinantes et la conduite de travaux de recherche sur les effets de la modification de l'environnement sur les populations de baleines. À cet égard, la Commission a décidé de renforcer sa coopération avec d'autres organisations internationales dans le domaine de la recherche scientifique et de davantage faire porter ses efforts sur la recherche portant sur l'évolution de l'environnement et ses effets sur les cétacés.

297. La deuxième Réunion des Parties à l'Accord sur les petits cétacés de la Baltique et de la mer du Nord, qui a eu lieu à Bonn du 17 au 19 novembre 1997, a par ailleurs indiqué que l'une des questions les plus importantes que se devaient résoudre les parties était la nécessité de réduire les prises accidentelles de petits cétacés lors des activités de pêche. La réunion a décidé par conséquent que le niveau de ces prises accessoires devrait être réduit à moins de 2 % des stocks<sup>61</sup>.

298. La réunion a également consacré une attention toute particulière aux effets des polluants sur les petits cétacés et décidé d'entreprendre d'autres recherches sur les effets des polluants organiques sur les cétacés et les mesures devant éventuellement être prises à cet égard. Elle a en outre adopté des recommandations sur la création de zones protégées, la nécessité de ne pas déranger ces animaux et d'autres projets de recherche, concernant notamment l'état des stocks et les types de menaces pesant sur les petits cétacés.

## B. Ressources non biologiques

299. Outre un régime international des océans, la Convention établit un cadre pour la mise en valeur durable et la gestion rationnelle des ressources marines biologiques et non biologiques. Le chapitre précédent traitait des ressources biologiques. Les ressources non biologiques comprennent les minéraux des côtes, du littoral et de la haute mer, les gisements pétroliers et gaziers sous-marins, les produits chimiques récupérés dans l'eau de mer et l'eau de mer dessalée.

### Minéraux de la haute mer

300. L'un des bénéfices les plus importants qu'un État côtier puisse retirer de sa zone économique exclusive est l'exploitation des ressources non biologiques. Conformément à la Convention, dans la zone économique exclusive, l'État côtier a des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques [art. 56, par. 1, al. a)]. Dans le monde entier, c'est le secteur pétrolier et gazier qui tire le meilleur parti des ressources non biologiques des zones économiques exclusives. Outre les gisements de nodules

polymétalliques situés sur les grands fonds des océans, de nouvelles ressources suscitent un intérêt croissant. C'est le cas notamment des sulfures polymétalliques présents à l'intérieur ou autour des cheminées hydrothermales, le long des fissures du fond marin, et des croûtes riches en cobalt qui recouvrent le fond. Les nodules polymétalliques sont riches en nickel, cuivre, cobalt et manganèse et les sulfures polymétalliques sont riches en cuivre, zinc, argent et or. Les croûtes ont une composition métallique proche de celle des nodules mais elles contiennent davantage de cobalt.

301. Les trois types de minéraux des grands fonds marins cités ci-dessus se trouvent dans des zones placées sous la juridiction d'un État ou au-delà de celles-ci. Les ressources situées au-delà des zones placées sous la juridiction d'un État sont considérées comme faisant partie du patrimoine commun de l'humanité et sont gérées par l'Autorité internationale des fonds marins. L'Autorité a déjà approuvé les plans de prospection de gisements de nodules polymétalliques établis par sept investisseurs pionniers qui obtiendront bientôt des contrats de prospection. Des recherches et des enquêtes sur les sulfures polymétalliques et les croûtes riches en cobalt ont été effectuées récemment et l'Autorité a été priée d'entreprendre l'élaboration de règles régissant la prospection de ces minéraux (voir par. 34).

302. En ce qui concerne les sulfures polymétalliques situés dans la zone économique exclusive d'un État côtier, des cheminées hydrothermales présentant une forte concentration de ces minéraux ont été découvertes en 1991 dans la mer de Bismarck, à l'intérieur de la zone économique exclusive de la Papouasie-Nouvelle-Guinée. En 1996, le Gouvernement papouan-néo-guinéen a donné à une compagnie l'autorisation de prospecter plus de 5 000 kilomètres carrés de fond marin, à une profondeur d'environ 1 000 mètres. Selon la compagnie, les sulfures qu'elle en a retirés sont plus riches en or que nombre de dépôts terrestres et leur valeur est équivalente à plusieurs milliards de dollars. Il reste à mettre au point une technique d'exploitation appropriée et l'on estime que l'opération ne sera économiquement rentable que si l'on parvient à extraire environ 1 000 tonnes de sulfure par jour<sup>62</sup>. En novembre 1997, la même compagnie aurait obtenu des droits sur une zone des eaux territoriales (*sic*) de la Papouasie-Nouvelle-Guinée couvrant près de 2 000 milles carrés (environ 5 200 kilomètres carrés)<sup>63</sup>.

#### **Gisements pétroliers et gaziers sous-marins**

303. Le secteur de l'extraction pétrolière et gazière en mer a bénéficié d'une année record en 1997 et les perspectives pour 1998 et au-delà sont prometteuses. Tous les intervenants – compagnies d'exploitation pétrolière et gazière, sociétés spécialisées dans le forage, fournisseurs et fabricants de

matériel destiné à l'exploitation des gisements pétroliers – ont vu leurs bénéfices augmenter en 1997. L'optimisme qui règne à propos de 1998 et au-delà se fonde notamment sur un taux d'utilisation élevé du matériel de forage (qui fonctionne au maximum de sa capacité); le grand nombre d'appareils de forage en construction (on compte, par exemple, le plus grand nombre d'appareils mobiles en construction depuis les années 80); l'essor de la construction de navires ravitailleurs de plates-formes qui appuient les activités de forage et de mise en valeur des gisements; l'accroissement des dépenses effectuées par les compagnies pétrolières et gazières dans le cadre de nouveaux contrats. On prévoit qu'en 1998, d'autres pays ouvriront de nouvelles zones à la prospection et à l'exploitation, notamment l'Angola, l'Australie, le Bangladesh, le Cambodge, le Cameroun, le Danemark, l'Égypte, les États-Unis, le Gabon, l'Irlande, la Namibie, le Royaume-Uni, le Sénégal et la Trinité-et-Tobago<sup>64</sup>.

304. En 1997, la production pétrolière mondiale en mer a atteint 22,5 millions de barils par jour, ce qui représente près du tiers de la production pétrolière mondiale totale. On prévoit qu'en l'an 2000, elle atteindra 27,5 millions de barils par jour, dont environ 10 % proviendront de gisements situés en eau profonde<sup>65</sup>.

305. Le déplacement des activités pétrolières et gazières vers des eaux plus profondes a donné naissance à un différend important entre les États-Unis et le Mexique à propos de la délimitation de leurs plateaux continentaux respectifs dans le golfe du Mexique. Une zone située dans l'ouest du golfe, appelée le «donut hole» qui, ces dernières années, a été jugée comme offrant un potentiel intéressant pour le forage exploratoire, s'étend sur plus de 200 milles nautiques le long de la côte des deux États bien que, sur le plan géologique, elle se trouve en fait à la marge du plateau continental. En mai 1998, les deux États concernés avaient consacré deux séries de pourparlers à la juridiction du «donut hole». Un groupe d'experts bilatéral a échangé des informations techniques et a décidé d'effectuer des études sur le terrain et de se réunir en octobre 1998. Dans l'intervalle, les États-Unis ont retiré une série d'appels d'offres concernant plusieurs secteurs du «donut hole» qu'ils avaient lancés en août 1997 et ont également renoncé à celui qu'ils comptaient lancer en mars 1998<sup>66</sup>.

### **C. Écosystèmes, habitats et espèces**

#### **1. Diversité biologique des mers et des zones côtières**

306. La quatrième Réunion des Parties à la Convention sur la diversité biologique, qui s'est tenue en mai 1998, a adopté, par sa décision IV/5, le programme de travail sur la diversité

biologique des mers et des zones côtières, qui vise à appuyer l'application du mandat de Jakarta sur la diversité biologique des zones côtières et marines (UNEP/CBD/COP/4/5) en regroupant les objectifs opérationnels fondamentaux et les activités prioritaires à l'intérieur des cinq principaux éléments de programme. Pour ce qui est de l'application du programme de travail, la Conférence des Parties a décidé de retenir les principes de base suivants : une approche écosystémique; le principe de précaution; le rôle important de la science; la participation des communautés locales et autochtones; le recours à la liste des spécialistes de la diversité biologique.

307. La Conférence des Parties a également décidé que les activités associées au programme devaient être efficaces et rentables. Il faudrait veiller à éviter les chevauchements et à harmoniser les programmes de travail respectifs en établissant une coordination solide entre le secrétariat de la Convention et les autres organismes compétents, en particulier ceux énumérés au paragraphe 13 de la décision II/10, ainsi que le secrétariat de la Convention sur les zones humides. Il convient de noter que l'Assemblée générale des Nations Unies et la Division des affaires maritimes et du droit de la mer font partie des organes cités au paragraphe 13 de la décision.

308. Les principaux objectifs opérationnels du programme de travail concernant l'application des cinq programmes de travail thématiques énumérés dans le mandat de Jakarta sont exposés comme suit dans le présent rapport : a) gestion intégrée des zones marines et côtières : par. 419 à 427; b) zones côtières et marines protégées : par. 317 à 327; c) utilisation durable des ressources biologiques, côtières et marines : par. 309 et 310; d) mariculture : par. 311; e) espèces étrangères : par. 312 à 314.

#### **Ressources biologiques marines et côtières**

309. La Conférence a décidé de : a) promouvoir des approches écosystémiques de l'utilisation durable des ressources biologiques, marines et côtières, notamment en repérant les principales variables et interactions en vue d'évaluer et d'observer les composantes de la diversité biologique, l'utilisation qui en est faite et ses répercussions sur les écosystèmes; b) communiquer aux parties des informations relatives aux ressources génétiques marines et côtières, et notamment à l'exploration des ressources biologiques.

310. En avril 1998, le Centre international d'aménagement des ressources bioaquatiques, en collaboration avec la FAO, a organisé à Bellagio (Italie) une conférence internationale consacrée aux politiques de conservation et d'utilisation durable des ressources génétiques et aquatiques. La Confé-

rence a examiné l'état actuel des politiques en question et les modifications qu'il fallait leur apporter. Elle a constaté qu'il était nécessaire de clarifier les fondements conceptuels, scientifiques, sociaux et politiques du problème avant d'engager des actions et de prendre de nouvelles initiatives concernant les ressources génétiques aquatiques, et qu'il fallait notamment s'intéresser à des questions telles que le partage des bénéfices retirés de l'exploitation des ressources situées à l'extérieur des zones placées sous la juridiction des États<sup>67</sup>.

#### **Mariculture**

311. La Conférence des Parties a décidé d'évaluer les répercussions de la mariculture sur la diversité biologique des mers et des zones côtières et de promouvoir des techniques qui réduisent les effets négatifs de cette activité.

#### **Introduction d'espèces étrangères ou nouvelles**

312. L'Organisation maritime internationale (OMI) et la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique ont souligné qu'il était nécessaire d'adopter une réglementation internationale relative à l'introduction d'espèces étrangères ou nouvelles. En l'an 2000, l'OMI devrait adopter une nouvelle annexe au document MARPOL/73/78 consacré à la gestion des eaux de ballast (voir la résolution A.868(20) de l'Assemblée de l'OMI en date du 27 novembre 1997). Par ailleurs, le programme de travail visant à appliquer le mandat de Jakarta prévoit d'élaborer une stratégie globale de prévention et de contrôle ayant un fondement scientifique solide, pouvant aller jusqu'à l'élimination des espèces étrangères qui menacent les écosystèmes marins et côtiers, les habitats et les autres espèces. Il est possible d'élaborer des dispositions détaillées ayant force obligatoire en s'appuyant sur l'article 196 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui demande aux États de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'introduction intentionnelle ou accidentelle d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant provoquer des changements considérables et nuisibles.

313. Les principaux objectifs opérationnels du programme de travail sur les espèces étrangères et les génotypes sont les suivants : a) parvenir à mieux comprendre les causes de l'introduction d'espèces étrangères et de génotypes ainsi que son impact sur la diversité biologique; b) recenser les lacunes des directives, procédures et instruments juridiques, existants ou à l'état de projets, afin de mieux lutter contre l'introduction d'espèces étrangères et de génotypes constituant une menace pour les écosystèmes, les habitats ou les autres espèces ainsi que contre ses effets négatifs, en particulier les

effets transfrontières; recueillir des informations relatives aux actions menées aux niveaux national et international pour résoudre ces problèmes, en vue de préparer l'élaboration d'une stratégie globale de prévention et de contrôle ayant des fondements scientifiques solides et pouvant aller jusqu'à l'élimination des espèces étrangères qui constituent une menace pour les écosystèmes marins et côtiers, les habitats et les autres espèces; c) établir une liste des incidents qu'est susceptible d'entraîner l'introduction d'espèces étrangères et de génotypes, dans le cadre de la filière suivie par les États pour rendre compte de la situation ou par tout autre moyen approprié. Il faudra compter au moins trois ans pour atteindre les deux premiers objectifs opérationnels; aucun délai n'a été fixé pour la réalisation du troisième objectif.

314. Les initiatives prises par l'OMI pour résoudre le problème de l'introduction d'organismes aquatiques indésirables et d'agents pathogènes résultant du rejet d'eau de ballast par les navires sont exposées au chapitre du présent rapport consacré à la pollution des mers par les navires (voir par. 356 à 359).

### Initiatives régionales

315. Dans le communiqué publié à l'issue de la Réunion des ministres de l'environnement du Groupe des Huit, qui s'est tenue à Leeds (Royaume-Uni), du 3 au 5 avril 1998, les ministres se sont engagés à renouveler et coordonner leurs efforts en vue d'appuyer les initiatives et accords internationaux visant à lutter contre la détérioration des écosystèmes marins, de promouvoir l'utilisation durable et la conservation de la diversité biologique du milieu marin et de mettre au point des systèmes de gestion fondés sur une approche écosystémique. À l'intérieur du cadre général établi par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les ministres se sont engagés à appuyer notamment le Programme pour les mers régionales du PNUE; les accords mondiaux et régionaux sur la gestion et l'utilisation durable des ressources marines biologiques, y compris l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons (1995) et le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable; le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre certaines activités terrestres; l'Initiative internationale en faveur des récifs coralliens.

316. À la réunion ministérielle de la Commission d'Oslo et de Paris (OSPAR), qui s'est tenue les 22 et 23 juillet 1998, les Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, entrée en vigueur le 25 mars 1998, ont adopté une nouvelle annexe V sur la protection et la conservation des écosystèmes et de la diversité biologique de la zone maritime. Cette décision s'appuie sur la Convention des Nations Unies sur le droit de

la mer, en particulier les dispositions relatives à la navigation et à l'exploitation des ressources naturelles. L'annexe V confie à l'OSPAR la tâche d'élaborer des programmes et des mesures visant à maîtriser les effets négatifs, y compris potentiels, de l'activité humaine sur certaines espèces, sur les communautés et les habitats et sur des processus écologiques spécifiques. Néanmoins, l'OSPAR ne peut adopter de programme ni de mesure concernant une question liée à la gestion des pêcheries ou au transport maritime. Si elle estime qu'il est souhaitable d'engager une action dans ce domaine, elle doit porter cette question à l'attention de l'autorité ou de l'organisme international compétent<sup>68</sup>.

### 2. Zones marines protégées

317. Les zones marines protégées sont établies sur la base d'un certain nombre d'objectifs, dont la protection a) des zones écologiquement et biologiquement importantes; b) de certains organismes marins; c) de processus géologiques ou géomorphologiques importants; d) de beaux paysages marins; e) de sites culturels ou historiques; et f) d'aires de loisirs. Dans le contexte des efforts déployés aux niveaux national et régional afin de promouvoir la gestion intégrée des zones marines et côtières, l'existence de réseaux de telles zones protégées, d'autres zones de conservation et de réserves de la biosphère constitue des outils de gestion utiles et importants pour les différents niveaux de conservation, de gestion et d'exploitation rationnelle de la diversité biologique et des ressources marines et côtières.

318. Diverses expressions sont utilisées pour définir les zones marines protégées<sup>69</sup>. Les zones marines protégées ont été définies par l'Union mondiale pour la nature comme étant des zones intertidales ou infralittorales, y compris leurs eaux surjacentes et la flore, la faune et les caractéristiques historiques et culturelles qui y sont associées, qui ont été réservées pour protéger une partie ou l'ensemble du milieu fermé, comme «sanctuaire marin», «réserve marine», «parc marin», «paysage marin protégé» ou «sanctuaire de la flore et de la faune sauvages».

319. Plusieurs conventions mondiales et régionales encouragent la désignation de zones marines protégées par les gouvernements nationaux, par exemple la Convention de 1972 concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel; la Convention de 1971 relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau; la Convention de 1979 sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage; la Convention de 1972 sur la diversité biologique; et également le chapitre 17 d'Action 21 de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED). Il existe également des protocoles sur des zones spécialement

protégées qui ont été adoptés dans le cadre de diverses conventions régionales du PNUE<sup>70</sup>.

320. Les zones marines protégées sont généralement désignées au niveau national par les gouvernements. Comme on peut citer les dérogations à cette règle, les sanctuaires de baleines dans l'océan Indien et dans l'océan Austral qui ont été établis par la Commission baleinière internationale.

321. Les principaux objectifs opérationnels du programme de travail sur les zones marines et côtières protégées, adoptées par la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique à sa quatrième réunion, dans sa décision IV/5, sont les suivants : a) faciliter les activités de recherche et de surveillance liées à la valeur et aux effets des zones marines et côtières protégées et autres zones dont la gestion est limitée sur l'exploitation rationnelle des ressources biologiques marines et côtières; et b) élaborer des critères en vue de la création de zones marines et côtières protégées et de leur gestion. Les calendriers établis pour la réalisation des objectifs opérationnels portent sur une période de trois à cinq ans pour le premier objectif et un minimum de trois ans pour le second.

322. La gestion de chaque zone protégée varie en fonction de la nature des ressources, de leur utilisation et des activités humaines qui y sont menées. Diverses techniques de gestion peuvent être utilisées : certaines zones peuvent être protégées contre toutes les activités qui risquent de porter atteinte à l'environnement; dans d'autres, une protection n'est accordée que contre un nombre limité de telles activités, par exemple certaines activités liées à la pêche ou aux transports maritimes.

#### **Mesures visant à protéger les zones marines contre les activités liées aux transports maritimes**

323. Les zones marines protégées n'exigent pas toutes une protection spéciale contre les activités liées aux transports maritimes. De même, de nombreuses zones marines exigeant une protection contre ces activités n'ont pas toutes été désignées comme zones marines protégées.

324. On ne peut prendre de mesures unilatérales en vue de protéger une zone marine particulière contre les activités liées aux transports maritimes dans les zones situées au-delà de la mer territoriale. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (art. 211, par. 6) MARPOL 73/78, les Directives de l'OMI pour la désignation de zones spéciales et l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables (résolution A.720(17) de l'Assemblée de l'OMI), et plus précisément sa résolution A.572(14) qui constitue la base des Dispositions générales sur les routes de navigation, exigent

tous que l'État côtier qui souhaite protéger une zone marine écologiquement vulnérable soumette sa proposition à l'OMI, pour approbation.

325. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (art. 211, par. 6) dispose qu'un État côtier peut porter à l'attention de l'organisation internationale compétente (OMI) le fait qu'une zone particulière et clairement définie de sa zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires, pour des raisons techniques reconnues tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic. L'organisation internationale compétente (OMI) décide ensuite si la situation dans la zone considérée répond aux conditions précitées. Si l'organisation décide qu'il en est ainsi, l'État côtier peut adopter pour cette zone des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendues applicables aux «zones spéciales».

326. À sa quarante et unième session tenue en 1998, le Comité de la protection du milieu marin a décidé que les Directives de 1991 sur les zones marines particulièrement vulnérables seraient réexaminées. Il a pris note des recommandations du Groupe de la correspondance sur les zones marines particulièrement vulnérables (MEPC 41/6/2) demandant que des procédures simples soient rapidement établies afin d'identifier les zones particulièrement vulnérables; que ces zones soient indiquées sur des cartes hydrographiques; que les aspects liés à l'environnement, à la sécurité des transports maritimes et à la navigation soient examinés dans une optique globale; et que les Directives soient réexaminées, compte tenu des dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (MEPC 41/20, par. 6.1 à 6.7).

327. L'OMI n'a jusqu'à présent désigné que deux zones marines particulièrement vulnérables : le récif de la Grande Barrière en Australie et l'archipel de Sabana-Camagüey à Cuba. Cette dernière zone a été désignée en 1997 par la résolution MEPC 74(40) (voir MEPC 40/21, annexe 3).

#### **D. Protection et préservation du milieu marin**

328. Le point relatif aux questions particulièrement préoccupantes concernant la dégradation du milieu marin est examiné par le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) dans le cadre de son programme de travail. À sa vingt-huitième session tenue à Genève du 20 au 24 avril 1998

(rapports et études No 66 du GESAMP), le Groupe a publié une déclaration figurant à l'annexe X du rapport, encourageant une évaluation publique plus équilibrée des diverses activités humaines qui peuvent causer des dommages au milieu marin ou risquent d'en causer. La déclaration mérite d'être notée pour son évaluation des efforts déployés aux niveaux national et international afin de mieux protéger le milieu marin. Le Groupe d'experts observe à ce sujet que, malgré certains succès limités, la dégradation des mers et des océans se poursuit à l'échelle mondiale. Parmi les éléments positifs, on mentionnera l'action concertée menée aux niveaux national et international afin de réduire les quantités d'hydrocarbures déversés à partir de navires et la preuve convaincante que, dans certaines zones, une meilleure gestion des activités menées à terre avait permis de dépolluer les plages et eaux de baignade, et d'améliorer l'innocuité des fruits de mer. Par contre, un certain nombre de problèmes persistent; on mentionnera notamment la pollution par les eaux d'égout et les substances chimiques et nutritives, le développement incontrôlé des zones côtières, la surexploitation des ressources biologiques marines et la destruction d'autres ressources, comme les mangroves et les forêts côtières. Il est à déplorer, de l'avis du Groupe d'experts, que la mise en oeuvre d'une gestion saine et rationnelle des océans et des zones côtières demeure l'exception plutôt que la règle. Il y a trois raisons à cette situation : tout d'abord, il y a un manque d'informations scientifiques critiques et, lorsqu'elles sont disponibles, elles sont diffusées de manière inadéquate et rarement utilisées; ensuite, un obstacle plus commun résulte des questions de gouvernance. Comme il est indiqué dans le rapport, une gestion efficace des zones côtières exige une action intégrée, menée en collaboration par les organismes nationaux et régionaux, à laquelle doivent être associés l'industrie et le public. Enfin, le Groupe d'experts note que de nombreuses instances manquent de la détermination et de la volonté politique requises, même lorsque la nature de certains problèmes liés à l'environnement marin est appréhendée, qu'on sait comment les régler et qu'on dispose des outils de gestion nécessaires.

329. D'autres problèmes restent à régler, en particulier ceux auxquels sont confrontés les pays en développement. Le Directeur exécutif du PNUE a récemment déclaré que le développement durable ne pouvait être séparé de son financement. On notera que ce processus exige l'utilisation des technologies non polluantes les plus récentes et que les États en développement doivent avoir accès à ces technologies et à ces connaissances. À ce sujet, il sera essentiel d'établir dans un avenir proche un partenariat entre les États, les représentants de la société civile et le secteur privé. En ce qui concerne la coopération mondiale et régionale, la proliféra-

tion des accords internationaux indépendants sur l'environnement affaiblit également les efforts visant à protéger le milieu marin. Il faudra déterminer l'interdépendance de ces accords afin d'éviter les incompatibilités dans les zones couvertes par plusieurs accords.

330. D'importants faits nouveaux sont survenus concernant la réduction et le contrôle de différentes sources de pollution. De nouveaux instruments et règles ont été adoptés par la communauté internationale et le champ de ceux qui existent déjà a été élargi ou révisé. Il s'agit maintenant de mettre en oeuvre tous ces accords, protocoles et programmes d'action et, à cette fin, d'établir un partenariat entre les États développés et les États en développement, les organisations internationales compétentes et d'autres acteurs du secteur privé et de la société civile.

331. Il est maintenant reconnu que le meilleur moyen d'obtenir des résultats concrets en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin est de mener une action aux niveaux régional, sous-régional et national. Une approche régionale a été mise au point au cours des 20 dernières années en ce qui concerne la gestion des ressources marines et côtières et le contrôle de la pollution marine, compte tenu de la nécessité de traiter différemment les problèmes environnementaux dans différentes parties des mers et des océans. L'exemple le plus connu résultant de cette approche est le Programme relatif aux mers régionales lancé par le PNUE en 1974.

## **1. Réduction et maîtrise de la pollution**

### **a) Pollution d'origine terrestre**

332. Le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (A/51/116, annexe II) a été adopté par une conférence intergouvernementale qui s'est tenue à Washington, D.C., du 23 octobre au 3 novembre 1995. Le programme d'action a pour vocation d'être une source de conseils théoriques et pratiques sur laquelle peuvent s'appuyer les autorités nationales et régionales en élaborant et mettant en oeuvre des actions soutenues visant à prévenir, à réduire, à maîtriser et à éliminer la dégradation du milieu marin due aux activités terrestres.

333. Le Bureau de coordination du PNUE pour le Programme d'action a été ouvert officiellement le 24 novembre 1997 à La Haye. Le Bureau de coordination, en s'appuyant sur le Programme d'action et le plan d'application, a identifié huit tâches prioritaires devant être examinées immédiatement : élaborer et faciliter la préparation d'évaluations scientifiques des impacts des activités terrestres sur le milieu marin; encourager et faciliter l'élaboration et la mise en oeuvre de

programmes d'action nationaux et régionaux sur les activités terrestres; établir et coordonner le mécanisme d'information du programme d'action mondial; mobiliser des ressources financières; renforcer la sensibilisation et l'éducation; encourager la participation des organisations non gouvernementales; faire connaître et examiner les progrès réalisés dans l'application du Programme d'action mondial; et procéder à des consultations sur la mise en oeuvre du Programme d'action mondial<sup>71</sup>.

334. En ce qui concerne la préparation des évaluations scientifiques des sources de pollution d'origine terrestre, six évaluations régionales ont été effectuées et discutées dans le cadre des ateliers régionaux des experts gouvernementaux sur le Plan d'action mondial convoqué au cours des dernières années. En 1998, un seul atelier pour l'Atlantique Sud-Ouest devait se tenir à Brasilia du 29 septembre au 2 octobre 1998. Outre l'évaluation des activités terrestres actuellement préparée par le GESAMP pour 1999, le PNUE entreprend aussi un projet financé par le Fonds pour l'environnement mondial concernant l'évaluation mondiale intégrée des eaux internationales (GIWA). Ce projet est exécuté en vue d'aider les gouvernements et le conseil du FEM à fixer les priorités pour l'identification et l'appui des projets dans le cadre de l'ensemble de projets du FEM ayant trait aux eaux internationales. On travaille actuellement à la mise en place d'arrangements de coopération entre le GESEMP et la GIWA.

335. Le FEM ne considère pas que le Programme d'action mondial remplisse les conditions pour bénéficier d'un financement, mais les projets qui répondent aux critères fixés par le FEM peuvent être examinés. À cet égard, le Bureau de coordination du Programme d'action mondial proposera trois projets de démonstration (d'un montant de 3 millions de dollars environ chacun) au cours de la période 1999-2001. Les projets examinés sont basés sur les plans nationaux de développement économique et comprennent des aspects ayant trait à la gestion intégrée et transfrontière des bassins versants et des zones côtières, à la biodiversité, à la mise au point de formations et au renforcement des capacités au niveau régional, ainsi qu'à la mise en place des éléments régionaux du mécanisme d'information.

336. S'agissant du mécanisme d'information, les organismes chefs de file ont été identifiés en vue de fournir des connaissances et des informations spécifiques sur différentes catégories de sources, telles que les eaux usées, le pétrole ou les nutriments. À cette fin, plusieurs organismes se sont déjà engagés. Trois organismes [l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) et la Commission océanographique intergouvernementale (COI)] ont déjà adopté des résolutions à l'appui du Programme d'action mondial. Toutefois, l'OMS et la COI ont

indiqué qu'elles ne seraient pas en mesure de servir d'organismes chefs de file pour leurs catégories de sources respectives sans disposer de ressources financières supplémentaires. La FAO a reconfirmé qu'elle accordait à la question l'attention qui lui était due, mais elle a précisé aussi qu'il était prématuré de savoir quand l'approbation du Programme d'action mondial serait inscrite à l'ordre du jour de son conseil d'administration.

337. Les rapports reçus des gouvernements sont la principale source d'information sur la notification et l'examen des progrès réalisés dans l'application du Programme d'action mondial. Ainsi, le Bureau de coordination du Programme d'action mondial, en consultation avec les gouvernements, élabore une procédure et un format pour l'établissement de rapports. En collaboration avec ses organismes partenaires, le PNUE entend convoquer le premier examen intergouvernemental du Programme d'action mondial en 2000. Il a été proposé de convoquer des consultations gouvernementales en 1999 parallèlement à la septième session de la Commission du développement durable en vue d'entreprendre un examen préliminaire du Programme d'action mondial.

#### **b) Pollution par immersion et gestion des déchets**

338. À la suite de l'adoption en 1996 d'un protocole portant amendement de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, adoptée en 1972 (dite Convention de Londres) (voir A/52/487, par. 288 à 295), les parties à la Convention de Londres font à présent porter leurs efforts sur l'élaboration des mesures nécessaires pour préparer l'entrée en vigueur du Protocole de 1996.

339. À la dix-neuvième réunion consultative, tenue en octobre 1997, les Parties contractantes ont adopté des directives pour l'évaluation des déchets qui peuvent être considérés aux fins de l'immersion, pour l'application de la Convention de Londres de 1972 ainsi que du Protocole de 1996<sup>72</sup>. Les directives constituent un mécanisme permettant de guider les autorités nationales dans l'évaluation des demandes d'immersion de déchets, ainsi qu'une base pour l'élaboration de directives particulières concernant les déchets dont le rejet en mer peut être envisagé : le Groupe scientifique sur l'immersion de déchets élabore actuellement des directives particulières pour les articles pouvant être rejetés au titre du Protocole de 1996, c'est-à-dire les matières géologiques inorganiques inertes; les déchets de poissons ou matières résultant du traitement industriel du poisson; des objets volumineux constitués principalement de fer, d'acier, etc.; de déblais de dragage; de plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer; de navires; et de matières organiques d'origine naturelle. Les dispositions guidant le rejet des

débais de dragage avait déjà été adoptées par les Parties contractantes en 1995, lors de l'adoption du Cadre d'évaluation des débais de dragage [résolution LC.52(18)].

340. Les Parties contractantes à la dix-neuvième réunion consultative ont adopté le Programme de coopération et d'assistance technique au titre de la Convention de Londres de 1972<sup>73</sup>. L'objectif général du programme est de fournir un appui aux États qui ont besoin d'une assistance pour prendre des mesures efficaces en vue de prévenir, de réduire et, lorsque c'est possible, d'éliminer la pollution des mers par le rejet des déchets conformément aux objectifs de la Convention ou du Protocole<sup>74</sup>.

#### *Gestion des déchets radioactifs*

341. Les faits survenus récemment au niveau régional comprennent l'adoption, par les Parties contractantes à la Convention de 1992 pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, de la stratégie de l'OSPAR visant les substances radioactives, à la Réunion ministérielle de la Commission de l'OSPAR, en juillet 1998. Les parties ont décidé de réduire de façon substantielle les rejets, émissions et pertes de substances radioactives d'ici à l'an 2000, et de faire en sorte que ceux-ci soient ramenés à des niveaux où l'excédent des teneurs, par rapport aux teneurs historiques dans le milieu marin, tels que résultant de tels rejets, émissions et pertes soit proche de zéro<sup>68</sup>.

#### **c) Pollution par les navires**

342. Les règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires sont énoncées dans la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78). La Convention sur le droit de la mer, en particulier les articles 211 et 217, exigent que les États adoptent ces règles et normes internationales au niveau mondial en agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale et, une fois que celles-ci sont «généralement acceptées», qu'ils les appliquent effectivement au niveau national. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer énonce que les lois et règlements nationaux ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées. Ils peuvent toutefois être plus stricts, car la Convention énonce des normes minimales, non maximales.

343. Les amendements de 1996 (Protocole I) à MARPOL 73/78, adoptés par la résolution MEPC 68(38), sont entrés en vigueur le 1er janvier 1998; les amendements de 1996 et 1997 relatifs au Recueil IBC, adoptés par les résolutions

MEPC 69(38) et MEPC 73(39), sont entrés en vigueur respectivement le 1er et le 10 juillet 1998.

344. Les autres faits survenus depuis le rapport de l'an dernier (voir A/52/487, par. 303 à 325) concernant l'élaboration de nouvelles règles et normes internationales pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires comprennent l'adoption d'une nouvelle annexe à MARPOL 73/78 sur la prévention de la pollution atmosphérique par les navires (voir par. 350 à 355); l'identification des eaux de l'Europe du Nord-Ouest comme étant une zone spéciale aux termes de l'annexe I (voir par. 345); l'adoption des résolutions de l'Assemblée de l'OMI : A.868(20), «Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes» (voir par. 357 et 358); et A.869(20), «Directives visant à faciliter la lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures en application de l'article 7 et de l'annexe de la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures»; et l'identification de l'archipel de Sabana-Camagüey en tant que zone maritime particulièrement vulnérable (voir par. 317). Les principaux faits nouveaux survenus concernant la politique, en particulier ceux qui ont trait aux différentes annexes de MARPOL 73/78, ainsi que les faits nouveaux régionaux sont décrits ci-après.

#### *Rejet d'hydrocarbures*

345. Les amendements à l'annexe I de MARPOL 73/78, c'est-à-dire l'annexe qui régit les rejets d'hydrocarbures liés à l'exploitation normale des navires, ont été adoptés par le Comité de la protection du milieu marin le 25 septembre 1997 [résolution MEPC 75 (40)], y compris les amendements à la règle 10 désignant les eaux de l'Europe du Nord-Ouest comme étant une zone spéciale. Les amendements à l'annexe I devraient entrer en vigueur le 1er février 1999. Une fois acceptés, les amendements à la règle 10 concernant la zone spéciale des eaux de l'Europe du Nord-Ouest prendront effet le 1er août 1999 (résolution MEPC 77(41) du 2 avril 1998).

346. Le Comité de la protection du milieu marin, à sa quarantième session, a approuvé aussi les interprétations unifiées des règles de l'annexe I à MARPOL<sup>75</sup>.

#### *Pollution par des matières dangereuses et nocives*

347. L'annexe II à MARPOL 73/78 énonce des prescriptions spéciales concernant la maîtrise de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac. Ces substances sont divisées en quatre catégories aux fins des critères de rejet, dépendant de la mesure dans laquelle elles sont

dangereuses pour les ressources marines, la santé de l'homme, l'agrément des sites et les autres utilisations légitimes de la mer. Les dispositions relatives à la prévention de la pollution par des substances nuisibles transportées en colis sont incluses dans l'annexe III à MARPOL.

348. À sa vingt-septième session, en avril 1997, le GESAMP a approuvé les nouvelles procédures pour l'évaluation des risques découlant des substances nocives transportées par navires, élaborées par son Groupe de travail sur l'évaluation des risques des substances nocives transportées par navires (MEPC 40/5/1)<sup>76</sup>. Le Groupe de travail du GESAMP, qui a surveillé aussi l'élaboration dans le cadre de l'Organisation de la coopération et de développement économiques (OCDE) d'un accord sur l'harmonisation de la classification des substances comme étant nocives pour le milieu aquatique, s'est déclaré préoccupé lors de la quarante et unième session du MEPC de voir que le projet actuel d'accord de l'OCDE ne comprenait pas les aspects définis dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ou dans l'annexe II de MARPOL 73/78 comme étant pertinents pour la définition d'un polluant marin. Le Groupe de travail craignait que si la définition demeurait inchangée, elle pourrait empêcher l'OMI d'avoir une marge de manoeuvre suffisante pour évaluer la sûreté et les risques de pollution conformément aux critères existants en vertu de MARPOL 73/78 ou d'élaborer de nouveaux critères visant à définir les classifications de rejets liés à l'exploitation normale des navires et des types de navires (voir MEPC 41/3). Le Comité a pris note des préoccupations du Groupe et a approuvé les mesures prises par le secrétariat de l'OMI en vue de faire part de celles-ci à l'OCDE afin que les intérêts de l'OMI puissent être pris en compte (MEPC 41/20, par. 3.5).

#### *Rejet d'eaux usées*

349. L'annexe IV contient des prescriptions relatives au rejet des eaux usées par les navires dans le cadre de leur exploitation normale. Notant que l'annexe avait été acceptée par seulement 66 États dont les flottes représentent 41,46 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale, et que ce pourcentage n'avait pas augmenté au cours des dernières années, le MPC, à sa quarantième session, a décidé de débattre de la révision de l'annexe IV à sa quarante-deuxième session. En vue de vérifier la raison pour laquelle l'annexe IV n'avait pas bénéficié de l'appui nécessaire, il a été demandé aux États Membres dotés d'une flotte marchande non négligeable d'indiquer pourquoi ils n'étaient pas prêts à accepter l'annexe<sup>77</sup>.

#### *Pollution atmosphérique par les navires*

350. Les règles mondiales visant à limiter la pollution atmosphérique par les navires sont maintenant incorporées dans une nouvelle annexe VI (Règles relatives à la prévention de la pollution atmosphérique par les navires) de MARPOL 73/78 et font partie des règles et normes internationales que les États sont tenus d'adopter en vertu de l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

351. La nouvelle annexe VI a été ajoutée lors de l'adoption par la Conférence des Parties à MARPOL 73/78 le 26 septembre 1998 du Protocole de 1997 amendant MARPOL 73/78<sup>78</sup>. L'annexe VI prendra effet 12 mois après la date à laquelle au moins 15 États, dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale seront devenues parties à ce protocole. La résolution 1 de la Conférence prévoit l'examen du Protocole par le Comité de la protection du milieu marin au cas où les conditions requises pour son entrée en vigueur ne seraient pas remplies d'ici au 31 décembre 2002<sup>79</sup>.

352. L'annexe VI interdit les émissions délibérées des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, qui comprennent les halons et les chlorofluorocarbones, et fixe des limites aux émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote provenant des gaz d'échappement des navires. Elle fixe un plafond global pour la teneur en soufre de tout fuel-oil à bord des navires et prévoit le contrôle à l'avenir de la moyenne mondiale de teneur en soufre du fuel. Un contrôle plus strict des émissions de soufre peut être effectué dans des zones de contrôle des émissions de soufre. La mer Baltique est désignée comme zone de contrôle des émissions d'oxyde de soufre en vertu du Protocole.

353. Compte tenu des difficultés rencontrées en établissant avec précision le niveau réel des émissions pondérées d'oxyde d'azote des moteurs diesel marins en service sur les navires, la Conférence a adopté dans sa résolution 2 le code technique sur le contrôle des émissions d'oxyde d'azote provenant des moteurs diesel marins, qui contient une série de prescriptions simples et pratiques relatives aux essais, aux études et à la certification des moteurs diesel marins en vue de vérifier qu'ils respectent les limites fixées par le Protocole (voir MP/CONF.3/35).

354. L'annexe VI interdit l'incinération à bord des navires de certains produits, tels que les matériaux contaminés utilisés pour le conditionnement et les biphenyls polychlorés (PCB). Le MPC, à sa quarantième session, en 1997, a adopté dans sa résolution LPC/76 (40) les spécifications standard pour les incinérateurs à bord des navires que les gouvernements sont priés de respecter lorsqu'ils appliquent les dispositions des annexes V et VI de MARPOL 73/78.

355. La règle 11 de l'annexe VI relative à la recherche des infractions et à la mise en oeuvre des dispositions reprend pratiquement textuellement l'article 6 de MARPOL 73/78, mais a ajouté un paragraphe supplémentaire et la référence aux déchets des navires a été remplacée par une référence aux émissions. Le nouveau paragraphe énonce que la «législation internationale concernant la prévention, la réduction et le contrôle de la pollution du milieu marin par les navires, y compris la législation relative à la mise en oeuvre des dispositions et aux garanties, qui est en vigueur au moment de l'application ou de l'interprétation de la présente annexe, s'appliquent, *mutatis mutandis*, aux règles et aux normes énoncées dans la présente annexe». Ainsi, les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer s'appliquent au Protocole.

#### *Organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast*

356. On estime qu'environ 10 milliards de tonnes d'eau de ballast sont transférées chaque année. Le déversement des eaux de ballast serait le principal moyen de transfert d'espèces nouvelles ou allogènes. Les problèmes se posent lorsque l'eau de ballast d'un navire contient des organismes aquatiques, qui peuvent provoquer des efflorescences algales nuisibles après leur déversement, ou des agents pathogènes, qui peuvent avoir de graves conséquences pour la santé humaine. Les navires naviguant de plus en plus vite, les taux de survie des espèces transportées dans les ballasts ont augmenté. En conséquence, de nombreux organismes allogènes ont été introduits dans de nouveaux emplacements, ce qui a souvent eu des conséquences catastrophiques pour les écosystèmes locaux qui peuvent comprendre des stocks de poissons importants ou des espèces rares.

357. Les directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, qui ont été adoptées par l'Assemblée de l'OMI à sa vingtième session par la résolution A.868(20), visent à réduire au minimum l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes provenant des rejets d'eaux de ballast et de sédiments connexes tout en tenant compte de la sécurité des navires. La résolution note les objectifs de la Convention sur la diversité biologique et le fait que le transfert et l'introduction d'espèces aquatiques étrangères par les eaux de ballast menacent la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique.

358. Les recommandations dans les Directives visant à faire face au problème, y compris les moyens de réduire au minimum l'admission d'organismes nuisibles à bord, consistent à informer les agents locaux et/ou les navires des zones et des

situations où le chargement du ballast devrait être réduit au minimum, telles que les zones où il existe des populations connues d'agents pathogènes; à conseiller aux navires d'éviter de changer l'eau de ballast là où les eaux sont très peu profondes ou lorsque les hélices peuvent remuer les sédiments; et à éviter les rejets inutiles d'eaux de ballast. Les procédures relatives aux eaux de ballast comprennent le renouvellement des eaux de ballast en mer et le rejet dans des installations de réception.

359. Dans la résolution susmentionnée, le MEPC est prié d'oeuvrer à la mise au point de dispositions juridiquement obligatoires sur la gestion des eaux de ballast sous forme d'une nouvelle annexe de MARPOL 73/78 en vue de leur adoption en l'an 2000. L'Assemblée a prié en outre le Comité de la sécurité maritime (MSC) d'inclure dans son plan de travail des études des risques et des conséquences éventuelles pour les divers types et opérations de navires existants. L'appendice 2 des directives constitue un guide sur les aspects liés à la sécurité du renouvellement des eaux de ballast en mer (voir aussi A/52/487, par. 324 et 325).

#### *Petites embarcations*

360. Afin de faire face au problème de la pollution par les ordures dans les eaux territoriales dues principalement aux bateaux de plaisance et aux bateaux de pêche (ibid., par. 309), les États de la région des Caraïbes ont adopté un code de conduite pour la prévention de la pollution par les petites embarcations dans les marinas et ancrages de la région des Caraïbes. Les États riverains de la mer Baltique ont recommandé que toutes les embarcations soient équipées d'un dispositif de dépôt des ordures pouvant recueillir et, si possible, séparer les ordures et que tous les petits ports et marinas soient dotés d'installations adéquates pour recevoir les ordures de ces navires qui utilisent ces dispositifs (voir recommandation 19/9 de la Commission d'Helsinki adoptée le 26 mars 1998).

361. La question intitulée «Élaboration de mesures pour la prévention de la pollution par les engins de faibles dimensions» a été incluse dans le plan de travail à long terme du Comité de la sécurité maritime (voir résolution A/846 (20) de l'Assemblée de l'OMI).

#### *Installations de collecte*

362. La médiocrité des installations de collecte des eaux de ballast souillées, des huiles usées et des ordures pose partout dans le monde un grave problème à la marine marchande. La plupart des États n'ont pas satisfait aux dispositions de la Convention MARPOL 73/78 leur faisant obligation de fournir des installations de collecte suffisantes. À sa quarante et

unième session, le MEPC a décidé de constituer un groupe de travail chargé de trouver des moyens à mettre en oeuvre pour multiplier et mieux utiliser au niveau mondial les installations portuaires de collecte des déchets en provenance des navires. Le groupe de travail précisera également le sens du mot «suffisant», dont la définition par rapport aux installations de collecte a posé problème lors de la session (voir MEPC 41/20, sect. 11, et annexe 5).

363. À sa dix-neuvième session, la Commission d'Helsinki (HELCOM) a adopté des directives en vue de l'instauration d'un système de «redevance non majorée» pour l'évacuation des déchets d'hydrocarbures en provenance des navires (recommandation de l'HELCOM No 19/8 du 26 mars 1998), dont les parties à la Convention d'Helsinki ont recommandé l'application à compter du 1er janvier de l'an 2000. Dans ce système de facturation, le coût de la collecte, de la manutention et de l'élimination des déchets produits par l'exploitation normale du navire est compris dans les droits de mouillage ou est automatiquement facturé, que le navire ait ou non déposé des déchets.

#### *Rejets illégaux*

364. Le système de redevance non majorée est l'une des mesures imaginées par les États baltes pour lutter contre le problème des évacuations clandestines de déchets d'hydrocarbures; la deuxième est l'adoption des directives relatives à la coopération dans les enquêtes sur les infractions présumées aux règlements concernant les rejets et aux règlements connexes concernant l'immersion et l'incinération des déchets (recommandation de l'HELCOM No 19/16, 24 mars 1998); la troisième est l'introduction d'un système d'amendes harmonisé pour réprimer les infractions aux règlements antipollution commises par les navires (recommandation 19/14 de l'HELCOM).

365. Les directives contenues dans la recommandation 19/16 de l'HELCOM s'appliquent à tout navire, qu'il batte ou non pavillon d'un État partie à la MARPOL 73/78, qui a enfreint ou est soupçonné d'avoir enfreint : a) les dispositions des annexes I, II et V à MARPOL 73/78 relatives aux rejets dans les eaux intérieures, les mers territoriales ou les zones économiques exclusives des parties à la Convention; b) les dispositions de la règle 9B de l'annexe IV à la Convention d'Helsinki relatives aux rejets d'eaux usées et à l'interdiction faite aux navires d'incinérer leurs déchets dans les eaux intérieures et les mers territoriales des Parties contractantes (l'incinération est interdite aux termes de l'article 10 de la Convention d'Helsinki). Les directives reprennent les dispositions de l'article 218 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et s'appliquent à tout navire qui se trouve volontairement dans un port ou à un poste de mouillage au

large de la Partie contractante en cas de rejet effectué par ce navire dans les eaux situées au-delà des limites de la juridiction des Parties contractantes en violation des annexes I, II et V à MARPOL 73/78.

366. Les directives comportent cinq annexes : un formulaire-type de notification d'infraction à un navire battant pavillon d'une Partie contractante (annexe 1); un formulaire type de notification d'infraction à un navire battant pavillon d'une Partie non contractante (annexe 2); des extraits de la résolution A.787 (19) de l'Assemblée de l'OMI contenant une liste détaillée de preuves possibles d'infraction aux dispositions des annexes I et II de MARPOL; les dispositions relatives aux rejets (annexes 3 et 4); et une liste des autorités nationales qui coopèrent dans le cadre de l'application des directives (annexe 5)<sup>80</sup>.

367. Dans sa recommandation 19/14 du 26 mars 1998, l'HELCOM a défini des critères de détermination du montant uniforme des amendes à infliger aux navires qui enfreignent les règlements antipollution, l'idée étant d'établir un système pénal harmonisé en cas de condamnation pour violation des règlements adoptés en vertu de MARPOL 73/78 et de la Convention d'Helsinki. L'HELCOM recommande notamment de sanctionner plus lourdement les violations délibérées que les infractions dues à la négligence, et d'interpréter les rejets effectués nuitamment comme des violations délibérées. Toute infraction à l'obligation de tenue correcte des registres de la cargaison et des hydrocarbures est considérée comme un délit continu, qui commence dès le premier défaut d'enregistrement en haute mer et ne cesse que lorsque le navire entre dans la mer territoriale de la Partie contractante.

#### **d) Pollution d'origine atmosphérique**

368. Un certain nombre de problèmes environnementaux sont liés à l'atmosphère et à ses modifications. Actuellement, priorité est donnée aux émissions et aux concentrations de gaz à effet de serre, qui risquent de changer le climat de la planète (voir par. 371 à 373). Comme les émissions atmosphériques charriées par les précipitations océaniques sont normalement diluées et diffusées dans les eaux de mer, la communauté internationale ne réalise pas encore que les effets immédiats des polluants d'origine atmosphérique tels que le smog, les polluants atmosphériques toxiques et les dépôts acides qui pénètrent dans les eaux de mer avec les précipitations (l'essentiel de l'évaporation de la surface du globe – 86 % – et des précipitations – 78 % – se produisent à la surface des océans) requièrent d'urgence une action corrective. Pourtant, selon certaines études scientifiques, les dépôts atmosphériques pourraient avoir des effets nocifs considérables sur les estuaires et autres masses aquatiques des zones côtières, en raison notamment de la présence des polluants acides, qui

jouent un rôle majeur dans l'acidification des eaux de surface et l'entrophisation (raréfaction de l'oxygène) des masses aquatiques. Les chercheurs constatent que les interactions entre les organismes vivants et la composition chimique de leurs habitats aquatiques sont très complexes, et ils en concluent que c'est tout l'écosystème de la masse aquatique qui risque d'être perturbé par la modification de la relation proie-prédateur dans le réseau alimentaire, et que des espèces végétales et animales risquent de se raréfier ou de disparaître avec l'augmentation du taux d'acidité. D'autres polluants toxiques [entre autres pesticides, PCB, hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), dioxines, composés organiques volatils (par exemple benzène, tétrachlorure de carbone)] émis dans l'atmosphère sont entraînés dans les eaux de mer par l'air aussi bien que par l'eau. Beaucoup appartiennent à la catégorie des polluants organiques persistants.

369. En ce qui concerne les polluants, dont on sait déjà qu'ils mettent gravement en danger la santé publique et l'environnement et qu'ils exigent de toute urgence une action internationale, il convient de mentionner tout particulièrement l'adoption du Protocole relatif aux polluants organiques persistants, qui est venu s'ajouter à la Convention de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. Ce texte, adopté le 24 juin 1998 à Aarhus (Danemark), dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe, affirme que l'atmosphère est le principal vecteur de dispersion des polluants organiques persistants et que l'application de mesures visant à réduire les émissions de ces substances contribuerait à protéger les zones situées à l'extérieur de la région de la CEE, y compris l'Arctique et les eaux internationales. Il contient des obligations relatives à la maîtrise, à la réduction et à l'élimination des rejets et émissions.

370. On notera, à côté de ces initiatives régionales, la tenue de la première session du Comité de négociation intergouvernemental chargé d'élaborer un instrument juridiquement contraignant aux fins de l'application des mesures internationales concernant certains polluants organiques persistants, du 29 juin au 3 juillet 1998 à Montréal (Canada)<sup>81</sup>. Cette session, convoquée dans le cadre de la poursuite de la mise en oeuvre du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (A/51/116, annexe II) et en application de la décision 19/13 C du 7 février 1997 du Conseil d'administration du PNUE<sup>82</sup>, a débattu, entre autres, des propositions du PNUE concernant l'inclusion éventuelle de certains articles dans un instrument international contraignant, sur la base d'autres accords multilatéraux dans ce domaine. Ces articles concernaient : les mesures propres à réduire et/ou éliminer les rejets de polluants organiques persistants dans l'environnement; les plans

et rapports d'activité nationaux; la procédure à suivre pour ajouter d'autres substances chimiques au champ d'application de la Convention; la gestion et la destruction des stocks de polluants organiques persistants. Le Comité de négociation a également constitué un groupe d'experts (Groupe d'experts chargé d'établir les critères de sélection des polluants organiques persistants) chargé d'établir des critères scientifiques ainsi qu'une procédure pour identifier les nouveaux polluants persistants devant faire l'objet d'une future action internationale. Ces critères devraient notamment porter sur la persistance, la bioaccumulation, la toxicité et le degré d'exposition dans les différentes régions et tenir compte des risques de transport, notamment de dispersion, à l'échelle régionale et mondiale dans l'atmosphère et l'hydrosphère, des risques pesant sur les espèces migratrices et de la nécessité de réfléchir aux influences possibles des climats tropicaux et de la dispersion par l'eau de mer. Le Groupe a noté à ce propos que les polluants organiques persistants pouvaient être transportés dans le milieu marin par les courants, par des dissipations et condensations répétées, et par les espèces marines migratrices.

#### *Les changements climatiques*

371. Pour ce qui est de la question des changements climatiques, il a été noté que l'adoption du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, le 11 décembre 1997, dans le cadre du processus découlant du Mandat de Berlin<sup>83</sup>, représentait un grand pas en avant. Le processus entendait notamment amener les pays développés à mener une action plus résolue à la fois pour formuler des politiques et des programmes d'action, et pour fixer des objectifs chiffrés de réduction et de limitation de leurs émissions de substances anthropiques, assortis d'un calendrier précis par sources d'émission, ainsi que d'élimination par puits de gaz à effet de serre non réglementés par le Protocole de Montréal de 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. En vertu de leurs autres obligations découlant du Protocole de Kyoto, les pays développés doivent s'efforcer de limiter ou réduire leurs émissions de gaz à effet de serre produites par les carburants d'aviation ou les combustibles lourds des navires, en faisant appel pour cette action à l'OACI et à l'OMI, respectivement. Dans sa résolution 52/199 du 18 décembre 1997, intitulée «Protection du climat mondial pour les générations présentes et futures», l'Assemblée générale des Nations Unies a, à son tour, invité tous les États à s'efforcer de faire aboutir le processus découlant du Mandat de Berlin.

372. Comme il est indiqué plus haut à propos des petits États insulaires en développement (par. 107 à 114), la Commission du développement durable s'est également préoccupée de

l'effet des changements climatiques et de l'élévation du niveau des mers. Elle s'est félicitée à cet égard de l'adoption et de l'ouverture à la signature du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, et a exhorté la communauté internationale, et notamment les parties à l'annexe 1 de la Convention, à adhérer au Protocole de Kyoto dès que possible afin de concourir à l'entrée en vigueur rapide de cet instrument<sup>84</sup>.

373. Outre les changements climatiques, l'Assemblée générale a également porté son attention sur le phénomène El Niño à sa cinquante-deuxième session. Dans sa résolution 52/200 du 18 décembre 1997, intitulée «Coopération internationale pour l'atténuation des effets du phénomène El Niño», elle a tenu compte du fait que l'oscillation australe dénommée El Niño avait été fortement ressentie dans plusieurs régions du monde, sévissant avec une gravité et une fréquence particulières dans les pays riverains du Pacifique, noté qu'El Niño était un phénomène de caractère récurrent et qu'il produisait des effets désastreux, causant des dégâts matériels, économiques et écologiques importants, ainsi que des pertes en vies humaines, et touchant plus particulièrement les pays riverains du Pacifique, surtout les pays en développement. Elle a, entre autres, invité les États à soutenir les réseaux d'observation océanographique et terrestre qui s'occupent d'observer, de décrire et de prédire les anomalies climatiques liées à El Niño.

## **2. Coopération régionale : bilan des principaux programmes et plans d'action relatifs aux mers régionales**

374. La première Réunion consultative interrégionale sur les programmes relatifs aux mers régionales, organisée par le PNUE, s'est tenue à La Haye du 24 au 26 juin 1998. Pour la première fois, tous les secrétariats et les unités de coordination des programmes relatifs aux mers régionales se sont retrouvés pour débattre de sujets d'intérêt commun. Parmi les points examinés lors de cette réunion consultative figurent l'état des conventions et plans d'action régionaux; les problèmes communs et les domaines de coopération possibles; l'évolution et l'avenir des conventions et plans d'action régionaux; les actions coordonnées possibles et les contributions à la septième session de la Commission du développement durable, consacrée aux progrès de la mise en oeuvre du chapitre 17 d'Action 21 (voir UNEP/WBRS.1/7).

375. Les participants ont identifié et étudié plusieurs problèmes qui freinent la mise en oeuvre des programmes relatifs aux mers régionales, notamment pour ce qui est du rôle des institutions régionales et des besoins de coordination et de participation nationale. Ils ont également considéré que ces programmes pourraient être mieux présentés dans les réu-

nions et conférences mondiales et que leur capacité à focaliser l'attention sur les questions régionales devait être reconnue dans les conventions internationales. Ils ont par ailleurs souligné la nécessité d'instaurer de meilleurs rapports avec le secteur des pêches et de coopérer avec l'industrie pétrolière dans l'optique de l'application de la Convention MARPOL. De nombreux participants ont critiqué l'inertie ou les carences des institutions nationales en matière de mise en oeuvre des plans d'action ainsi que l'insuffisance des crédits, qui ne permettent pas d'aider les institutions nationales à appliquer les conventions régionales. Plusieurs initiatives ont été recommandées pour résoudre les problèmes institutionnels et les difficultés de coordination, et il a été suggéré que l'on définisse une méthodologie en vue de faire une analyse coûts-avantages de l'efficacité des conventions régionales. Il a également été proposé que soit établi un document récapitulant les avantages socio-économiques et les incidences des conventions régionales pour les États.

376. La Conférence panafricaine sur la gestion intégrée durable des zones côtières, coparrainée par la Finlande, le Mozambique, le PNUE et l'UNESCO, s'est tenue à Maputo du 18 au 25 juillet 1998. Les pays africains ont pu, à cette occasion, approfondir le dialogue intergouvernemental sur les dangers de plus en plus graves qui menacent leurs milieux marins et leurs zones côtières et se concerter sur les mesures requises pour résoudre les problèmes complexes qui commencent à se poser dans les zones côtières de la région, en vue de parvenir à un développement durable efficace et performant<sup>85</sup>. Les participants se sont notamment engagés à organiser une conférence panafricaine pour promouvoir la coopération entre les États africains en matière d'application et d'examen des conventions, programmes et plans d'action régionaux visant à protéger, gérer et mettre en valeur le milieu marin et les zones côtières de l'Afrique. Cette conférence se tiendra au Cap (Afrique du Sud), du 30 novembre au 4 décembre 1998.

377. Selon les informations communiquées par le PNUE, les faits nouveaux intervenus dans l'année écoulée sont les suivants.

### **Plan d'action pour les Caraïbes**

378. Le Belize a récemment ratifié la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes (Convention de Carthagène) et le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la région des Caraïbes, ce qui porte à 20 le nombre total de Parties contractantes.

379. Le Protocole à la Convention de Carthagène relatif aux zones spécialement protégées, à la faune et à la flore sauvages

a créé des mécanismes régionaux en matière d'élaboration et d'application de principes directeurs visant à sauvegarder et préserver les espèces menacées et en voie de disparition et à protéger les zones importantes du point de vue écologique pour la santé de l'environnement côtier et du milieu marin de la région des Caraïbes. Cuba et la Colombie ont ratifié le Protocole dans l'année écoulée, ce qui porte à six le nombre total des Parties contractantes. Il faut encore trois ratifications pour que le Protocole entre en vigueur.

380. En juin 1998, le Programme pour l'environnement des Caraïbes (PEC) a convoqué la troisième Réunion des Parties contractantes à la Convention de Carthagène afin de parvenir à un accord sur un protocole relatif à la pollution marine d'origine tellurique. La Réunion a permis d'aboutir à un accord sur un projet de texte et d'annexes. Une fois adopté et entré en vigueur, le protocole requerra des Parties contractantes qu'elles prennent des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les activités et les phénomènes d'origine terrestre. Ce projet de protocole et ses annexes permettront au PEC de promouvoir la définition des principes directeurs, critères et normes préconisés à l'article 271 de la Convention-cadre des Nations Unies sur le droit de la mer.

381. Le PEC s'est engagé dans un ambitieux projet de diffusion de l'information dans la région des Caraïbes, l'objectif étant d'encourager les pays de la région à constituer des réseaux pour favoriser la circulation des données scientifiques. De plus, il a créé un site Web qui permet de consulter sous forme électronique les publications se rapportant au sujet.

#### **Plan d'action pour l'Afrique de l'Est**

382. La Convention sur la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de l'Afrique orientale (Convention de Nairobi) est entrée en vigueur le 30 mai 1996.

383. Un projet d'analyse diagnostique transfrontière et de programme d'action stratégique pour le milieu marin et les zones côtières de la région ouest de l'océan Indien est en préparation sous les auspices de la Convention de Nairobi. Il s'efforcera d'apporter une réponse aux problèmes environnementaux, en particulier transfrontières, qui se posent dans cette région. Les questions juridiques à régler concernent notamment l'aménagement et la réglementation des zones côtières, par exemple la gestion des mangroves et les pêches dans les eaux intérieures.

384. Par sa décision 1/4, la première Conférence des Parties à la Convention de Nairobi (mars 1997) a constitué un groupe de travail technique et juridique chargé d'examiner et d'adapter le texte de la Convention pour tenir compte des évolutions

intervenues dans le domaine de l'environnement depuis l'adoption de cet instrument en 1985.

#### **Plan d'action pour les mers d'Asie orientale**

385. À la réunion des plénipotentiaires du Plan d'action pour les mers d'Asie orientale, qui s'est tenue à Bangkok les 27 et 28 octobre 1994, les Gouvernements de l'Australie, du Cambodge, de la Chine, de la Corée et du Viet Nam ont adhéré au plan d'action et, avec les cinq États membres initiaux (Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour et Thaïlande), ont adopté le Plan d'action révisé pour la protection et le développement durable des zones marines et côtières d'Asie orientale, ainsi qu'une stratégie à long terme (COBSEA, 1994-2009).

386. Des experts se sont réunis en juillet 1998 pour débattre de l'apport du Groupe régional de coordination du programme pour les mers d'Asie orientale au Plan d'action. Les conclusions de cette réunion sont en cours d'évaluation et seront présentées à la réunion de novembre 1998 de la COBSEA. Un plan d'action à long terme axé sur des résultats concrets répondant aux exigences du Plan d'action sera établi à cette occasion.

387. Après la réunion du Plan d'action mondial, qui s'est tenue à Cairns (Australie) en 1997 pour examiner l'action à entreprendre pour mettre en oeuvre le plan d'action dans la région des mers d'Asie orientale, deux initiatives s'imposaient. La première était un inventaire régional et par pays des activités terrestres qui polluent le milieu marin, et la deuxième un plan d'action régional élaboré par les pays. Un récapitulatif général recensant les pollutions produites par chaque pays a été établi. Le plan d'action est en préparation, et les pays sont associés à son élaboration; il sera présenté pour approbation à la réunion de novembre 1998 de la COBSEA.

#### **Plan d'action de Koweït**

388. Les États membres de l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin, réunis à Téhéran (République islamique d'Iran) le 17 mars 1998, ont adopté un nouveau protocole relatif au contrôle des mouvements marins transfrontières et à l'élimination des déchets dangereux.

389. Une réunion d'experts a été organisée en octobre 1997 afin de faire le point sur l'application du Protocole relatif à la pollution marine résultant de la prospection et de l'exploitation du plateau continental. Les experts ont établi un plan d'action régional et défini les éléments à utiliser dans la préparation des plans d'action nationaux relatifs à l'application du Protocole. L'Organisation régionale pour la protection du milieu marin prépare une autre réunion d'experts afin

d'évaluer la nécessité de disposer d'un instrument juridique régional concernant la biodiversité et la création de zones protégées spéciales.

390. L'Organisation régionale pour la protection du milieu marin a formulé un plan d'action régional en application de la Déclaration de Washington et du Plan d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres. La première phase de ce plan prévoit la mise à jour du recensement des activités terrestres, une étude pilote sur les polluants organiques persistants, un programme de gestion des bassins fluviaux et la définition de normes et de critères de gestion des activités en milieu terrestre.

#### **Plan d'action pour la Méditerranée**

391. Le Plan d'action pour la Méditerranée a tenu en septembre 1997 sa première réunion d'experts techniques et juridiques désignés par les gouvernements chargée d'élaborer des règles et des procédures permettant de déterminer la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de la pollution du milieu marin en Méditerranée. Au cours de la réunion, les participants ont exprimé des réserves sur divers aspects de l'approche adoptée face à ce problème. On a, par exemple, estimé qu'il était encore trop tôt pour adopter un protocole. En conséquence, la réunion a demandé au secrétariat de continuer à rassembler des informations sur la pratique internationale dans ce domaine afin qu'elle puisse les étudier à une réunion ultérieure. On compte bien à ce moment-là trouver des approches novatrices pour élaborer des règles et procédures permettant de déterminer la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de la pollution du milieu marin, qui puissent être facilement appliquées dans la région de la Méditerranée.

392. Les Parties contractantes à la Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution ont adopté à Tunis, en novembre 1997, le Plan d'action stratégique pour lutter contre la pollution d'origine terrestre. Ce plan d'action, outre qu'il vise à améliorer la qualité du milieu marin grâce à une meilleure cogestion de la pollution d'origine terrestre, a pour objet d'aider les parties à prendre des mesures individuelles ou conjointes dans le cadre de leurs politiques, priorités et ressources respectives pour prévenir, réduire, lutter, contrôler et/ou éliminer la pollution du milieu marin, et permettre à celui-ci de surmonter les effets néfastes d'activités terrestres. On compte que ce plan d'action contribuera à maintenir ou, le cas échéant, à rétablir la capacité productive et la biodiversité du milieu marin, à protéger la santé des individus, à conserver les ressources biologiques marines et à en favoriser l'utilisation durable.

393. La réunion d'experts qui s'est tenue à Athènes du 8 au 10 septembre 1997 a mis au point une série de critères pour l'établissement d'inventaires de la diversité biologique en Méditerranée, que les Parties contractantes à la Convention de Barcelone ont été invitées à adopter. Ce qui avait présidé à l'établissement de ces critères, c'était en particulier la nécessité de renforcer la gestion des zones marines et côtières déjà spécialement protégées et d'établir de nouvelles zones de ce genre pour les habitats marins et les écosystèmes les plus délicats de la région.

#### **Plan d'action pour le Pacifique Nord-Ouest**

394. La deuxième Réunion intergouvernementale sur le Plan d'action pour le Pacifique Nord-Ouest, tenue à Tokyo le 20 novembre 1996, a retenu cinq projets prioritaires : établissement d'une base de données complète et d'un système de gestion de l'information; étude de la législation, des objectifs, des stratégies et des politiques nationales en matière d'environnement; établissement d'un programme régional de contrôle opérant sur la base de la collaboration; mise en place de mesures efficaces de coopération régionale dans le domaine de la préparation et de l'intervention en cas de pollution marine; création de centres d'activités régionaux et constitution de leurs réseaux.

395. Le PNUE a tenu la troisième réunion intergouvernementale du Plan d'action le 9 avril 1998 à Vladivostok (Fédération de Russie). Les participants sont parvenus à s'entendre sur les modalités de mise en place d'un réseau de centres d'activités régionaux. Par ailleurs, le Forum sur la pollution marine, la préparation et l'intervention a été créé en juillet 1997 et a tenu sa première réunion à Toyama (Japon) en juillet 1997, durant laquelle il a défini des tâches prioritaires initiales qu'il a renvoyées aux divers gouvernements membres du Forum. Un mémorandum d'accord régional qui sera signé par les États membres du Plan d'action est à l'étude; il constituera le premier aspect d'un dispositif régional d'intervention, qui élaborera des mesures efficaces de coopération régionale dans le domaine de la pollution marine, de la préparation et de l'intervention.

396. Le PNUE continue à collaborer à la supervision du projet d'étude de la législation, des objectifs, des stratégies et politiques nationales en matière d'environnement. Le plan de travail est mis en oeuvre par les responsables nationaux et experts désignés par les États membres. Les rapports nationaux seront examinés et un rapport régional sera établi sur la base de l'analyse faite par chaque responsable ou expert. Les rapports nationaux passeront en revue la législation, les politiques, objectifs et stratégies nationales en vigueur qui permettent de réaliser les objectifs en matière d'environnement et feront le point des instruments internatio-

naux et régionaux auxquels les pays de la région sont parties et les mesures à prendre pour les appliquer. On espère que cet exercice permettra de renforcer l'harmonisation, l'élaboration et l'application des législations et politiques environnementales parmi les États membres du Plan d'action.

#### **Plan d'action relatif aux mers d'Asie du Sud**

397. Le Plan d'action pour la protection et la gestion du milieu marin et des zones côtières du Programme régional relatif aux mers d'Asie du Sud, adopté en mars 1995 et entré en vigueur en janvier 1998, a été ratifié par le Bangladesh, l'Inde, les Maldives, le Pakistan et Sri Lanka. La première Réunion des Parties devrait avoir lieu en octobre 1998. Le Programme de coopération dans le domaine de l'environnement pour l'Asie du Sud (SACEP) servira de secrétariat pour la mise en oeuvre du Plan d'action.

398. Les programmes entrepris dans le cadre du Plan d'action seront axés sur quatre domaines prioritaires : gestion intégrée des zones côtières; élaboration et application des dispositifs nationaux et régionaux d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures; mise en valeur des ressources humaines par le renforcement de centres régionaux d'excellence; et sources de pollution d'origine terrestre.

399. Le PNUE a organisé, en collaboration avec le SACEP, un atelier des pays de l'Asie du Sud sur l'application des conventions relatives à l'environnement et des conventions maritimes correspondantes, auquel de hauts fonctionnaires de sept pays de l'Asie du Sud ont participé. L'atelier a examiné les dispositions juridiques et institutionnelles en vigueur dans ces pays pour l'application des conventions relatives à l'environnement et a formulé des suggestions pour rendre cette application plus efficace.

#### **Programme régional du Pacifique Sud pour l'environnement**

400. La quatrième Réunion de la Conférence des Parties au Programme régional du Pacifique Sud pour l'environnement s'est tenue en septembre 1998. La Conférence a discuté, notamment, des amendements qu'il conviendrait d'apporter pour que le secrétariat soit désormais officiellement assuré par le Programme et non plus par le Secrétariat de la Communauté du Pacifique. Elle a examiné également la possibilité de créer un groupe de travail qui serait chargé d'élaborer les amendements aux deux protocoles se rapportant à la Convention, pour en aligner le texte sur celui du Protocole de 1996 à la Convention de Londres et sur les dispositions de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.

401. En ce qui concerne la gestion intégrée des zones côtières, les activités du Programme s'appuient sur le Programme d'action mondial pour la formulation de stratégies nationales de gestion de l'environnement et sur le Programme d'action de la Barbade. Après le succès de l'Année des récifs pour le Pacifique, en 1997, les 18 pays membres se sont réunis en avril 1998 pour mettre au point un plan d'action stratégique quinquennal concernant les récifs. Le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, élaboré par le PNUE et le Programme régional du Pacifique Sud pour l'environnement, est partiellement mis en oeuvre grâce à des activités spécifiquement axées sur les polluants organiques persistants. Un projet financé par l'Australie, actuellement dans sa première phase, s'occupe d'évaluer les stocks de produits chimiques dans 13 pays de la région.

402. Par l'intermédiaire du Programme de prévention de la pollution de l'océan Pacifique, le Programme régional essaie de coordonner les efforts régionaux de lutte contre la pollution causée par les navires dans 14 pays. Le Programme de prévention, financé en partie par le Programme I et II de mise en valeur du Pacifique Sud-Canada et l'OMI, vise à aider les pays membres du Programme régional et du Secrétariat de la Communauté du Pacifique à appliquer les conventions de l'OMI et les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la pollution marine.

### **3. Autres régions**

403. Les faits nouveaux ci-après, qui ne relèvent pas des programmes régionaux relatifs aux mers, se sont produits l'année passée.

#### **Antarctique**

404. Le Protocole de Madrid sur la protection de l'environnement se rapportant au Traité sur l'Antarctique est entré en vigueur le 14 janvier 1998, après sa ratification par les 26 parties consultatives au Traité sur l'Antarctique. Le Protocole, que les États parties au Traité ont appliqué de leur plein gré, vise à promouvoir les objectifs du Traité dans le domaine de l'environnement en faisant de l'Antarctique une réserve naturelle consacrée à la paix et la science. Le Protocole dispose que la protection du milieu de l'Antarctique, ainsi que des écosystèmes qui en dépendent ou qui y sont associés, et la valeur intrinsèque de l'Antarctique doivent être des considérations primordiales dans la planification et la conduite de toutes les activités humaines dans l'Antarctique. Le Protocole de Madrid interdit l'extraction minière pour une durée indéterminée et il prévoit des règles strictes pour modifier cette interdiction. En bref, elle peut être modifiée à

tout moment sur accord de toutes les parties. Au bout de 50 ans, une conférence d'examen peut, sur demande, décider de modifier cette interdiction à condition qu'au moins trois quarts des parties consultatives actuelles donnent leur accord, qu'un régime juridique de contrôle des activités extractives soit en vigueur et que les intérêts souverains des États soient garantis. La zone de l'Antarctique à laquelle s'applique le Protocole est définie par l'article VI du Traité sur l'Antarctique et est située dans la zone se trouvant au sud du 60° de latitude S.

405. Cinq annexes complètent le Protocole; l'annexe I concerne l'évaluation des effets sur l'environnement; l'annexe II, la conservation de la faune et de la flore antarctique; l'annexe III, l'élimination et la gestion des déchets. L'annexe IV, consacrée à la prévention de la pollution marine, interdit de manière générale tout déversement dans la mer d'hydrocarbures ou solution d'hydrocarbures, sauf dans les cas autorisés par l'annexe I de MARPOL 73/78. Le rejet dans la mer d'ordures de tous types est également interdit à l'exception des déchets alimentaires et des eaux usées dans certaines circonstances et à une distance qui ne soit pas inférieure à 12 milles marins à partir du plateau continental ou du seuil glaciaire le plus proche. L'annexe V porte sur la protection et la gestion de la zone. Deux types de zones peuvent être déclarés zones spéciales en vertu du Protocole : a) les zones spécialement protégées de l'Antarctique, comprenant toute zone, y compris toute zone marine, visant à protéger des richesses exceptionnelles sur le plan environnemental, scientifique, historique, esthétique ou naturel ou encore des recherches scientifiques en cours ou prévues; et b) les zones spécialement gérées de l'Antarctique comprenant toute zone, y compris toute zone marine, où des activités sont entreprises ou peuvent être entreprises pour aider à planifier et coordonner les activités, éviter des conflits éventuels, améliorer la coopération entre les parties ou minimiser les effets nocifs sur l'environnement. Dans ces zones, les activités sont interdites, restreintes ou gérées conformément aux plans de gestion qui seront adoptés par la Réunion consultative du Traité.

### Océan Arctique

406. Comme il est indiqué dans le rapport de l'année dernière, le Conseil de l'Arctique, créé le 19 septembre 1996 à Ottawa (Canada), vise à améliorer la coopération et la consultation internationales sur les questions intéressant l'Arctique ainsi que le bien-être des habitants de la région, pour ce qui touche notamment au développement durable et à la protection de l'environnement (voir A/52/487, par. 347 à 349). Instance intergouvernementale de haut niveau, le Conseil permet d'aborder les préoccupations et problèmes

communs qui se posent aux gouvernements et aux peuples de l'Arctique. Les huit membres du Conseil de l'Arctique sont le Canada, le Danemark, les États-Unis, la Finlande, la Fédération de Russie, l'Islande, la Norvège et la Suède. Le Conseil compte également des participants permanents qui représentent la majorité des populations autochtones de la région; des États n'appartenant pas à la région de l'Arctique et des organisations intergouvernementales peuvent participer à ses travaux en qualité d'observateurs. La présidence et le secrétariat du Conseil sont assurés pour deux ans à tour de rôle par les huit États arctiques, le Canada ayant été le premier à exercer ces fonctions en 1996.

407. Le 5 février 1998, le Conseil de l'Arctique a fixé le mandat du Programme de développement durable, qui affirmait la volonté des huit États riverains de l'Arctique d'œuvrer au développement durable dans la région de l'Arctique, en particulier au développement économique et social, à l'amélioration des conditions de santé et de bien-être culturel. Ce mandat affirmait en outre la volonté du Conseil de protéger l'environnement arctique, et notamment la santé de ses écosystèmes, de maintenir la biodiversité dans la région, de conserver et d'utiliser de façon viable les ressources naturelles.

408. La première Convention sur la protection de l'environnement marin dans la région de la mer Baltique a été signée en 1974 par les États qui étaient alors riverains de la Baltique. En 1992, une nouvelle convention a été signée par tous les pays riverains et par la Communauté économique européenne. L'organe directeur de la Convention est la Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique, connue également sous le nom de Commission d'Helsinki ou HELCOM. Les Parties contractantes actuelles membres de l'HELCOM sont l'Allemagne, la Communauté européenne, le Danemark, l'Estonie, la Fédération de Russie, la Finlande, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne et la Suède. Les décisions de la Commission d'Helsinki, prises à l'unanimité, sont considérées comme des recommandations adressées aux gouvernements concernés qui sont invités à les incorporer dans leur législation nationale.

409. La dix-neuvième réunion de la Commission d'Helsinki, tenue à Helsinki du 23 au 27 mars 1998, s'est occupée d'actualiser et de renforcer le Programme conjoint de protection de la mer Baltique; elle s'est penchée sur les objectifs et la stratégie de l'HELCOM concernant les substances dangereuses; la pollution agricole; la prévention des rejets illégaux en mer; et la conservation de la nature. Les participants ont réaffirmé leur volonté politique d'atteindre les objectifs stratégiques exposés dans la Déclaration ministérielle de 1988 et de fixer une série de buts plus précis qui seront examinés en 2003 et devront être réalisés d'ici à 2005. Les

décisions issues de la réunion, dont les plus importantes ont été prises au niveau ministériel, mettent très nettement l'accent sur la nécessité de faciliter des mesures préventives et curatives dans la région de la mer Baltique.

410. Étant donné qu'il importe au plus haut point d'assurer la viabilité écologique dans la région de la Baltique, les ministres ont également étudié le rôle que pourrait jouer la Commission d'Helsinki dans Action 21 Baltique, perspective d'ensemble du développement durable dans toute la région de la Baltique exprimée par des mesures concrètes visant à modifier la politique économique régionale. Les ministres, reconnaissant que l'attitude politique et économique des Parties contractantes membres de l'HELCOM avait beaucoup changé depuis le milieu des années 70, ont décidé de procéder à un réexamen total, en s'attachant particulièrement au rôle futur de la Commission, à ses objectifs et à ses stratégies pour lui permettre d'intervenir plus rapidement et efficacement face aux problèmes d'environnement. Les engagements principaux pris au niveau ministériel ont été confirmés dans le Communiqué ministériel final.

#### **Atlantique Nord-Est**

411. La Convention pour la protection du milieu marin dans l'Atlantique Nord-Est (Convention OSPAR) est entrée en vigueur le 25 mars 1998. La Convention, ouverte à la signature lors de la réunion ministérielle des Commissions d'Oslo et de Paris tenue à Paris le 22 septembre 1992, remplace la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et les aéronefs, 1972 (Convention d'Oslo) et la Convention pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique, 1974 (Convention de Paris). La Convention OSPAR a été signée et ratifiée par toutes les Parties contractantes aux Conventions d'Oslo ou de Paris (Allemagne, Belgique, Commission des communautés européennes, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Islande, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni et Suède), ainsi que par le Luxembourg et la Suisse.

412. Les décisions, recommandations et autres accords adoptés dans le cadre des Conventions d'Oslo et de Paris continueront à être applicables, inchangés dans leur nature juridique, à moins qu'il n'y soit mis fin par de nouvelles mesures adoptées en vertu de la Convention OSPAR. Les Commissions d'Oslo et de Paris ont cessé d'exister le 25 mars 1998 avec l'entrée en vigueur de la Convention OSPAR qui sera administrée par la Commission OSPAR.

413. La première réunion ministérielle de la Commission OSPAR s'est tenue, en 1998, en même temps que la réunion annuelle de la Commission à Sintra (Portugal) les 22 et

23 juillet 1998. Le principal résultat de la réunion a été l'adoption d'une nouvelle annexe à la Convention OSPAR concernant la protection et la conservation des écosystèmes et de la diversité biologique de la zone maritime visée par la Convention et d'un appendice. La réunion a en outre adopté des stratégies visant à guider les travaux à long terme de la Commission dans le domaine des substances dangereuses, des substances radioactives, de l'eutrophisation, de la conservation des écosystèmes et de la diversité biologique de la zone maritime; un plan d'action exposant les mesures que la Commission doit prendre au cours de la période 1998-2003 afin d'appliquer ces stratégies; une décision de l'OSPAR sur l'élimination d'installations désaffectées au large; et les nouvelles règles régissant la participation des organisations non gouvernementales aux travaux de la Commission, afin de permettre aux ONG de participer à tous les niveaux aux activités de la Commission. À la fin de leur réunion, les ministres ont adopté la Déclaration de Sintra qui donne l'élan politique nécessaire à une action future de la Commission afin d'assurer la protection du milieu marin dans l'Atlantique Nord-Est.

#### **E. Préparatifs de l'examen, par la Commission du développement durable, en 1999, du thème sectoriel «des mers et des océans»**

414. L'Assemblée générale, à sa dix-neuvième session extraordinaire, en juin 1997, a constaté qu'il était urgent d'appliquer la décision 4/15 de la Commission du développement durable<sup>86</sup>, dans laquelle la Commission avait demandé notamment de procéder à un examen périodique intergouvernemental du milieu marin et des questions connexes, comme prévu au chapitre 17 d'Action 21, dans le cadre juridique défini par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. L'Assemblée générale avait donc décidé que la Commission devait, à sa septième session, en 1999, examiner, sous le titre «mers et océans», les progrès accomplis dans l'application du chapitre 17 d'Action 21 et de plusieurs autres chapitres pertinents<sup>87</sup>. L'Assemblée a décidé aussi que l'examen auquel la Commission procéderait s'inspirerait d'un rapport dont la préparation serait coordonnée par le Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination (voir par. 462). Les résultats de l'examen qu'effectuerait la Commission du développement durable seraient alors examinés par l'Assemblée au titre du point de l'ordre du jour intitulé : «Les océans et le droit de la mer».

415. À sa dix-neuvième session extraordinaire, l'Assemblée générale avait bien précisé la portée de l'examen du thème

sectoriel de la mer et des océans par la Commission du développement durable en 1999, cet examen devant englober tous les aspects du milieu marin et toutes les questions connexes, telles qu'elles sont décrites au chapitre 17 d'Action 21. Ce principe a du reste été entériné par les participants au débat de haut niveau tenu à la sixième session de la Commission du développement durable, qui ont souligné qu'à la septième session, dans le cadre de l'examen du thème des océans, la Commission devrait aborder les problèmes de l'utilisation viable des ressources marines et côtières pour le développement, de la pollution et de la dégradation des côtes, et de la pollution marine<sup>88</sup>. Les délégations avaient alors également souligné l'importance du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres.

416. D'autres participants avaient proposé que les préparatifs de la septième session comprennent une analyse des accords internationaux consacrés aux océans et de la mesure dans laquelle ces accords avaient été appliqués<sup>89</sup>. Cette proposition est à peser avec soin, car elle soulève plusieurs questions quant à la compétence de la Commission du développement durable pour examiner, prendre des décisions et, éventuellement, coordonner les activités d'autres organisations intergouvernementales et secrétariats de convention, sur des questions qui n'ont pas directement trait au développement durable, des questions de compétence juridictionnelle, des questions relatives à la navigation, etc. De plus, pour être complet, cohérent, multisectoriel et de qualité, un examen des questions relatives à l'océan suppose la contribution et la participation aux réunions d'un grand nombre de ministres, ne se limitant pas à ceux qui ont des responsabilités techniques, tels que les ministres de l'environnement. À ce sujet, l'Assemblée générale s'est donnée à elle-même pour mandat d'entreprendre l'examen de tous les faits nouveaux relatifs aux mers et aux océans, l'Assemblée étant la seule institution universelle qui ait la compétence voulue pour ce faire.

417. S'agissant de l'organisation des travaux de sa septième session, la Commission du développement durable a décidé que l'une des sessions de 1999 de ses groupes de travail intersessions serait consacrée aux mers et aux océans et à l'examen d'ensemble du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement<sup>90</sup>.

418. À sa septième session, la Commission serait saisie, outre le rapport établi par le Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination, de tous autres documents utiles, tels que le rapport de la Réunion d'experts sur les pratiques environnementales touchant les activités d'exploitation pétrolière et gazière en mer, tenue en novembre 1997 aux Pays-Bas (E/CN.17/1998/18) et qui avait

déjà été diffusé à la sixième session de la Commission, et le rapport soumis à la Commission du développement durable, par l'Organisation maritime internationale, sur le deuxième atelier sur l'océan, organisé par le Royaume-Uni et le Brésil, qui se tiendrait plus tard cette année<sup>91</sup>.

## F. Gestion intégrée des océans et des zones côtières

419. Depuis la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, en 1992, un examen des progrès accomplis dans l'application de la notion de gestion intégrée des océans et des zones côtières montre que les initiatives prises aux niveaux national et local continuent à se multiplier et à se diversifier. Différents modes de gestion intégrée sont appliqués par différents pays en fonction de leur situation et leurs intérêts propres et des démarches qu'ils ont choisies pour résoudre les problèmes des côtes et de la mer. Les travaux existants montrent une profusion d'initiatives, de démarches et de programmes ou de projets en cours aux échelons national ou local. Au niveau international, trois facteurs principaux peuvent exercer une influence considérable sur la façon dont la gestion intégrée des océans et des zones côtières évoluera à l'avenir.

420. Le premier de ces facteurs est que la gestion intégrée des océans et des zones côtières est devenue un concept central, directeur, et un cadre approprié pour répondre aux obligations contractées en vertu des accords et initiatives internationaux récents liés à la CNUED, comme la Convention sur la diversité biologique, la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, le Plan d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, le Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement, l'Initiative internationale pour les récifs coralliens et le Protocole de 1996 relatif à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (Convention de Londres).

421. En ce qui concerne les changements climatiques, lors de l'atelier international sur la préparation aux changements climatiques par une gestion intégrée des zones côtières, qui s'est tenu à Taipei (province chinoise de Taiwan), du 24 au 28 février 1998, de nouvelles directives à l'intention des responsables de la gestion des zones côtières ont été formulées en vue d'intégrer les principes et les éléments de la gestion intégrée des océans et des zones côtières dans les plans d'action nationaux qu'appelle la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.

422. Pour ce qui est de la Convention sur la diversité biologique, les principaux objectifs pratiques et les activités du programme de travail du secrétariat de la Convention qui portent sur la gestion intégrée des zones maritimes et côtières pour la période 1998-2000 comprennent : a) un examen des instruments existants et de leur intérêt pour l'application de la Convention, notamment par une analyse des mécanismes et instruments existant dans ce domaine ainsi que la désignation des responsables de cette application; et b) une action de développement et d'application de la gestion intégrée des zones maritimes et côtières aux niveaux local, national et régional, notamment par l'inclusion dans ce concept de préoccupations relatives à la diversité biologique dans tous les secteurs sociaux et économiques dont l'activité a un impact défavorable sur le milieu marin et côtier.

423. S'agissant de la réalisation des objectifs du Protocole de 1996 relatif à la Convention de Londres de 1972, on a suggéré que la gestion intégrée des océans et des zones côtières constituait une démarche que les Parties contractantes pouvaient envisager d'appliquer, compte tenu de la priorité nouvelle que les institutions internationales de financement donnent aux projets développementaux et environnementaux mis en oeuvre par les pays eux-mêmes. Ainsi, des projets qui contribuent à l'application du Protocole dans des programmes nationaux de gestion intégrée des océans et des zones côtières pourraient faciliter cette application et répondre à des priorités définies par les organisations internationales de financement. De plus, il a bien été affirmé que la gestion intégrée des zones maritimes et côtières constituait une démarche qui permettait d'«investir» dans des mesures de protection existantes et dans des dispositions administratives déjà prises, et serait de nature à offrir une notable souplesse dans l'examen des questions fondamentales de la création de capacités, de la valorisation des ressources humaines, de la lutte contre la pollution et des solutions de remplacement aux rejets illicites en mer, tout en évitant les doubles emplois.

424. L'application du concept et des instruments de la gestion intégrée des océans et des zones côtières à des problèmes sectoriels est traitée dans les Directives de la FAO, récemment publiées, sur la gestion intégrée des zones côtières et l'agriculture, la foresterie et les pêcheries. Ces directives traitent de l'intégration, dans la gestion intégrée des zones côtières, de problèmes relatifs aux politiques agricoles, forestières et halieutiques. Plus précisément, elles cherchent à faire prendre conscience, aux services des ministères de l'agriculture ainsi qu'à d'autres utilisateurs de ressources, des effets externes ou internes sur l'environnement qui peuvent résulter de l'activité de chaque secteur, ainsi que des impacts sur l'environnement qui se font sentir hors du secteur lui-

même et qui peuvent être subis par un ou plusieurs autres secteurs. En outre, ces directives montrent aux planificateurs et aux utilisateurs des ressources comment tenir compte de ces effets environnementaux dans la formulation de leurs plans. Elles traitent également des questions qui se posent plus particulièrement dans l'agriculture, la foresterie et les pêcheries et proposent des procédés, des normes d'information, des directives générales, des instruments de planification et des interventions qui seraient à mettre en oeuvre comme moyens de gestion intégrée des océans et des zones côtières.

425. Le second facteur est l'intérêt très vif porté par les donateurs et les praticiens et les experts de la gestion intégrée des océans et des zones côtières aux résultats et à l'expérience accumulée au cours de plus de 20 années d'application de ces conceptions dans les pays développés comme dans les pays en développement. Cet intérêt a commencé à se manifester quand on a constaté qu'en dépit du nombre grandissant d'initiatives prises dans le monde, à l'heure actuelle, les enseignements dégagés sont généralement insuffisamment analysés et que l'efficacité de leur application s'en trouve amoindrie. De plus, le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la pollution des mers (GESAMP) a affirmé qu'il fallait disposer d'un cadre d'analyse permettant d'étudier les tendances d'évolution, de distinguer leurs causes probables et d'estimer de façon objective la contribution relative des différents programmes de gestion intégrée des océans et des zones côtières au changement social et à la protection de l'environnement.

426. La difficulté consiste à élaborer une méthode et des indicateurs communs grâce auxquels l'impact de ces initiatives toujours plus nombreuses pourra être analysé et les résultats largement diffusés de façon que le processus d'apprentissage collectif soit amélioré. Face à cette difficulté, le PNUD et la coopération suédoise soutiennent une initiative interinstitutions dirigée par l'Université du Rhode Island afin de mettre au point un manuel d'autoévaluation des projets de gestion intégrée des océans et des zones côtières. Le PNUD utilisera ce manuel pour rédiger une note consultative de programme afin d'aider les responsables à mettre au point des projets de gestion des zones côtières de qualité.

427. Un troisième facteur tient à l'existence d'une nouvelle génération de projets régionaux dans le domaine des eaux internationales (projets qui sont financés par le FEM). Par exemple, le programme régional FEM/PNUD/OMI pour la prévention et la gestion de la pollution marine dans les mers de l'Asie de l'Est a choisi la ville de Xiamen, l'une des cinq zones économiques spéciales créées en Chine, pour tester sur un site expérimental un modèle pratique d'application d'un système de gestion intégrée des zones côtières afin de réduire la pollution marine et d'accélérer le développement écono-

mique. La création de capacités joue un rôle important dans ces projets, comme le montrent certains de leurs volets «formation».

## IX. Patrimoine culturel subaquatique

428. Le Conseil exécutif de l'UNESCO a adopté, à sa cent quarante et unième session, en 1993, une résolution aux termes de laquelle il invitait le Directeur général à préparer une étude de faisabilité concernant la rédaction d'un nouvel instrument pour la préservation du patrimoine culturel subaquatique. À l'aide de cette étude de faisabilité (parue sous la cote 146 EX/27), le Conseil exécutif a décidé que les aspects juridictionnels de la proposition, et notamment ses incidences éventuelles pour ce qui est des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la juridiction nationale méritaient d'être examinées plus avant. Le Directeur général a recommandé qu'un groupe d'experts soit créé pour examiner tous les aspects de cette proposition et plus particulièrement les questions de juridiction. Les experts, agissant en leur nom propre, se sont réunis en mai 1996 et se sont mis d'accord sur la nécessité d'un instrument juridiquement contraignant pour la protection du patrimoine culturel subaquatique, l'UNESCO étant bien l'instance tout indiquée pour l'adopter. Ils ont conclu aussi que le problème était urgent, car les progrès technologiques permettaient désormais de récupérer des objets d'intérêt archéologique ou historique pratiquement à n'importe quelle profondeur dans l'océan.

429. Le Conseil exécutif de l'UNESCO a alors invité le Directeur général à rédiger un projet de convention, à le diffuser pour recueillir des observations et à convoquer un petit groupe d'experts gouvernementaux représentant toutes les régions du monde et les organisations internationales compétentes, pour examiner le projet, avant de le soumettre à la Conférence générale de l'UNESCO à sa trentième session en 1999.

430. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer a participé aux travaux de ce groupe d'experts et à la rédaction du projet de convention, qui représente donc une activité entreprise en commun avec l'UNESCO. Deux articles du projet de convention traitent des aspects juridictionnels, en particulier des droits que les États côtiers exercent sur le patrimoine culturel subaquatique quand il est situé dans la mer territoriale (art. 4) ou dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental (art. 5). Il est à noter que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer traite certains aspects soulevés ici, mais dans des termes uniquement généraux, par exemple dans ses articles 149 et 303.

431. Le Groupe d'experts s'est réuni du 29 juin au 2 juillet 1998 à Paris pour examiner le texte du projet de convention qui, d'une façon générale, a été reçu avec intérêt, bien que certaines questions juridictionnelles continuent à se poser. Certains États font valoir en effet que le projet de convention accorde aux États côtiers, dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental, des droits que ne prévoit pas expressément la Convention sur le droit de la mer. Il est apparu aussi que certains autres passages du projet devaient être retravaillés, en particulier s'agissant des pouvoirs de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État côtier. Le champ d'application du projet de convention en ce qui concerne les navires de guerre, les navires de commerce et les aéronefs qui sont la propriété des États ou qui sont exploités par eux posait également d'autres problèmes.

432. Il a été convenu que le Groupe d'experts devait se réunir à nouveau; mais les fonds nécessaires n'ont pu être trouvés, malgré l'offre de contribution d'une délégation. Si cette question du financement est résolue, la prochaine réunion aura lieu du 19 au 23 avril 1999 au siège de l'UNESCO à Paris.

## X. Les sciences et les techniques marines

433. Les sciences et les techniques marines ont connu des progrès dans bien des domaines au cours de l'année passée<sup>92</sup>. En outre, la nécessité de conserver et de gérer les ressources biologiques, l'intérêt que l'on porte aux ressources génétiques venant de la mer et les préoccupations concernant la biodiversité marine ont provoqué récemment une poussée des études en biologie marine.

### La biologie marine

434. D'après une étude récente, la surexploitation des fonds de pêche non seulement provoque l'épuisement des stocks de poissons, mais produit en outre des perturbations dans l'ensemble de l'écosystème. L'analyse des prises de poissons dans le monde au cours des 50 dernières années, à partir de données rassemblées par la FAO, montre que les populations de poissons de grande taille et de valeur commerciale supérieure qui se trouvent en haut de la chaîne alimentaire (comme la morue et l'églefin) ont progressivement diminué, avec un accroissement correspondant des organismes marins et des poissons de moindre valeur se trouvant au bas de la chaîne alimentaire (comme les anchois). Les résultats font apparaître une baisse notable de la qualité des prises de poissons dans le monde, ce qui a, bien sûr, des incidences importantes pour la gestion à long terme des pêcheries. Il faudra, dans les

mesures de gestion, insister sur la reconstitution des populations de poissons faisant partie de la chaîne alimentaire fonctionnelle dans les grands écosystèmes marins (voir également par. 263).

435. De nouvelles recherches ont révélé qu'en haute mer, les océans tropicaux, pauvres en nutriments, sont plus productifs du point de vue biologique qu'on ne le pensait auparavant. Cette productivité résulte de l'autofécondation d'un organisme marin largement répandu, appelé «sciure de bois» («*saw dust*»), qu'on voit souvent «fleurir» sur la surface des océans. Ces «floraisons» ont été observées dans les océans tropicaux par les navettes spatiales et les satellites capables de différencier les couleurs. Cet organisme est doté de la capacité relativement rare de prélever l'azote de l'atmosphère et de la convertir en ammonium, dont il garde une partie pour se nourrir et relâche le reste. Ce processus permet à l'organisme en question de vivre dans les zones pauvres en nutriments tout en ajoutant aux eaux de surface de l'azote qui n'y existait pas auparavant. Cet apport d'azote peut stimuler la croissance d'algues et d'autres organismes. L'existence sur une vaste superficie de cette bactérie photosynthétisante (capable d'utiliser la lumière pour produire des glucides à partir de dioxyde de carbone et d'eau) et d'algues influe aussi, entre autres choses, sur le réchauffement de la planète. Ces organismes prélèvent le dioxyde de carbone de l'atmosphère par photosynthèse. Le carbone devient partie du réseau alimentaire marin et peut être entreposé dans les océans pendant des dizaines d'années. On pense que la hausse du niveau de dioxyde de carbone contribue au réchauffement planétaire; si la productivité de la haute mer est plus élevée qu'on ne le pensait, ces zones océaniques pourraient avoir un rôle beaucoup plus important dans le ralentissement de ce réchauffement.

436. Pour la première fois, on a découvert des organismes marins dans les monticules d'hydrates de gaz glacés qu'on trouve dans les grands fonds marins. En 1997, une équipe de scientifiques a prélevé des échantillons de ce qui semble être une nouvelle espèce de vers du genre centipède vivant sur ces monticules et à l'intérieur. Les chercheurs pensent que ces vers se nourrissent peut-être de bactéries chimiosynthétiques (c'est-à-dire dont la vie est basée sur des processus chimiques plutôt que sur la photosynthèse) qui croissent sur les gaz comprimés des hydrates ou vivent en symbiose avec eux. On estime que ces vers jouent un rôle majeur dans un écosystème marin nouveau et unique en son genre.

437. Les aliments qui permettraient à des communautés biologiques de vivre sur les grands fonds marins sont rares. Les bactéries croissant près des cheminées hydrothermales ou dans les suintements d'hydrocarbures froids provenant des sédiments (y compris les hydrates de gaz comprimés) peuvent

être des sources d'alimentation. On a découvert récemment une autre source alimentaire qui nourrit une grande communauté de créatures marines sur les grands fonds marins : une variété imprévue d'organismes marins croissant sur les squelettes de baleine. Les bactéries anaérobies (organismes n'ayant pas besoin d'air pour croître) décomposent les huiles se trouvant dans les os de baleine et émettent des sulfures et autres composés chimiques. Une autre série de bactéries se nourrit de ces sulfures et recouvre les os en couches épaisses. Ces bactéries à leur tour nourrissent une variété de vers, de mollusques, de crustacés et d'autres animaux. Les os de baleine observés sur le fond marin servaient de nourriture à 178 espèces, et les champs de cheminées hydrothermales les plus fertiles connus nourrissent 121 espèces; un seul suintement d'hydrocarbure peut nourrir jusqu'à 36 espèces. Apparemment, certaines de ces espèces ont évolué de façon à se nourrir exclusivement d'os de baleine, car les grosses baleines sont apparues il y a plus de 40 millions d'années.

#### **Les médicaments provenant de sources marines**

438. La production de médicaments à partir de sources marines est une industrie en plein essor. On découvre tous les ans de nouvelles sources de médicaments. Par exemple, on a récemment découvert dans les éponges marines une toxine que l'on peut modifier pour produire un médicament contre le cancer. En 1997, on a isolé un composé anticancer à partir d'une espèce de corail nouvellement découverte, et une société pharmaceutique a obtenu une licence pour le produire. Étant donné la rareté de l'espèce de corail en question et le risque de surexploitation, les scientifiques ont été amenés à produire ce composé synthétiquement.

#### **Les données océaniques**

439. Dans un précédent rapport, on a mentionné les avantages qu'ont retirés les sciences marines de la publication de grandes quantités de données océanographiques et de l'accès à du matériel océanographique qui n'étaient jusque-là disponibles qu'à des fins militaires (voir A/51/645, par. 295 à 297). Des données restées longtemps confidentielles sur l'épaisseur de la glace de mer dans l'océan Arctique, recueillies par la Marine des États-Unis sur plusieurs dizaines d'années, sont passées dans le domaine public en 1997. Nombre de scientifiques pensent que ces données pourraient être utiles pour étudier, notamment, le changement climatique mondial.

440. On assiste également à une augmentation du nombre de projets de recherche mixtes militaires et civils. Dans nombre de cas, les applications civiles peuvent tirer profit de la recherche militaire et vice-versa. Non seulement le partena-

riat entre civils et militaires en recherche-développement est-il synergique, mais il a aussi un bon rapport coût-efficacité et est financièrement judicieux. On peut citer en exemple le programme de collecte de données optiques de haute qualité sur les côtes par instruments *in situ* et par télédétection, mené par le Service océanographique de la Marine des États-Unis et l'Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace (NASA). Les marges côtières sont le milieu océanique le plus productif, et environ 50 % de la productivité de l'océan a lieu dans les marges côtières peu profondes. L'étude des propriétés optiques des eaux côtières est extrêmement utile pour mesurer la concentration des composantes pertinentes de la colonne d'eau ainsi que pour déterminer la profondeur et établir la topographie du fond marin.

441. Il est intéressant de noter dans ce contexte que l'on étudie de façon très approfondie les possibilités d'utilisation des connaissances navales en temps de paix. C'était, par exemple, l'un des thèmes principaux d'un colloque récemment organisé par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)<sup>93</sup>.

#### Les instruments et le matériel scientifiques

442. Ces dernières années, les sciences et les techniques marines ont suivi les mêmes tendances en matière de financement que toutes les autres activités ne relevant pas du secteur privé. Le réexamen du rôle du secteur public vis-à-vis du marché et la politique d'austérité budgétaire ont provoqué des coupes ou, au mieux, des augmentations minimales, du financement public de la recherche-développement. Face à ces impératifs financiers, la caractéristique la plus marquante des progrès des sciences et des techniques marines est la tendance vers le «mieux et moins cher».

443. La technique des communications acoustiques sous-marines a progressé très rapidement ces quelques dernières années. Les efforts de recherche-développement ont été axés sur l'amélioration de la performance accompagnée d'une réduction des coûts. Un modem acoustique sous-marin d'un bon rapport coût-efficacité, mis en fonctionnement en 1997, a la capacité de transférer les données à plus de 2 400 bits à la seconde (8 bits = un octet), contre 100 bits/seconde avant 1995.

444. La nécessité d'obtenir de meilleures informations sur le fond océanique a mené à des perfectionnements récents des équipements de plongée, des submersibles, des véhicules télécommandés (ROV) et des véhicules sous-marins autonomes (AUV). Les rapides progrès techniques en matière de traitement des signaux, d'informatique et de technologie laser, et le fait que l'on comprend mieux le milieu marin, ont aussi eu pour résultat que, au cours des 10 dernières années,

on fait porter un effort renouvelé sur l'imagerie sous-marine non acoustique. À cet égard, les domaines essentiels de développement sont notamment les progrès des systèmes vidéo et photo, la photogrammétrie (utilisation de photographies pour les levés topographiques), le traitement des images, la compression des images, le traitement synthétique des données [combinaison des données acoustiques, optiques, électromagnétiques et chimiques avec celles du système d'information géographique (SIG)], et la formation et la reconstruction des images (établissement de cartes tridimensionnelles du fond océanique par exemple). Ces progrès dans le traitement d'images sous-marines permettent notamment de mieux déterminer les champs de pétrole, d'améliorer les opérations de recherche et de sauvetage, de détection des mines, d'identification et de poursuite des objets, et de mieux contrôler la navigation.

445. Les progrès obtenus récemment dans le positionnement sous-marin ont été stimulés par le fait que l'archéologie sous-marine avait besoin d'instruments plus précis, en particulier l'étude française en cours des vestiges d'un phare près de l'île de Pharos en Méditerranée, qui seraient peut-être les ruines du phare d'Alexandrie, censé être la «septième merveille du monde». Pour prouver que plusieurs milliers de morceaux de pierres anciennes éparpillés sur une superficie de 20 000 mètres carrés sont effectivement ce qui reste du célèbre phare de l'Antiquité, il était essentiel de localiser avec précision (à 5 centimètres près) nombre d'articles submergés. On a récemment mis au point un système de positionnement ayant une telle précision, convenant particulièrement bien à la localisation tridimensionnelle dans un rayon allant jusqu'à 100 mètres du point de référence. Il s'agit d'un système entièrement autonome, qui n'a pas besoin de câbles entre le fond et la surface, et qui peut être actionné par un seul plongeur spécialisé.

446. À mesure que l'eau devient plus profonde, on n'obtient plus de données suffisamment précises pour établir des cartes détaillées du fond marin à partir de systèmes de levés fonctionnant en surface. Par contre, les systèmes à câbles submergés en eau profonde se heurtent à certains problèmes : soit une vitesse réduite, comme dans le cas des véhicules télécommandés circulant sur le fond marin, soit une exactitude moindre, comme dans le cas des véhicules remorqués en profondeur opérant dans la colonne d'eau. Les AUV, récemment mis au point, sont des véhicules guidés par ordinateur, non amarrés, capables de surmonter une grande partie de ces problèmes, mais ils coûtent cher. Pour obtenir les données les plus précises possibles en eau profonde tout en gardant un bon rapport coût-efficacité, on travaille actuellement à mettre au point de nouveaux types d'AUV. Par exemple, la performance opérationnelle et la capacité topographique d'un

nouveau type d'AUV relativement peu cher ont été démontrées à une profondeur de 600 mètres. À la fin de 1997, la mise au point d'un prototype, capable de fonctionner à une profondeur allant jusqu'à 2 000 mètres, a commencé, et l'engin devrait être opérationnel en l'an 2000.

447. Jusqu'à présent, les sources d'information sur l'environnement côtier étaient limitées aux navires, aux bouées et aux satellites. Une nouvelle source vient de s'y ajouter : l'observatoire sous-marin relié à Internet, qui offre une source d'information constante, ayant un bon rapport coût-efficacité, capable de fournir une gamme relativement large de mesures, et capable en même temps de fonctionner par tous les temps. Depuis 1996, un observatoire d'écosystème à long terme fonctionne dans 15 mètres d'eau (on le nomme fort opportunément LEO-15) dans l'environnement extrêmement dynamique du large des côtes du nord-est des États-Unis. Cet observatoire se compose de deux plates-formes d'instruments ancrées sur le fond marin. Ces deux nodes sont reliés à une installation Internet à terre. LEO-15 donne de l'océan l'image qu'en aurait un poisson et la diffuse à un vaste public de façon abordable et efficace. L'année prochaine, de petits AUV conçus pour la télésurveillance de l'environnement accosteront LEO-15 et exploreront périodiquement le fond marin avoisinant. On prévoit de placer les futurs LEO à des profondeurs plus grandes.

448. Alors que LEO-15 est un laboratoire sous-marin non habité, un autre laboratoire côtier sous-marin de pointe, appelé *Aquarius*, fonctionne au large de la Floride. Des équipes de scientifiques passent jusqu'à une semaine dans ce laboratoire situé à une profondeur de 10 mètres et étudient les récifs de corail avoisinants. Un tel laboratoire offre l'avantage de rester en place pendant une longue période et de faire des observations à long terme.

449. Les préoccupations concernant le changement climatique ont entraîné la mise au point de techniques et de systèmes de déploiement rentables visant à obtenir des données chronologiques en haute mer qui permettent aux scientifiques d'étudier la nature de la variabilité océanique à des échelles temporelles allant de plusieurs saisons à plusieurs décennies. Actuellement, on obtient des données chronologiques en prélevant par bateau des échantillons d'un nombre limité de sites en haute mer, souvent à intervalles de temps longs et parfois irréguliers. On a récemment mis au point des techniques novatrices devant être utilisées par un nouveau type de capteur ayant des capacités opérationnelles et bien adaptées au déploiement à long terme. Ces techniques permettraient de faire des mesures chronologiques à long terme, ce qui aiderait à éviter les problèmes logistiques compliqués et les coûts prohibitifs de l'utilisation de navires affectés spécifiquement à l'entretien des stations de mesures chronologiques.

## Les techniques marines

450. Une campagne visant à trouver des méthodes rentables de forer et d'équiper des puits en eau profonde a débouché sur la conception d'un navire bivalent de forage et d'équipement, doté d'un derrick double et d'une table de rotation double. Tout en forant un puits avec l'une des tables de rotation, le navire pourra mener les opérations d'équipement et de tubage avec l'autre.

451. Des sources industrielles prédisent que le mouvement vers des eaux plus profondes fera monter la demande de systèmes de production flottants, notamment ceux pouvant fonctionner à des profondeurs de 1 000 à 2 000 mètres, cette demande devant passer de 90 de ces systèmes en 1997 à 140 dans les 10 prochaines années. On pense que ces systèmes comprendront notamment les installations flottantes de production, de stockage et de déchargement, les semi-submersibles, les plates-formes à câbles de retenue et les espars (voir également par. 259).

452. Les progrès des techniques de pose de tuyaux (oléoducs, gazoducs, etc.) en eau profonde ont accru la capacité de l'industrie, qui est passée d'environ 150 mètres dans les années 70 à 1 650 mètres dans les années 90. On étudie actuellement la possibilité de poser des tuyaux à une profondeur d'environ 3 600 mètres à l'aide d'une nouvelle génération de navires et de systèmes de pose.

453. Les innovations techniques dans la prospection de minéraux près des côtes ont été stimulées par la nécessité d'accélérer l'analyse, de répondre aux informations en retour et de maintenir la confidentialité des informations névralgiques pour les marchés boursiers. Parmi ces innovations on peut citer l'analyse à bord des données topographiques géophysiques et géologiques, récemment menée pour la première fois pour des concessions de diamants au large de l'Afrique du Sud, et l'interprétation provisoire, à partir de mesures *in situ* répétées, obtenues par des tests par pénétromètres à cônes, des caractéristiques des sédiments du fond marin intéressant l'exploitation de diamants et de sables minéraux.

454. Les minéraux lourds se trouvant près des côtes comme la monazite, le zircon et autres sables aurifères et phosphorites émettent des rayonnements, et l'utilisation d'instruments radiométriques mesurant la radioactivité pourrait se révéler une méthode peu coûteuse de reconnaissance, de prospection et d'exploration systématiques de ces minéraux; une méthode de ce type a été récemment testée avec succès.

455. Les communications sous-marines ont connu des progrès techniques remarquables ces dernières années. Le premier câble à fibres optiques sous-marin a été installé en

1988. En 1997, le montant total des investissements dans les systèmes de câbles à fibres optiques avait atteint environ 20 milliards de dollars, et devrait atteindre 35 milliards de dollars en 2003. En novembre 1997, le système de câbles sous-marins le plus long du monde, qui s'étend sur 27 000 kilomètres du Royaume-Uni au Japon, est devenu commercialement opérationnel. Le système, connu sous le nom de FLAG (liaison par fibres optiques faisant le tour du monde), se compose de huit sections traversant l'Atlantique, la Méditerranée, la mer Rouge, l'océan Indien et le Pacifique. Il utilise une technologie de câbles transocéaniques à fibres optiques de la troisième génération, capables de transmettre jusqu'à 5,3 milliards de bits de données à la seconde par paire de fibres optiques, contre 560 millions de bits/seconde pour la technologie de deuxième génération. L'on prévoit de lancer, sous le nom de Projet Oxygène, un réseau mondial de 300 000 kilomètres, à un coût de 14 milliards de dollars. Ce système, d'une capacité de 100 milliards de bits/seconde, reliera tous les continents, sauf l'Antarctique, avec 265 points d'atterrissage dans 171 pays. Le projet doit démarrer en décembre 1998, et la première phase devrait être terminée au début de 2002.

456. L'intensification récente des activités de pose de câbles a eu une retombée importante : la collecte d'informations nouvelles sur les caractéristiques du fond marin grâce aux levés bathymétriques, par sonar latéral et par établissement du profil du sous-sol marin, qui couvrent un couloir de 1 000 mètres de large le long du trajet des câbles.

457. La Conférence ministérielle sur les océans et les nouvelles dimensions du tourisme, organisée par l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) en juin 1998, a déterminé les tendances qui apparaissent en matière de loisirs et de tourisme marins. D'après le Secrétaire général de cette organisation, certains produits apparaissent aujourd'hui qui domineront le marché demain, par exemple les produits de la nature et de l'écotourisme, les croisières, les sports nautiques, et le tourisme en région polaire<sup>94</sup>. Parmi les activités touristiques les plus populaires chez les gens à la recherche de «quelque chose de nouveau», on pense qu'il y aura le tourisme en sous-marin, les voyages en Antarctique et les croisières.

458. Par exemple, l'industrie des croisières se développe à un rythme phénoménal. On estime à 7 millions le nombre de personnes qui sont parties en croisière en 1997, et ce nombre devrait atteindre 9 millions d'ici l'an 2000. Pour suivre la hausse de la demande prévue, 42 navires de croisière sont actuellement en construction. La tendance est de construire de plus gros navires de croisière : l'un de ceux se trouvant actuellement au stade de la planification est un navire de huit étages et de 250 000 tonnes qui transporterait 6 200 passagers.

459. La première plate-forme flottante de lancement d'engins spatiaux, appelée *Odyssée*, qui a été officiellement inaugurée en mai 1998 en Fédération de Russie, fera un usage novateur de l'espace marin. L'idée, qui vient des concepteurs de l'Agence spatiale russe, est de lancer des fusées ou des satellites à partir d'une plate-forme amarrée près de l'équateur, où la pesanteur est plus faible qu'aux endroits où sont situés les principaux cosmodromes. On pense que cela réduira considérablement le coût du lancement des engins spatiaux, ce qui permettra d'envoyer davantage de charges utiles sur orbite. L'idée a ensuite été concrétisée dans le cadre d'un projet commercial appelé Lancement en mer, exécuté par quatre sociétés internationales des secteurs tant public que privé des États-Unis d'Amérique (la société Boeing), de Fédération de Russie, de Norvège (une société de construction navale appelée Kvaerner) et d'Ukraine.

## **XI. Mécanismes de coopération, renforcement des capacités et système d'information**

### **A. Mécanismes de coopération**

#### **1. Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination**

460. Établi en 1993 comme suite à la recommandation du Comité interorganisations sur le développement durable (A/48/527, par. 79 à 89), le Sous-Comité a tenu sa sixième session à Lisbonne du 20 au 23 janvier 1998. Des représentants de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer (Bureau des affaires juridiques) et de la Division du développement durable du Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, du PNUE, de la FAO, de l'UNESCO, de la COI, de l'OMM, de l'OMI et de l'AIEA ont participé à la session.

461. Les débats du Sous-Comité ont porté sur un large éventail de sujets, notamment l'élaboration de l'Atlas des océans de l'ONU, dont un prototype a été présenté dans le cadre d'Expo 98, la nécessité d'une meilleure utilisation des données et informations scientifiques par les responsables dans différents secteurs de la société, en prenant le phénomène El Niño comme exemple; un accord sur un ensemble de principes qui doivent être utilisés comme cadre pour l'élaboration d'un rapport intégré évaluant l'impact de l'Année internationale de l'océan, 1998; ainsi que son rôle et ses fonctions en tant que comité directeur pour la coopération et l'assistance techniques en vue de planifier la mise en oeuvre du Programme d'action mondial pour la protection du

milieu marin contre certaines activités terrestres. Le Sous-Comité a transmis au Comité interorganisations sur le développement durable des propositions sur cette dernière question, en notant que le premier examen intergouvernemental de la mise en oeuvre du Programme d'action mondial était prévu pour l'an 2000.

462. En outre, en tenant compte du programme de travail pour 1999 de la Commission du développement durable et de l'importance particulière qu'elle accorde cette année aux océans et aux mers ainsi que du rôle joué par le Sous-Comité en tant qu'organe de gestion pour le chapitre 17 d'Action 21, le Sous-Comité a attiré l'attention du Comité interorganisations sur le développement durable sur sa proposition visant à élaborer un rapport de base, accompagné de trois additifs, qui pourraient être centrés sur : la mise en oeuvre du Programme d'action mondial; un aperçu des résultats de l'Année internationale de l'océan, 1998; et les activités pertinentes de collaboration du système des Nations Unies (voir également par. 414 et 418).

463. En outre, le Sous-Comité, en soulignant l'importance des informations fournies et des débats à l'Assemblée générale au titre du point élargi de l'ordre du jour intitulé «Les océans et le droit de la mer», a réitéré les vues exprimées lors de sa quatrième session (ACC/1996/8), selon lesquelles il a notamment noté que le rapport annuel sur le droit de la mer soumis à l'Assemblée générale serait l'occasion d'avertir les gouvernements au sujet des nouvelles tendances, et a recommandé que l'examen périodique proposé de tous les aspects de l'environnement marin et des questions connexes soit abordé par l'Assemblée générale tous les trois à cinq ans au titre du point de l'ordre du jour intitulé «Les océans et le droit de la mer» (ibid., par. 16).

## **2. Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP)**

464. Constitué en 1969 en vertu d'un Mémoire d'accord interorganisations, le GESAMP est un organe consultatif scientifique d'experts fonctionnant au sein du système des Nations Unies et appuyé par lui. En font partie l'ONU, par le truchement de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer (Bureau des affaires juridiques), le PNUE, l'UNESCO/COI, la FAO, l'OMS, l'OMM, l'OMI et l'AIEA. Sa principale tâche est de fournir des avis scientifiques aux organismes parrainants au sujet de la prévention, de la réduction et du contrôle de la dégradation de l'environnement marin. Les rapports annuels du Groupe et les rapports de ses groupes de travail représentent donc d'importantes contributions aux travaux techniques menés par les organismes parrainants dans le cadre de leurs mandats et programmes de

travail respectifs, y compris en ce qui concerne la mise en oeuvre notamment du chapitre 17 d'Action 21.

465. À sa vingt-huitième session, tenue à Genève du 20 au 24 avril 1998 (No 66 des *Rapports et études* du GESAMP), le Groupe a notamment examiné le projet de rapport biennal sur l'état de l'environnement marin et les projets de certains chapitres du rapport sur les sources et activités terrestres affectant la qualité et les utilisations de l'environnement marin et côtier et de l'environnement associé des eaux intérieures, élaboré par un groupe de travail s'occupant de cette question. Le groupe de travail a confirmé que les projets finals de ces rapports seraient soumis pour examen à la vingt-neuvième session du GESAMP en 1999. Le groupe de travail du GESAMP sur l'évaluation des risques causés par les substances nocives transportées par des navires a annoncé l'achèvement d'une révision majeure de sa procédure d'évaluation des risques. En outre, le GESAMP a admis que l'aquaculture a un rôle légitime à jouer dans le développement côtier et qu'afin de lui attribuer une place appropriée et de lui permettre de réaliser pleinement son potentiel, l'aquaculture doit être envisagée en même temps que d'autres formes de développement côtier dans un cadre plus large de gestion côtière.

466. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer continue de financer, bien que dans les limites de contraintes budgétaires, les travaux du GESAMP qui ont trait au mandat et au programme de travail de la Division et, comme les autres organismes parrainants du GESAMP, fournit un secrétaire technique et finance la participation d'experts aux réunions (plénières ou de groupes de travail) du Groupe.

467. Bien qu'il ait été créé comme organe consultatif scientifique d'experts au sein du système des Nations Unies, le GESAMP joue un rôle important en facilitant la coopération et la coordination, grâce à l'interaction entre les secrétaires techniques du Groupe, détachés par les organismes parrainants de leurs secrétariats respectifs.

## **3. Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts**

468. L'Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA) est un service d'information bibliographique interorganisations et international établi en 1970. Étant donné qu'il dispose actuellement de la base de données la plus complète du monde sur les sujets traités, ASFA a pour objectif de diffuser parmi la communauté mondiale des informations sur la science, les techniques et la gestion du milieu marin et des eaux intérieures. L'ONU, par l'intermédiaire de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, en est, avec la FAO, la COI et le PNUE, un partenaire coparrainant. Participent également à ce service quatre partenaires internationaux, 23 partenaires

nationaux/centres de saisie<sup>95</sup>, et le partenaire chargé des publications, Cambridge Scientific Abstracts (CSA). La Division recense et dépouille les documents et publications relatifs au droit de la mer et aux affaires marines, y compris le droit de la mer, la politique générale et la gestion, les techniques marines et les ressources autres que les ressources biologiques, à partir desquels elle établit des résumés et des données bibliographiques qui sont ensuite stockés dans la base de données consultable en ligne et sur CD-ROM et publiés dans les bulletins signalétiques mensuels d'ASFA, à savoir : *ASFA 1-Biological Sciences and Living Resources*; *ASFA 2-Ocean Technology, Policy and Non-Living Resources*; *ASFA 3-Aquatic Pollution and Environmental Quality*. Le personnel de la Division et d'autres services du Bureau des affaires juridiques, ainsi que les autres fonctionnaires de l'ONU, peuvent consulter les bulletins imprimés et les CD-ROM à la Division. Les utilisateurs ne relevant pas de l'ONU ont accès à la base de données ASFA par abonnement. Depuis qu'elle s'est jointe au système ASFA en 1977, l'ONU en appuie la tenue à jour et le développement.

469. À sa réunion annuelle, le Conseil d'administration d'ASFA examine les questions de politique générale et les questions techniques aux fins de rendre le système plus efficace et plus utile à une communauté d'utilisateurs en expansion. La réunion de 1998, qui s'est tenue à Rome du 9 au 12 juin 1998, a abordé un certain nombre de questions prioritaires, notamment la question de savoir si la couverture de la documentation sur tout l'éventail des sujets traités par ASFA qui est faite par les centres de saisie est appropriée, et les moyens d'accroître la diffusion des produits et des services d'ASFA en matière d'information.

470. Pour ce qui est de la première question, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, en ce qui la concerne et pour assurer le suivi de la réunion, examine la possibilité, malgré les contraintes budgétaires, d'élargir sa couverture de la documentation dans les domaines du droit de la mer, de la politique générale et de la gestion, des techniques marines et des ressources autres que les ressources biologiques, qui font tous partie de son mandat.

471. En ce qui concerne la deuxième question, à la suite d'une décision prise par le Conseil d'administration à sa réunion de 1997, le partenaire d'ASFA chargé des publications, Cambridge Scientific Abstracts (CSA), et la FAO, qui fournit les services de secrétariat pour ASFA, ont pris l'initiative de distribuer gratuitement, au cours d'une période initiale de deux ans, les CD-ROM d'ASFA aux pays à faible revenu et à déficit vivrier, en commençant par les 41 pays de cette catégorie qui se trouvent en Afrique, lorsqu'ils ont besoin de les utiliser et la capacité pour le faire. CSA a également accepté d'élargir cette initiative à son service de base de

données sur l'Internet et d'offrir ce service à tout pays africain à faible revenu et à déficit vivrier qui a accès à l'Internet.

## B. Renforcement des capacités

### 1. Bourses d'études

472. Le Programme de bourses d'études au titre de la Dotation Hamilton Shirley Amerasinghe continue à susciter un niveau élevé d'intérêt de la part de candidats de toutes les régions ainsi que parmi les établissements universitaires. Chaque année, une centaine de demandes sont reçues et, actuellement, 16 universités et établissements universitaires participent à ce programme de bourses. Le programme est apprécié pour les possibilités théoriques et l'expérience pratique qu'il offre aux boursiers.

473. Étant donné la très haute qualité des candidats qui, chaque année, postulent la bourse, le Groupe consultatif pour l'octroi des bourses, qui évalue les candidats, a demandé l'année passée au Secrétaire général adjoint, Conseiller juridique, de l'ONU d'étudier la possibilité d'augmenter le montant de la dotation afin de permettre l'octroi de plus d'une bourse par an. Il a également demandé que les installations fournies par les universités participantes soient utilisées au maximum et que tous les efforts soient faits pour accueillir plus d'un boursier par an. Il a également encouragé les candidats avec les meilleurs résultats qui n'ont pas été sélectionnés à s'adresser directement à des universités pour postuler une bourse en faisant valoir leur qualité de finaliste et en se recommandant du Groupe consultatif.

474. L'Assemblée générale a exhorté à maintes reprises les États Membres, ainsi que les organisations, fondations et particuliers intéressés à contribuer volontairement au financement des bourses d'études afin de permettre à un plus grand nombre de candidats de recevoir ces bourses<sup>96</sup>.

475. Dans le passé, le Royaume-Uni avait versé une contribution spéciale pour financer une bourse d'études supplémentaire dans une université britannique participante. Cette année, le Gouvernement allemand s'est également déclaré prêt à financer un programme de bourses d'études à l'Institut Max Planck en Allemagne. Le Groupe consultatif s'est félicité du versement de telles contributions et a exprimé l'espoir que d'autres pays suivraient ces exemples.

476. Le programme de bourses d'études a été établi en 1981<sup>97</sup> pour honorer la mémoire de feu Hamilton Shirley Amerasinghe, le premier Président de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, en reconnaissance de sa contribution à l'évolution du droit de la mer. La bourse

a été octroyée chaque année depuis 12 ans et les boursiers venaient des pays suivants : Népal (1986), République-Unie de Tanzanie (1987), Chili (1988), Sainte-Lucie (1989), Sao Tomé-et-Principe (1990), Croatie (1991), Thaïlande (1992), Kenya (1993), Seychelles et Cameroun (1994), Tonga (1995) et Indonésie (1996).

477. La bourse est octroyée par décision du Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques, Conseiller juridique, sur recommandation d'un groupe consultatif composé d'éminents spécialistes du droit de la mer. Le programme de bourses est l'une des activités exécutées par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer dans le cadre du Programme d'assistance des Nations Unies aux fins de l'enseignement, de l'étude, de la diffusion et d'une compréhension plus large du droit international. Il est destiné principalement aux experts nationaux qui s'occupent du droit de la mer ou des affaires maritimes ou de disciplines connexes, soit dans des organismes et organes gouvernementaux, soit dans des établissements d'enseignement. Son objectif est d'aider ces personnes ou candidats à acquérir des connaissances supplémentaires dans les domaines des affaires maritimes et du droit de la mer.

478. Cette année, les membres du Groupe étaient les suivants : l'ancien Représentant permanent de Sri Lanka auprès de l'ONU, l'Ambassadeur Herman Leonard de Silva, Président du Groupe; le Représentant permanent de la Jamaïque, l'Ambassadeur M. Patricia Durrant; l'ancien Représentant permanent de l'Allemagne, l'Ambassadeur Tono Eitel; le Représentant permanent de l'Égypte, l'Ambassadeur Nabil Elaraby; le Représentant permanent du Japon, l'Ambassadeur Hisashi Owada; l'ancien Représentant permanent du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, l'Ambassadeur Sir John Weston, KCMG; le professeur John Norton Moore, Directeur du Centre du droit de la mer et de la politique maritime de l'Université de Virginie (États-Unis d'Amérique); et le Directeur de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, M. Ismat Steiner.

479. En décembre 1997, la douzième bourse a été octroyée à M. Fagaloa Tufuga du Samoa. Il a l'intention d'entreprendre des recherches sur les questions relatives aux négociations sur la délimitation des frontières maritimes à l'Université de Southampton au Royaume-Uni.

480. Cette année, l'Institut Max Planck de Heidelberg (Allemagne) a posé sa candidature et a été accepté en tant qu'université participante. Les autres universités et établissements d'enseignement supérieur ci-après participent au programme de bourses : Centre du droit de la mer et de la politique maritime, Université de Virginie, Charlottesville [Virginie (États-Unis d'Amérique)]; faculté de droit Dal-

housie, Halifax (Canada); faculté de droit, Université d'Oxford, Oxford (Royaume-Uni); Institut de droit maritime de la faculté de droit, Université de Southampton, Southampton (Royaume-Uni); Institut de hautes études internationales, Genève; Institut d'études internationales de l'Université du Chili, Santiago; Centre de politique maritime de l'Institut océanographique de Woods Hole, Woods Hole [Massachusetts (États-Unis d'Amérique)]; Institut néerlandais pour le droit de la mer de la faculté de droit, Université d'Utrecht, Utrecht (Pays-Bas); Centre de recherche sur le droit international, Université de Cambridge, Cambridge (Royaume-Uni); Académie du droit de la mer et de la politique maritime de Rhodes, relevant de l'Institut égéen du droit de la mer et des océans, Rhodes (Grèce); faculté de droit, Université de Géorgie, Athens [Géorgie (États-Unis d'Amérique)]; faculté de droit, Université de Miami, Coral Gables [Floride (États-Unis d'Amérique)]; faculté de droit, Université de Washington, Seattle [Washington (États-Unis d'Amérique)]; faculté de droit William S. Richardson, Université de Hawaii, Honolulu [Hawaii (États-Unis d'Amérique)]. Les universités et établissements participants accueillent les boursiers à titre gracieux, mais les frais de voyage, de subsistance et les allocations pour livres d'études sont imputés sur le fonds d'affectation spéciale établi par le programme de bourses.

## 2. Programme Formation-mers-côtes

481. Les activités de formation de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer se déroulent dans le cadre du programme Formation-mers-côtes (FMC) dont l'objet est de former les décideurs et les responsables opérationnels de pays développés et de pays en développement aux techniques de gestion intégrée des océans et des zones côtières. Le principal objectif du programme est de renforcer la capacité de formation des institutions locales (les unités d'élaboration de programmes de cours ou CDU) en s'appuyant sur un réseau mondial d'institutions qui mettent en commun leur personnel et leurs matériels didactiques. Après une phase initiale au cours de laquelle on a établi, avec le concours du PNUD (Division pour la gestion durable de l'énergie et de l'environnement), un réseau de 11 CDU réparties dans 10 pays, le programme est devenu opérationnel en 1995. À l'heure actuelle, il est exécuté par le biais d'un programme financé conjointement par le PNUD et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), intitulé «Renforcement des mécanismes de partage du savoir mondial sur les eaux internationales». L'objectif général est d'aider les pays à se doter des moyens d'intégrer la gestion durable des ressources en eau dans leur processus national de planification et de concevoir et organiser des cours de formation ayant un rapport direct avec les

principales questions transfrontières qui ressortent des projets du FEM relatifs aux eaux internationales.

482. Le premier objectif du projet est de créer six CDU régionales financées par le FEM et associées aux projets du Fonds relatifs aux eaux internationales. Hébergée par une institution d'un pays de la région concernée, chaque CDU devra élaborer un ou plusieurs cours sur la gestion des zones côtières ou des océans, en tenant compte des projets du FEM relatifs aux eaux internationales et des questions prioritaires concernant les ressources mondiales en eau. Ces cours devront évidemment viser à faciliter la réalisation des objectifs du projet régional, mais ils serviront également à d'autres projets régionaux relatifs aux eaux internationales financés par le FEM ou à d'autres CDU faisant partie du réseau FMC. Une telle démarche est conforme aux principes qui sous-tendent le programme FMC et aux règles de fonctionnement du réseau, qui autorisent une unité à adapter pour ses propres besoins des cours conçus par d'autres participants au programme, à charge pour elle de mettre à la disposition du réseau un ou plusieurs cours de qualité. Dans sa nouvelle phase, le programme a également pour objet de trouver des solutions locales aux grands problèmes identifiés par les coordonnateurs des projets du FEM et de promouvoir la coopération interprojets.

483. Deux grands résultats sont recherchés : a) la constitution d'institutions nationales capables de concevoir et d'organiser, à l'échelon national ou régional, des cours de formation de grande qualité répondant aux besoins stratégiques des pays de chacune des régions concernées, pour que ceux-ci soient en mesure d'aborder de manière plus globale les problèmes environnementaux transfrontières liés à l'eau qui se posent là où des projets du FEM sont en cours; b) une formation permettant d'améliorer la mise en oeuvre de mesures spécifiques pour remédier aux principaux problèmes recensés dans chaque région. Le mécanisme de partage autorisant les membres du réseau FMC à échanger et adapter des matériels didactiques de qualité aura à cet égard un effet multiplicateur.

484. Cinq nouvelles CDU ont été créées dans le cadre des projets régionaux PNUD/FEM décrits ci-après et une unité supplémentaire sera mise sur pied dans les six prochains mois. La liste qui suit est un inventaire des projets et CDU existants et des institutions participantes : a) Projet de gestion intégrée du grand écosystème marin du courant du Benguela [la CDU est établie au Cap (Afrique du Sud)] et les institutions participantes sont deux universités d'Afrique du Sud – University of Western Cape et University of Cape Town; b) Projet de gestion et de protection de l'environnement de la mer Noire [la CDU est établie à Constanza (Roumanie)] et les institutions participantes sont l'Université Ovidius de Constanza, en Roumanie, associée à l'Université de la mer

Noire, de Bucarest); c) Projet de lutte contre la pollution industrielle dans le grand écosystème marin du golfe de Guinée (la CDU est établie à Cotonou et l'institution participante est le Center for Environment and Development in Africa, de Cotonou); d) le Programme d'action stratégique pour la mer Rouge et le Projet du golfe d'Aden (la CDU est établie à Port-Soudan, et les institutions participantes sont l'Université de la mer Rouge et la Fisheries Research Station and Sea Port Corporation, de Port-Soudan, au Soudan); e) Plan d'action stratégique pour le bassin du Rio de la Plata et projet associé relatif au front maritime (la CDU est établie à Rocha et les institutions participantes sont le Projet pour la conservation de la biodiversité et le développement durable des zones orientales humides, sis à Rocha, en Uruguay, et la Universidad de la República et le Ministère uruguayen du logement de l'aménagement du territoire de l'environnement, à Montevideo).

485. L'Atelier des concepteurs de cours pour le programme FMC et la réunion de planification se sont déroulés au Siège de l'ONU, du 17 au 28 août 1998, avec la participation de 10 nouveaux concepteurs et de deux administrateurs représentant les CDU financées par le Fonds pour l'environnement mondial. Y ont également participé un concepteur de cours représentant l'antenne du programme FMC en Thaïlande et un participant venant de l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche (UNITAR). L'objet de l'Atelier était de doter chacune des CDU participantes d'une équipe de concepteurs de cours qualifiés capables de produire des matériels didactiques de haut niveau répondant aux normes définies pour l'échange de matériels entre les membres du réseau international du programme FMC.

486. La nouvelle phase du programme suppose une bonne coordination entre toutes les parties intéressées, c'est-à-dire les CDU, les coordonnateurs de projet et l'Unité centrale d'appui de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU. Avec le soutien pédagogique et technique de l'Unité centrale d'appui, chacune des nouvelles CDU devra élaborer, livrer et valider au moins deux modules de formation normalisés axés sur les problèmes prioritaires touchant les ressources mondiales en eau.

### C. Système d'information

487. On a repensé le système d'information de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, en partant du principe que l'ONU dispose d'un avantage comparatif certain dans la diffusion d'informations à l'échelon mondial et qu'un moyen efficace d'aider les États Membres est de mettre à la

disposition des décideurs et gestionnaires une importante base de données.

488. Dans cette optique, la Division a modifié son programme d'activité de façon à renforcer son système de collecte, de compilation et de diffusion d'informations sur le droit de la mer et les questions connexes, dans le souci de mieux faire comprendre la Convention et de faire en sorte qu'elle soit effectivement appliquée et de manière uniforme et systématique. Consciente de l'importance de l'Internet comme outil de diffusion de l'information, la Division a continué d'en exploiter les possibilités. Le réseau permet non seulement de rassembler de façon efficace et économique des informations (documents, rapports, lois, etc.) provenant de toutes sortes de sources (gouvernements, organisations internationales et organismes compétents), mais il fournit également aux utilisateurs un moyen d'accès commode et rapide à des documents et informations archivés et indexés de manière systématique; portant sur divers aspects des affaires maritimes et du droit de la mer. La Division, qui a joué un rôle de pionnier lorsque l'ONU a cherché pour la première fois, en 1995, à présenter des informations à la communauté internationale via l'Internet, a continué de développer son site Web «Les océans et le droit de la mer» (<http://www.un.org/Depts/los>), qui fait partie du site de l'Organisation.

489. Le site «Les océans et le droit de la mer» est considéré comme un moyen de faire prendre conscience au grand public du rôle de la Convention sur le droit de la mer dans la vie quotidienne de chacun, en expliquant comment des problèmes ayant une incidence directe sur la vie de tout être humain sont traités dans les dispositions de la Convention – le cadre reconnu de toutes les activités relatives au secteur maritime. L'ambition du site n'est pas de couvrir toutes les questions mais de fournir un fil conducteur aux personnes désireuses d'étudier de manière plus détaillée tel ou tel point ayant trait aux océans. C'est dans cet esprit qu'on a créé plus de 1 100 liens supplémentaires avec les sites d'administrations nationales, d'organisations non gouvernementales, d'universités et d'autres organisations internationales du système des Nations Unies. On a veillé à ce que le site soit aisément accessible de n'importe quel pays, y compris de ceux où le raccordement à l'Internet est encore embryonnaire.

490. Le nombre de visite du site a rapidement augmenté : de 4 300 par semaine en moyenne en 1997, il est passé à plus de 9 000 pour la période de janvier à septembre 1998. Il a donc plus que doublé.

491. La version anglaise du site Web est accessible au public depuis plus de deux ans. La Division, conformément à la politique de l'ONU, élabore progressivement la version

française, pour autant que les ressources le permettent. On incorpore peu à peu dans le site Web les documents et informations actuellement disponibles sur le site Gopher de la Division ([gopher://gopher.un.org:70/11/LOS](http://gopher.un.org:70/11/LOS)). Ensemble, les sites Web et gopher fournissent actuellement des informations générales et le droit de la mer et permettent aussi aux utilisateurs de consulter nombre de documents, notamment le texte intégral de la Convention, de l'Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention et de l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons grands migrateurs, de même que des informations sur l'état de ces instruments et le texte des déclarations faites au moment de la ratification ou de l'adhésion. On peut également y obtenir des informations sur les nouvelles institutions créées par la Convention dans ce domaine (Autorité internationale des fonds marins, Tribunal international du droit de la mer et Commission des limites du plateau continental). Les utilisateurs ont accès à maints autres documents et communiqués de presse, notamment des rapports présentés à l'Assemblée générale et les procès-verbaux des débats de l'Assemblée générale sur le droit de la mer et les affaires maritimes, ainsi qu'aux documents de la Réunion des États parties et de la Commission des limites du plateau continental. Un bulletin d'information sur l'évolution de la situation dans le domaine du droit de la mer et des affaires maritimes est un autre volet important du site Web.

492. Dans ses résolutions 49/28 et 52/26, l'Assemblée générale demande que soit élaboré, en coopération avec les organisations internationales compétentes, un système centralisé permettant de fournir des informations et des conseils de manière coordonnée. Consciente de l'importance stratégique de la Convention en tant que cadre d'une action nationale, régionale et mondiale dans le secteur maritime, la Division reconnaît la nécessité d'intensifier la fourniture d'informations coordonnées et exactes. À cette fin, elle travaille à faire du site Web «Les océans et le droit de la mer» une seule source globale d'informations tant générales que spécialisées, notamment en créant des hyperliens soigneusement ciblés avec les sites d'institutions spécialisées et les organisations internationales, dans lesquels on peut trouver des informations exactes et authentiques sur les questions maritimes. La Division elle-même assure la tenue à jour et le développement d'un certain nombre de bases de données qui viennent compléter les informations fournies par les sites Web et Gopher. Dans le même temps, en établissant des liens avec les sites et les bases de données d'autres organismes des Nations Unies, le site Web est en train de devenir un point de référence centralisé pour l'information sur les océans et le droit de la mer.

493. La Division poursuit l'élaboration de deux autres bases de données concernant respectivement le Système d'information géographique pour les aspects cartographiques de la délimitation des zones maritimes (voir par. 104) et les législations maritimes nationales (voir A/52/487, par. 405).

## Notes

<sup>1</sup> Robert Costanza et autres, «The value of the world's ecosystem services and natural capital», *Nature*, vol. 387, No 6630, 15 mai 1997, p. 253 à 260.

<sup>2</sup> Ces États et entités sont les suivants : Afrique du Sud, Algérie, Allemagne, Angola, Antigua-et-Barbuda, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Autriche, Bahamas, Bahreïn, Barbade, Belize, Bénin, Bolivie, Bosnie-Herzégovine, Botswana, Brésil, Brunéi Darussalam, Bulgarie, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Chypre, Communauté européenne, Comores, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Croatie, Cuba, Djibouti, Dominique, Égypte, Espagne, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Fidji, Finlande, France, Gabon, Gambie, Géorgie, Ghana, Grèce, Grenade, Guatemala, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Guyana, Haïti, Honduras, Îles Cook, Îles Marshall, Îles Salomon, Inde, Indonésie, Iraq, Irlande, Islande, Italie, Jamaïque, Japon, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Malaisie, Mali, Malte, Maurice, Mauritanie, Mexique, Micronésie (États fédérés de), Monaco, Mongolie, Mozambique, Myanmar, Namibie, Nauru, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouganda, Pakistan, Palaos, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Paraguay, Pays-Bas, Philippines, Portugal, République de Corée, République démocratique du Congo, République démocratique populaire lao, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sainte-Lucie, Saint-Kitt-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Samoa, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Singapour, Slovaquie, Slovénie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Suriname, Togo, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Uruguay, Viet Nam, Yémen, Yougoslavie, Zambie, Zimbabwe.

<sup>3</sup> Le droit de la mer : Déclarations concernant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.97.V.3).

<sup>4</sup> Ces États sont les suivants : États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Bahamas, Fidji, Îles Salomon, Iran (République islamique d'), Islande, Maurice, Micronésie (États fédérés de), Namibie, Nauru, Norvège, Sainte-Lucie, Samoa, Sénégal, Seychelles, Sri Lanka et Tonga.

<sup>5</sup> Présentation au Comité du commerce et de l'environnement de l'Organisation mondiale du commerce, à sa session tenue à Genève du 22 au 24 septembre 1997, d'un document intitulé «The 1994 Agreement relating to the implementation of Part XI of the 1982 United Nations Convention of the

Law of the Sea: provisions dealing with production policy for deep seabed minerals».

<sup>6</sup> Voir A/52/487, par. 37 pour la description et la composition des chambres; voir également le SPLOS/27, par. 19 à 33.

<sup>7</sup> Voir communiqué de presse ITLOS/presse 13-15 du Tribunal international du droit de la mer et SPLOS/27, par. 51 à 61.

<sup>8</sup> *Documents officiels du Conseil économique et social, 1998, Supplément No 9 (E/1998/9)*, chap. I.B, décision 6/4.

<sup>9</sup> A/53/65-E/1998/5, annexe.

<sup>12</sup> Voir les déclarations faites à la huitième Réunion des États parties, SPLOS/31, par. 64.

<sup>13</sup> Conclusions d'une table ronde sur les formes modernes de la piraterie organisée par le Seamens Church Institute et la Maritime Law Association des États-Unis.

<sup>14</sup> Rapport établi par la Fédération internationale des ouvriers du transport, Londres.

<sup>15</sup> MCS 69/22, par. 5.7, et annexe 6.

<sup>16</sup> Voir communication de l'Espagne au Sous-Comité de la sécurité de la navigation, document NA 43/3/11.

<sup>17</sup> MSC 69/22, par. 5.11 et annexe 7.

<sup>18</sup> Ibid., par. 5.7 et annexe 6.

<sup>19</sup> Ibid., annexe 7.

<sup>20</sup> Voir proposition du Royaume-Uni, document NAV 44/3/3.

<sup>21</sup> MSC 69/22, par. 5.39.

<sup>22</sup> C 80/5/Add.1, par. 15.

<sup>23</sup> MSC 69/22, annexe 8.

<sup>24</sup> Ibid., annexe 9.

<sup>25</sup> Ibid., par. 5.30.

<sup>26</sup> Voir la proposition soumise par la France et le Royaume-Uni, document NAV 44/3/2.

<sup>27</sup> Voir la proposition soumise par les États-Unis, document NAV 44/3/1.

<sup>28</sup> FSI 6/12, sect. 3 et annexe 2.

<sup>29</sup> Voir les «briefings» de l'OMI sur <http://www.imo.org>.

<sup>30</sup> On trouvera le texte intégral des amendements dans le document de l'OMI publié sous la cote MSC 69/INF.3.

<sup>31</sup> Ces recommandations seront publiées sous la cote STCW.7/Circ.8.

<sup>32</sup> Voir rapport de la dix-neuvième Réunion consultative, LC 19/10, par. 4.14 à 4.16.

<sup>33</sup> La décision 98/3 de l'OSPAR est entrée en vigueur le 9 février 1998. Elle a été adoptée lors de la Réunion ministérielle de la Commission OSPAR, les 22 et 23 juillet 1998 (voir par. 411 à 413). La Convention de 1992, entrée en vigueur le 25 mars

1998, prévoit la possibilité d'immerger une installation désaffectée ou de la laisser totalement ou partiellement en place.

<sup>34</sup> *Documents officiels du Conseil économique et social, 1996, Supplément No 8 (E/1996/28)*, chap. I.C, décision 4/15.

<sup>35</sup> Voir les conclusions des Coprésidents. Le document a été distribué à la sixième session de la Commission du développement durable.

<sup>36</sup> Voir le document MEPC 41/7/2 de l'OMI.

<sup>37</sup> Voir le document MEPC 41/7/3 de l'OMI.

<sup>38</sup> Communiqué de presse 98/31 de la FAO.

<sup>39</sup> Projection de la production mondiale de la pêche en 2010, Département des pêches, FAO.

<sup>40</sup> Déclaration de M. Hayashi, Directeur général adjoint, Département des pêches, FAO, «Conservation of the coastal and marine environment through sustainable resources management in fisheries», Journée mondiale de l'environnement, FAO, 5 juin 1998.

<sup>41</sup> Voir *The New York Times*, 10 février 1998.

<sup>42</sup> Environmental Defense Fund Letter, «Closures will benefit New England fisheries», EDF, New York.

<sup>43</sup> Document présenté par Greenpeace International, «Overfishing and excessive fishing capacity», 25 novembre 1997.

<sup>44</sup> Voir la déclaration de M. Hayashi, op. cit. (note 40).

<sup>45</sup> Ibid.

<sup>46</sup> Downes, David et Van Dyke, Brennan, *Fisheries Conservation and Trade Rules: Ensuring that Trade Law Promotes Sustainable Fisheries* (Washington, DC, Center for International Environment Law, Greenpeace, 1998).

<sup>47</sup> Déclaration de la troisième Conférence des ministres de la pêche, A Toxa (Espagne), 17-19 septembre 1997.

<sup>48</sup> Communiqué de presse de la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est (<http://www.maff.gov.uk/inf/newrel/neafc/neafc297.htm>).

<sup>49</sup> Document du Département de la pêche de la FAO, <http://www.fao.org/waicent/faoinfo/fishery/agreem/codecond/cecaf2.htm>.

<sup>50</sup> Voir *Bulletin du droit de la mer* No 37.

<sup>51</sup> Documents de la FAO GFCM/XXIII/1998/INF.1 et 5.

<sup>52</sup> Rapport de la FAO sur les pêches No 565 (<http://fao.org/waicent/faoinfo/fishery/agreem/codecond/swiosumf.htm>).

<sup>53</sup> Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord, rapport annuel de 1997, Vancouver, (Canada), 1998; Bulletin de la Commission, hiver 1998, vol. 2, No 1.

<sup>54</sup> Rapport de la quatrième Réunion annuelle (<http://www.home.aone.net.au/ccsbt4>).

<sup>55</sup> Communiqués de presse du Fonds mondial pour la nature, 5 et 7 novembre 1997.

<sup>56</sup> Rapport de la Commission à la XXIIe Réunion consultative du Traité sur l'Antarctique (XXII ATCM/IP21), avril 1998, par. 8.

<sup>57</sup> Ibid., par. 9 et 10.

<sup>58</sup> Ibid., par. 26.

<sup>59</sup> Communiqués de presse du Fonds mondial pour la nature, 5 et 7 novembre 1997.

<sup>60</sup> Ibid.

<sup>61</sup> Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage (CMS), Bulletin No 7, décembre 1997.

<sup>62</sup> *Mining Journal*, vol. 330, No 8467, 13 février 1998, p. 123.

<sup>63</sup> *The New York Times*, 30 décembre 1997.

<sup>64</sup> *Sea Technology*, vol. 39, No 1, janvier 1998, p. 14.

<sup>65</sup> Richard Wheatly et Barbara Saunders, «1997 OTC highlights 50 years of offshore technological progress», *Oil and Gas Journal*, vol. 95, No 20, 12 mai 1997, p. 22.

<sup>66</sup> *Platt's Oilgram News*, vol. 75, No 241, 12 décembre 1997, p. 4; vol. 76, No 98, 22 mai 1998, p. 3.

<sup>67</sup> Déclaration de la Conférence de Bellagio.

<sup>68</sup> Ce document est disponible sur la page d'accueil de l'OSPAR (<http://www.ospar.org>).

<sup>69</sup> Les zones marines protégées ont été définies par l'Union mondiale pour la nature comme étant des zones intertidales ou infralittorales, y compris leurs eaux surjacentes et la flore, la faune et les caractéristiques historiques et culturelles qui y sont associées, qui ont été réservées pour protéger une partie ou l'ensemble du milieu fermé.

<sup>70</sup> Il est fait référence à ces protocoles, y compris leur état, dans l'ouvrage intitulé *The Law of the Sea: Multilateral Treaties – A Reference Guide to Multilateral Treaties and Other International Instruments related to the United Nations Convention on the Law of the Sea* (révisé et mis à jour au 31 décembre 1996) (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.97.V.9).

<sup>71</sup> Voir document UNEP (Water), GPA-IG 2/4 du 5 mai 1998, Considerations of further steps, timetable and modalities for the activities of the GPA Coordination Office, The Hague.

<sup>72</sup> Rapport de la dix-neuvième réunion consultative, document de l'OMI LC.19/10, annexe 2.

<sup>73</sup> Le Programme a été adopté conformément à la résolution LC.55(SM) concernant les activités de coopération et d'assistance technique relatives à la Convention de Londres de 1972, qui a été adoptée à la Réunion spéciale des Parties contractantes visant à examiner et à adopter le Protocole de

1996 à la Convention de Londres de 1972, ainsi qu'en réponse aux résultats de l'enquête mondiale sur les déchets.

<sup>74</sup> Voir LC.19/10, annexe 4.

<sup>75</sup> Voir rapport de la quarantième session du Comité de la protection du milieu marin, document MEPC 40/21, annexe 4.

<sup>76</sup> Le Comité de la protection du milieu marin, à sa trente-sixième session, avait demandé à un groupe GESAMP/OMI d'examiner les procédures d'évaluation des risques qui avaient été élaborées en 1972 pour MARPOL 73/78 et aussi d'examiner la possibilité de créer un système harmonisé avec d'autres règles de transport non maritime de substances chimiques.

<sup>77</sup> Voir MEPC 40/21, par. 8.10 et 8.11; et résumé des réponses des États membres dans le document MEPC 42/11/1.

<sup>78</sup> Pour le texte du Protocole, voir document MP/CONF.3/34; l'Acte final est reproduit en tant que document MP/CONF.3/33/Rev.1.

<sup>79</sup> Pour le texte des résolutions, voir MP/CONF.3/35.

<sup>80</sup> Le texte figure dans le document publié sous la cote MEPC 42/INF.3.

<sup>81</sup> Voir le rapport de la première session (UNEP/POPS/INC.1/7).

<sup>82</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-deuxième session, Supplément No 25 (A/52/25)*, annexe.

<sup>83</sup> FCCC/CP/1995/Add.1; décision 1/CP.1.

<sup>84</sup> *Documents officiels du Conseil économique et social, 1998, Supplément No 9 (E/1998/29)*, chap. I.B., décision 613, par. 13.

<sup>85</sup> La Division des affaires maritimes et du droit de la mer a apporté sa contribution à la Conférence en indiquant aux pays africains les paramètres de développement durable du milieu marin prévu par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

<sup>86</sup> Voir *Documents officiels du Conseil économique et social, 1996, Supplément No 8 (E/1996/28)*, chap. I.C., décision 4/15, par. 45 a).

<sup>87</sup> Voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, dix-neuvième session extraordinaire, Supplément No 2 (A/S-19/33)*, annexe, chap. III.A, par. 36 et appendice.

<sup>88</sup> Voir *Documents officiels du Conseil économique et social, 1998, Supplément No 9 (E/1998/29)*, chap. III.C, par. 38.

<sup>89</sup> Ibid., par. 39.

<sup>90</sup> Ibid., chap. I.B, décision 6/6, par. 1 a).

<sup>91</sup> Le premier atelier a eu lieu en novembre et décembre 1995; le rapport sur les travaux (E/CN.17/1996/23) a été soumis à la Commission du développement à sa quatrième session.

<sup>92</sup> Les informations figurant dans la présente section sont tirées de divers numéros d'un certain nombre de journaux, bulletins et revues scientifiques et commerciales. Pour des

références précises, contacter la Division des affaires maritimes et du droit de la mer.

<sup>93</sup> Colloque SACLANT/EXPO '98 sur les impératifs maritimes qui apparaissent à l'aube du prochain millénaire, tenu à Lisbonne les 3 et 4 septembre 1998, organisé par le Commandant suprême des Forces alliées de l'Atlantique (SACLANT) de l'OTAN. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer a participé à ce colloque et y a présenté un document sur le cadre international pour la conduite pacifique des futures activités économiques en mer, tel qu'établi dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

<sup>94</sup> Organisation mondiale du tourisme, «L'OMT définit les grandes tendances touristiques du XXI<sup>e</sup> siècle», communiqué de presse, Lisbonne, 4 juin 1998, p. 1.

<sup>95</sup> Partenaires internationaux : International Center for Living Aquatic Resources Management (ICLARM), International Council for the Exploration of the Sea (ICES), World Conservation Union (IUCN) et Pacific Islands Marine Resources Information System (PIMRIS). Partenaires nationaux : Allemagne, Argentine, Australie, Canada, Chili, Chine, Cuba, Estonie, États-Unis, Fédération de Russie, France, Grèce, Inde, Japon, Kenya, Lituanie, Mexique, Norvège, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Suède et Ukraine.

<sup>96</sup> Voir, par exemple, les résolutions 52/26 ( par. 13) et 51/34 (par. 12) de l'Assemblée générale.

<sup>97</sup> Voir la résolution 36/79 de l'Assemblée générale.