



Assemblée générale

Distr. générale
10 mars 2008
Français
Original : anglais

Soixante-troisième session

Point 73 a) de la liste préliminaire*

Les océans et le droit de la mer

Les océans et le droit de la mer

Rapport du Secrétaire général**

Résumé

Le présent rapport a été établi en réponse à la demande formulée par l'Assemblée générale au paragraphe 148 de sa résolution 62/215, tendant à ce que le Secrétaire général lui présente, à sa soixante-troisième session, un rapport d'ensemble sur l'évolution de la situation et les questions intéressant les océans et le droit de la mer. Il est également présenté aux États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en application de l'article 319 de la Convention, pour être examiné à la prochaine Réunion des États parties au titre du point de l'ordre du jour intitulé « Rapport du Secrétaire général présenté aux États parties conformément à l'article 319, pour information, sur les questions de caractère général intéressant les États parties et ayant surgi à propos de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ». Il servira en outre de point de départ aux débats de la neuvième réunion du Processus consultatif officieux des Nations Unies ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer.

* A/63/50.

** En raison de la limite imposée au nombre de ses pages, le présent rapport ne contient qu'un résumé des faits nouveaux les plus importants et des extraits des contributions des programmes, institutions spécialisées et organismes concernés.



Table des matières

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|---|--------------------|-------------|
| Abréviations | | 6 |
| I. Introduction | 1–5 | 8 |
| II. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et accords relatifs à son application | 6–10 | 9 |
| A. État de la Convention et des accords relatifs à son application | 6 | 9 |
| B. Déclaration au titre des articles 287, 298 et 310 de la Convention et de l'article 43 de l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons | 7–9 | 9 |
| C. Réunion des États parties | 10 | 10 |
| III. Espace maritime | 11–15 | 10 |
| A. Tour d'horizon de la pratique suivie par les États, des revendications et de la délimitation des frontières maritimes | 11–14 | 10 |
| B. Dépôt et publicité voulue | 15 | 11 |
| IV. Institutions créées par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer | 16–34 | 11 |
| A. Tribunal international du droit de la mer | 17–19 | 11 |
| B. Commission des limites du plateau continental | 20–34 | 12 |
| 1. Examen de la demande présentée par l'Australie | 21–22 | 12 |
| 2. Examen de la demande présentée par la Nouvelle-Zélande | 23–25 | 12 |
| 3. Examen de la demande conjointe présentée par l'Espagne, la France, l'Irlande et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord | 26 | 13 |
| 4. Examen de la demande présentée par la Norvège | 27–28 | 13 |
| 5. Examen de la demande présentée par la France | 29–30 | 13 |
| 6. Demande présentée par le Mexique | 31–32 | 14 |
| 7. Charge de travail de la Commission | 33–34 | 14 |
| V. Sécurité maritime et sûreté en mer | 35–228 | 15 |
| A. Introduction | 35–38 | 15 |
| B. Sécurité maritime | 39–160 | 15 |
| 1. Aperçu du régime juridique établi par la Charte des Nations Unies ou par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer | 43–53 | 17 |
| 2. Mesures adoptées pour combattre des menaces spécifiques à la sécurité maritime | 54–113 | 19 |
| 3. Défis actuels en matière de sécurité maritime | 114–160 | 37 |
| C. Sécurité maritime | 161–228 | 49 |
| 1. Aperçu du cadre juridique international | 164–170 | 49 |

| | | | |
|-------|---|---------|----|
| 2. | Faits récents touchant la sécurité maritime | 171–208 | 51 |
| 3. | Défis actuels dans le domaine de la sûreté maritime | 209–228 | 61 |
| VI. | Sciences et techniques de la mer | 229–246 | 66 |
| A. | Sciences de la mer | 230–233 | 66 |
| B. | Systèmes d’alerte rapide | 234–238 | 67 |
| C. | Évolution récente dans le domaine de la technologie marine | 239–246 | 69 |
| VII. | Conservation et gestion des ressources halieutiques | 247–258 | 71 |
| VIII. | La biodiversité marine | 259–280 | 75 |
| A. | Mesures récentes concernant les activités relatives à la biodiversité marine et visant à réduire les pressions dans ce domaine | 260–262 | 75 |
| B. | Initiatives concernant des écosystèmes spécifiques | 263–267 | 76 |
| C. | Mesures concernant des espèces données | 268–276 | 78 |
| 1. | Cétacés | 268–272 | 78 |
| 2. | Autres espèces migratrices | 273–276 | 79 |
| D. | Ressources génétiques | 277–280 | 80 |
| IX. | Protection et préservation du milieu marin et développement durable | 281–353 | 81 |
| A. | Introduction | 281–283 | 81 |
| B. | Pollution d’origine terrestre | 284–287 | 82 |
| C. | Dégradation du milieu marin causée par le transport maritime | 288–298 | 83 |
| 1. | Prévention et contrôle | 290–292 | 83 |
| 2. | Responsabilité et indemnisation | 293–298 | 84 |
| D. | Pollution sonore des océans | 299–301 | 86 |
| E. | Gestion des déchets | 302–307 | 86 |
| F. | Outils de gestion par zone | 308–317 | 89 |
| G. | Coopération régionale | 318–353 | 91 |
| 1. | Programme pour les mers régionales du PNUE | 319–320 | 92 |
| 2. | Antarctique | 321–323 | 93 |
| 3. | Arctique | 324–325 | 93 |
| 4. | Baltique | 326–328 | 94 |
| 5. | Mer Noire | 329–330 | 95 |
| 6. | Mer Caspienne | 331–332 | 95 |
| 7. | Mers d’Asie orientale | 333–334 | 96 |
| 8. | Afrique de l’Est et de l’Ouest | 335 | 96 |
| 9. | Mer Méditerranée | 336–339 | 96 |

| | | |
|---|---------|-----|
| 10. Atlantique du Nord-Est | 340–342 | 97 |
| 11. Pacifique du Nord-Ouest | 343 | 98 |
| 12. Pacifique | 344–346 | 98 |
| 13. Pacifique du Sud-Est | 347–348 | 99 |
| 14. Mers d'Asie du Sud | 349 | 100 |
| 15. Autres organisations régionales | 350–353 | 100 |
| X. Changements climatiques | 354–364 | 101 |
| A. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat | 358–359 | 102 |
| B. Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et Protocole de Kyoto | 360–361 | 103 |
| C. Autres conférences et réunions | 362–364 | 104 |
| XI. Règlement des différends | 365–374 | 105 |
| A. Cour internationale de Justice | 365–370 | 105 |
| B. Tribunal international du droit de la mer | 371 | 106 |
| C. Arbitrage international | 372–374 | 106 |
| XII. Coopération et coordination internationales | 375–383 | 107 |
| A. Processus consultatif officiel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer | 375–376 | 107 |
| B. Mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques | 377–380 | 107 |
| C. UN-Océans | 381–383 | 109 |
| XIII. Activités de renforcement des capacités menées par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer | 384–403 | 110 |
| A. Réunions d'information à l'intention des membres de l'Assemblée générale | 386–387 | 110 |
| B. Dotation Hamilton Shirley Amerasinghe | 388–389 | 111 |
| C. Programme de bourses Nations Unies-Nippon Foundation | 390–393 | 111 |
| D. Formations | 394–396 | 112 |
| 1. Programme FORMATION-MERS-CÔTES | 394–395 | 112 |
| 2. Stage de formation destiné à promouvoir le respect des dispositions de l'article 76 de la Convention | 396 | 112 |
| E. Fonds d'affectation spéciale | 397–403 | 113 |
| 1. Commission des limites du plateau continental | 397–400 | 113 |

| | | | |
|------|--|---------|-----|
| 2. | Fonds d'affectation spéciale alimenté par des contributions volontaires visant à aider les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, à participer aux réunions des participants au Processus consultatif officiel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer | 401–402 | 113 |
| 3. | Fonds d'affectation spéciale pour le Tribunal international du droit de la mer | 403 | 114 |
| XIV. | Conclusions | 404–406 | 114 |

Abréviations

| | |
|------------------|---|
| ACCOBAMS | Accord sur la conservation des cétacés de la mer Noire, de la mer Méditerranée et de la zone Atlantique adjacente |
| AIEA | Agence internationale de l'énergie atomique |
| ASEAN | Association des Nations de l'Asie du Sud-Est |
| Code ISPS | Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires |
| COI | Commission océanographique intergouvernementale (UNESCO) |
| Commission OSPAR | Commission OSPAR pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est |
| Convention SOLAS | Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer |
| CPMM | Comité de la protection du milieu marin (OMI) |
| CSM | Comité de la sécurité maritime (OMI) |
| FAO | Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture |
| FEM | Fonds pour l'environnement mondial |
| HCR | Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés |
| HELCOM | Commission pour la protection du milieu marin de la mer Baltique |
| ICRI | Initiative internationale pour les récifs coralliens |
| INTERPOL | Organisation internationale de police criminelle |
| MARPOL 73/78 | Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif |
| OIT | Organisation internationale du Travail |
| OMAOC | Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre |
| OMI | Organisation maritime internationale |
| OMM | Organisation météorologique mondiale |
| OMM | Organisation météorologique mondiale |
| ONUDI | Organisation des Nations Unies pour le développement industriel |
| ORGP | Organisation régionale de gestion de la pêche |
| Pêche INN | Pêche illégale, non déclarée et non réglementée |
| PNUE | Programme des Nations Unies pour l'environnement |

| | |
|--------|---|
| UNESCO | Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture |
| ZEE | Zone économique exclusive |

I. Introduction

1. Les résolutions 62/177 et 62/215 de l'Assemblée générale sur la viabilité des pêches pour la première et sur les océans et le droit de la mer pour la seconde, adoptées les 18 et 22 décembre 2007 respectivement, abordent un large éventail de questions relatives aux océans et témoignent de l'importance de plus en plus marquée du rôle de l'Assemblée générale en tant qu'institution mondiale ayant compétence pour procéder chaque année à un examen et à une évaluation de l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des faits nouveaux intervenus dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer (l'Assemblée s'est assignée pour la première fois cette mission dans sa résolution 49/28). C'est sur la base du présent rapport annuel du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer, ainsi que des autres rapports qu'elle peut être amenée à commander, que l'Assemblée générale procède chaque année à l'examen de la question. En outre, l'Assemblée générale a créé deux dispositifs chargés de l'aider à gérer certains aspects de cette importante mission.

2. Depuis 1999, le Processus consultatif officiel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer (le « Processus consultatif ») créé par la résolution 54/33 aide l'Assemblée générale à examiner chaque année l'évolution des affaires maritimes et du droit de la mer, en analysant le rapport du Secrétaire général et en suggérant des thèmes que l'Assemblée pourrait examiner, l'accent étant mis sur la recherche des domaines appelant un renforcement de la coordination et de la coopération intergouvernementales et interinstitutionnelles. Les participants au Processus consultatif tiendront leur neuvième réunion du 23 au 27 juin 2008 et leurs débats seront axés sur le thème « Sécurité et sûreté maritimes ». Le présent rapport en constituera le point de départ et c'est pourquoi il consacre un long chapitre à ce thème.

3. En 2004, l'Assemblée générale a créé, en application de la résolution 59/24, un groupe de travail spécial officiel à composition non limitée chargé d'étudier les questions relatives à la conservation et à l'exploitation durable de la biodiversité marine dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale (« le Groupe de travail de l'Assemblée générale »). Ce groupe de travail s'est réuni en 2006 et, en application de la résolution 62/215, il se réunira à nouveau du 28 avril au 2 mai 2008 pour débattre des questions formulées au paragraphe 91 de la résolution 61/222. Le Secrétaire général a publié sous la cote A/62/66/Add.2 un rapport destiné à aider le Groupe de travail à établir l'ordre du jour de cette réunion.

4. Les conclusions des réunions du Processus consultatif et du Groupe de travail seront présentées à l'Assemblée générale à sa soixante-troisième session. Un additif au présent rapport mettra à la disposition de l'Assemblée, outre des informations sur les faits nouveaux intervenus dans d'autres forums depuis sa rédaction, des informations sur les conclusions de la dix-huitième Réunion des États parties à la Convention, qui se tiendra du 13 au 20 juin 2008; sur les consultations officielles qu'ont eues, les 11 et 12 mars 2008, les États parties à l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à 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 (l'« Accord des Nations Unies sur les pêches »); et sur les travaux de la

vingt et unième session de la Commission des limites du plateau continental (« la Commission »), qui s'est tenue du 17 mars au 18 avril 2008.

5. Il devient de plus en plus difficile d'inclure dans les résolutions annuelles de l'Assemblée générale sur les océans et le droit de la mer, sans ajouter encore à leur extrême longueur, des références à tous ces développements et aux autres informations que l'Assemblée peut juger pertinentes. Pour résoudre ce problème on pourrait envisager, entre autres solutions, de simplifier le texte des résolutions actuelles et de consacrer les futures résolutions exclusivement aux questions de politique survenues entre deux sessions annuelles et qui appellent l'attention immédiate de la communauté internationale.

II. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et accords relatifs à son application

A. État de la Convention et des accords relatifs à son application

6. Entre mai 2007 et le 1^{er} mars 2008, aucun nouvel instrument de ratification ou d'adhésion à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'a été déposé. Celle-ci compte donc encore 155 Parties, dont la Communauté européenne. Le nombre d'États parties à l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (« Accord sur la Partie XI ») s'établit maintenant à 131 après le dépôt par l'Uruguay et le Brésil de leurs instruments de ratification le 7 août et le 25 octobre 2007, respectivement. La ratification de l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons par la République de Corée, le 1^{er} février 2008, a porté le nombre de ces parties à 68, dont la Communauté européenne.

B. Déclarations au titre des articles 287, 298 et 310 de la Convention et de l'article 43 de l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons

7. Le 17 octobre 2007, la Trinité-et-Tobago a fait une déclaration en vertu de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, aux termes de laquelle, « en l'absence ou à défaut d'avoir convenu d'autres moyens de règlement des différends, la Trinité-et-Tobago choisit les moyens ci-après, par ordre de priorité, pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : a) le Tribunal international du droit de la mer constitué conformément à l'annexe VI; b) la Cour internationale de Justice ».

8. En ce qui concerne l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons, la Lettonie et la République tchèque ont déclaré, le 12 avril et le 12 septembre 2007, respectivement, qu'étant membres de la Communauté européenne, elles avaient transféré à celle-ci une partie des compétences que leur reconnaît l'Accord. Ces

deux pays ont souscrit aux déclarations d'interprétation du 19 décembre 2003 faites par la Communauté européenne au moment où elle a ratifié l'Accord¹.

9. Le 9 janvier 2008, l'Autriche a, conformément à l'article 2 des annexes V et VII de la Convention, désigné MM. Gerhard Loibl, Helmut Tichy et Helmut Türk pour servir de conciliateurs ou d'arbitres.

C. Réunion des États parties

10. Une Réunion extraordinaire des États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer s'est tenue au Siège, le 30 janvier 2008, afin d'élire un membre du Tribunal international du droit de la mer et pourvoir ainsi le siège laissé vacant par la démission du juge Guangjian Xu (Chine), le 15 août 2007. La Réunion extraordinaire a élu M. Gao Zhiguo (Chine) membre du Tribunal pour la durée restant à courir du mandat, soit jusqu'au 30 septembre 2011 (voir le document SPLOS/170).

III. Espace maritime

A. Tour d'horizon de la pratique suivie par les États, des revendications et de la délimitation des frontières maritimes

11. *Mer des Caraïbes*. Par note verbale datée du 23 octobre 2007, la République dominicaine a fait tenir au Secrétaire général copie de la loi 66-07 du 22 mai 2007, qui déclare la République dominicaine État archipel et comprend les listes des coordonnées géographiques des points définissant les lignes de base archipélagiques et les limites extérieures de sa zone économique exclusive (voir www.un.org/Depts/los, et *Bulletin du droit de la mer*, n° 65).

12. *Golfe de Guinée*. La Commission mixte Cameroun-Nigéria créée en application du Communiqué commun du 15 novembre 2002 a tenu sa vingtième session ordinaire à Abuja les 15 et 16 novembre 2007. Elle a examiné et adopté les rapports du Groupe de travail sur la frontière maritime sur sa réunion extraordinaire des 23 et 24 août 2007 à Yaoundé et sur sa onzième réunion, tenue à Abuja le 14 novembre 2007. Elle a décidé que les experts de l'ONU qui aident la Commission prendront comme base plusieurs cartes existantes ayant pour référentiel le système WGS84, transposeront sur celles-ci les résultats des calculs relatifs à la ligne loxodromique et les présenteront au Groupe de travail sur la frontière maritime afin qu'il adopte celle qui présentera le moins d'erreurs².

13. *Océan Pacifique*. Par note verbale datée du 14 août 2007, le Pérou a transmis au Secrétariat le texte du « décret suprême n° 047-2007/RE du 12 août 2007 «portant approbation de la carte de la limite extérieure du secteur sud du domaine maritime

¹ Voir les traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général à : <http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXXI/treaty9.asp#Declarations> (en anglais seulement).

² Communiqué adopté à la vingtième réunion de la Commission mixte Cameroun-Nigéria, consultable à l'adresse www.un.org/unowa/cnmc/preleas/20thm.htm.

du Pérou», tracée conformément aux articles 4 et 5 de la loi n° 28621 et au droit international » (ibid.).

14. Le 10 septembre 2007, le Chili a adressé à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer (la « Division ») une note verbale relative à la publication sur le site Web de la Division du décret suprême N° 047-2007/RE pris par le Pérou. Par cette note, le Chili a exprimé son « désaccord avec l'utilisation de ce site Web par le Pérou pour propager des positions contraires à ses traités de délimitation maritime avec le Chili » (ibid., voir par. 367 à 369 ci-dessous).

B. Dépôt et publicité voulue

15. Le 7 décembre 2007, en application du paragraphe 2 de l'article 16, du paragraphe 9 de l'article 47 et du paragraphe 2 de l'article 75 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Les Fidji ont déposé auprès du Secrétaire général des listes de coordonnées géographiques des points mentionnés dans son décret relatif aux espaces maritimes (mers territoriales) (Rotuma et ses dépendances), et dans les annexes I et II de son décret relatif aux espaces maritimes (lignes de base archipélagiques et zone économique exclusive) (voir www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/depositpublicity.htm).

IV. Institutions créées par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

16. Le présent chapitre passe en revue les faits nouveaux intéressant le Tribunal et la Commission. La quatorzième session de l'Autorité internationale des fonds marins devant se dérouler du 26 mai au 6 juin 2008, les faits nouveaux importants concernant les activités de l'Autorité seront présentés dans un additif au présent rapport.

A. Tribunal international du droit de la mer

17. Le Tribunal a tenu sa vingt-troisième session du 5 au 16 mars 2007 et sa vingt-quatrième session du 17 au 28 septembre 2007. Ces deux sessions ont été consacrées à diverses questions juridiques ayant trait à l'activité judiciaire du Tribunal ainsi qu'à des questions administratives et d'organisation, et à un examen du Règlement du Tribunal et de procédures judiciaires en cours (voir le paragraphe 371 ci-dessous). En application du paragraphe premier de l'article 15 de son Statut, le Tribunal a constitué une nouvelle Chambre chargée du règlement des différends relatifs à la délimitation maritime. Il a aussi réélu son greffier adjoint, M. Doo-young Kim (République de Corée), pour un nouveau mandat de cinq ans.

18. L'Accord de siège entre le Tribunal et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne est entré en vigueur le 1^{er} mai 2007. Par échange de lettres datées du 29 mars et du 12 avril 2007, le Greffe du Tribunal et la FAO ont conclu un arrangement administratif en matière de coopération.

19. Le Tribunal continue d'organiser, dans différentes régions du monde et en coopération avec l'Agence de coopération internationale de la République de Corée et la Fondation internationale du droit de la mer, son cycle de colloques sur le

règlement des différends selon le droit de la mer, dont le but est de former les experts gouvernementaux des questions maritimes aux procédures de règlement des différends prévues dans la Partie XV de la Convention, l'accent étant mis sur la compétence du Tribunal et la procédure de saisine. En 2007, des ateliers ont eu lieu à Libreville, avec la participation des représentants de 17 États africains (atelier organisé conjointement par le Tribunal et la Commission océanographique intergouvernementale); à Kingston, avec la participation des représentants de 19 États des Caraïbes (atelier organisé par le Tribunal avec la coopération du Gouvernement jamaïcain et de l'Autorité internationale des fonds marins); et à Singapour, avec la participation des représentants de 18 États d'Asie (atelier organisé par le Tribunal à l'invitation du Gouvernement de Singapour). Un atelier a été organisé à Bahreïn au début de 2008 et les prochains ateliers régionaux de 2008 auront lieu au Cap (Afrique du Sud), à Buenos Aires et à Manille. En 2007, un programme de renforcement des capacités et de formation au règlement des différends selon la Convention a été créé à l'intention des cadres moyens des administrations, avec l'appui de la Nippon Foundation, qui a mis en place un programme de subventions à cet effet.

B. Commission des limites du plateau continental

20. La vingtième session de la Commission des limites du plateau continental s'est déroulée au Siège du 27 août au 14 septembre 2007 (pour de plus amples informations, voir le document CLCS/56). Les séances plénières ont été tenues du 27 au 31 août comme prévu (voir le paragraphe 45 de la résolution 61/222 de l'Assemblée générale), et certains jours des deuxième et troisième semaines de la session pour faciliter l'adoption des décisions dans un cadre formel. Le reste du temps, la Commission a procédé à l'examen technique des demandes dans les laboratoires du Système d'information géographique (SIG) et autres installations techniques de la Division. Les faits nouveaux relatifs aux demandes dont la Commission était saisie à sa vingtième session sont exposés ci-après.

1. Examen de la demande présentée par l'Australie

21. Le 28 août 2007, une réunion a eu lieu entre la délégation de l'Australie et la Commission, à la demande de l'Australie. Pour mettre au courant les nouveaux membres de la Commission, les représentants de l'Australie ont repris l'exposé qu'ils avaient fait à la dix-neuvième session avant l'examen par la Commission des recommandations formulées par la Sous-Commission (voir le document CLCS/54, par. 25 à 32).

22. La Commission a examiné les recommandations formulées par la Sous-Commission en détail et région par région. Elle a décidé de remettre leur adoption à sa vingt et unième session parce que les délibérations sur certains points décisifs n'étaient pas achevées.

2. Examen de la demande présentée par la Nouvelle-Zélande

23. Avant l'ouverture de sa vingtième session, la Sous-Commission avait reçu par l'intermédiaire du Secrétariat une réponse complète aux observations préliminaires et aux questions qu'elle avait formulées à sa dix-neuvième session.

24. À sa vingtième session, la Sous-Commission a poursuivi l'examen de la demande néo-zélandaise, étudié la nouvelle documentation et pris connaissance des résultats de ses travaux d'intersession. Elle a tenu quatre réunions avec la délégation de la Nouvelle-Zélande, laquelle a présenté la réponse dont il a été question au paragraphe 23 ci-dessus. À la fin de la session, la Sous-Commission a présenté ses observations préliminaires sur les questions pendantes suscitées par la demande.

25. La Sous-Commission a poursuivi l'examen de la demande lors d'une réunion tenue à New York du 21 au 25 janvier 2008. Elle continuera de travailler pendant l'intersession, ainsi que pendant la vingt et unième session, du 24 au 28 mars 2008 et, éventuellement, la semaine précédente aussi³.

3. Examen de la demande conjointe présentée par l'Espagne, la France, l'Irlande et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

26. La Sous-Commission a étudié, entre les sessions et pendant la vingtième session, la nouvelle documentation présentée par les quatre États en réponse à sa demande. Elle a poursuivi l'examen de leur demande conjointe lors d'une réunion tenue à New York du 21 au 23 janvier 2008 et décidé de tenir de nouvelles réunions du 17 au 20 mars et le 14 avril 2008³ pendant la vingt et unième session.

4. Examen de la demande présentée par la Norvège

27. La Norvège a répondu, entre les sessions, à toutes les questions posées à la dix-neuvième session. La Sous-Commission s'est réunie à plusieurs reprises au cours de la semaine du 10 au 14 septembre 2007 pour poursuivre l'analyse des données et des autres renseignements contenus dans la demande de la Norvège, et de la réponse reçue de celle-ci pendant l'intersession. Pendant la semaine en question, la Norvège a pris des dispositions pour que deux représentants de GeoCap assistent la Sous-Commission dans l'utilisation du logiciel GeoCap.

28. La Sous-Commission a continué de travailler sur cette demande pendant l'intersession et s'est réunie une nouvelle fois à New York du 21 janvier au 1^{er} février 2008. Elle a décidé de tenir de nouvelles réunions, du 24 au 28 mars et du 15 au 18 avril 2008³, pendant la vingt et unième session de la Commission.

5. Examen de la demande présentée par la France

29. À la vingtième session, la Commission a entamé l'examen de la demande partielle présentée par la France au sujet des zones de la Guyane française et de la Nouvelle-Calédonie. M. Elie Jarmache, Chef de la délégation française, a présenté la demande en plénière, le 1^{er} août 2007.

30. La Commission a créé une nouvelle Sous-Commission pour examiner la demande française (la composition de cette sous-commission est donnée au paragraphe 49 du document CLCS/56). Pendant la vingtième session, la nouvelle sous-commission a tenu des séances officielles et officieuses et organisé une rencontre avec la délégation française. Elle tiendra sa première session complète du 14 au 18 avril 2008, pendant la vingt et unième session de la Commission.

³ La déclaration du Président de la Commission, qui sera publiée après l'ouverture de la vingt et unième session, apportera des informations détaillées sur les travaux de la Sous-Commission.

6. Demande présentée par le Mexique

31. Le 13 décembre 2007, le Mexique a présenté à la Commission des informations sur les limites du plateau continental au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale pour le polygone ouest dans le golfe du Mexique. La demande partielle du Mexique est la neuvième demande reçue par la Commission.

32. Conformément à l'article 50 du règlement intérieur de la Commission, le Secrétaire général a fait distribuer à tous les États Membres de l'ONU, y compris aux États parties à la Convention, une notification concernant le plateau continental dans laquelle figure un résumé de cette demande et les cartes et coordonnées indiquant les limites extérieures proposées du plateau continental, ainsi que les lignes de base pertinentes. Ce résumé a été affiché sur le site Web de la Commission, administré par la Division (voir www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_mex.htm). L'examen de la demande a été inscrit à l'ordre du jour provisoire de la vingt et unième session de la Commission.

7. Charge de travail de la Commission

33. À leur dix-septième Réunion, les États parties ont prié les États côtiers parties de préciser au Secrétariat, aux fins de l'établissement du plan de travail, s'ils ont l'intention de soumettre une demande à la Commission et, le cas échéant, à quelle date. En janvier 2008, le Secrétariat a publié une note d'information (SPLOS/INF/20) contenant une liste de 48 États qui ont fait ou ont prévu de faire une demande. Toutefois, le nombre exact des demandes susceptibles d'être adressées à la Commission pourrait varier, car plusieurs États ont fait ou prévoient de faire des demandes partielles. Il ne peut non plus être déduit des informations figurant dans la note que les États qui n'ont pas répondu à la demande du Secrétariat ne prévoient pas d'adresser une demande à la Commission. Le Secrétariat s'attend à recevoir de nouvelles informations avant l'ouverture de la dix-huitième Réunion des États parties. Pour de nombreux États, le mois de mai 2009 marque la fin de la période de 10 ans prévue pour faire une demande à la Commission. La communauté internationale se montre donc de plus en plus préoccupée par le rythme auquel avance le tracé de la limite extérieure du plateau continental au-delà de 200 milles marins. Elle attache une importance primordiale aux travaux de la Commission, ainsi qu'il ressort de la décision de la dix-septième Réunion des États parties (voir SPLOS/162).

34. Certains États en développement ont fait part des difficultés qu'ils éprouvent à appliquer les dispositions de l'article 76 de l'annexe II de la Convention, compte tenu de la décision figurant dans la note SPLOS/72, et indiqué qu'ils pourraient ne pas être en mesure de respecter le délai de 10 ans. En ce qui concerne la charge de travail de la Commission, le nombre des demandes qui lui seront adressées au cours des prochaines années tel qu'il ressort des informations communiquées par les gouvernements et reproduites dans la note d'information SPLOS/INF/20 fait craindre aux États que la Commission n'ait pas les capacités nécessaires pour les examiner et formuler ses recommandations avec toute l'efficacité et la rapidité voulues (voir les procès-verbaux de séance A/62/PV.64 et 65).

V. Sécurité maritime et sûreté en mer

A. Introduction

35. Les mers et les océans revêtent une importance vitale pour les transports, les moyens de subsistance, l'alimentation et d'innombrables autres biens et services écosystémiques. Préserver et renforcer la sécurité maritime et la sûreté en mer est par conséquent devenu une préoccupation de premier plan. Des mers plus sûres étant dans l'intérêt de tous les États, ceux-ci ont également une responsabilité partagée d'éliminer les principales menaces qui pèsent sur la sécurité maritime et la sûreté en mer.

36. Jusqu'à une date toute récente encore, les régimes juridiques concernant la sécurité maritime et la sûreté en mer se sont pour une large part développés indépendamment. Ils ont cependant des objectifs communs qui se renforcent mutuellement. Des espaces maritimes où règne la sécurité sont indubitablement plus sûrs, et un régime maritime qui accorde la priorité à la sûreté est moins vulnérable à l'activité criminelle et les autres menaces à la sécurité. Les efforts qui sont menés pour renforcer la sécurité maritime et la sûreté en mer ont donc des effets indirects sur la conduite et la réglementation des autres activités en mer. Ces régimes reflètent également l'un et l'autre la nécessité de promouvoir des efforts concertés à tous les niveaux afin d'améliorer leur efficacité et de relever les défis nouveaux.

37. Le présent chapitre a pour but de faciliter les travaux du Processus consultatif à sa neuvième réunion. La section B, consacrée à la sécurité maritime, donne un aperçu général du régime juridique mis en place par la Charte des Nations Unies et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en matière de sécurité maritime, décrit les mesures adoptées pour combattre les menaces spécifiques à la sécurité maritime et passe en revue les défis contemporains⁴. La section C, qui a trait à la sûreté en mer, brosse un tableau général des instruments juridiques internationaux adoptés en vue de garantir la sûreté en mer, retrace les faits nouveaux importants survenus récemment et identifie à grands traits les problèmes qui se posent.

38. Plusieurs aspects de la sûreté en mer ont déjà été examinés lors de la quatrième réunion du Processus consultatif, et des informations détaillées à ce sujet ont été fournies dans les rapports établis en vue de cette réunion⁵. Comme c'est la première fois que l'Organisation des Nations Unies aura l'occasion d'étudier en détail la question de la sécurité maritime, celle-ci sera traitée de manière plus approfondie dans le présent chapitre.

B. Sécurité maritime

39. Il n'existe pas de définition universellement acceptée de la « sécurité maritime ». Tout comme le concept de « sécurité nationale », cette expression peut avoir un sens différent selon le contexte et selon l'utilisateur. En son sens le plus

⁴ Le droit de la guerre en mer et les menaces à la paix et à la sécurité internationales qui peuvent comporter une composante maritime ne sont pas abordés dans la section B.

⁵ A/58/65 et rapport sur les travaux du Processus consultatif à sa quatrième réunion (A/58/95), document axé, entre autres, sur la sécurité de la navigation.

restrictif, la sécurité maritime suppose une protection contre les menaces directes à l'intégrité territoriale d'un État, comme une attaque armée lancée à partir d'un navire de guerre. La plupart des définitions englobent également la protection contre la criminalité en mer, comme piraterie, vols à main armée contre des navires et actes terroristes. Cependant, des dommages intentionnels et illicites au milieu marin, y compris ceux qui résultent de déversements illégaux et du rejet de polluants par les navires, ainsi que l'épuisement des ressources naturelles, comme la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, peuvent également menacer les intérêts des États, et surtout des États côtiers. Il a été adopté différentes approches de la sécurité maritime, selon l'idée que chaque État se fait des intérêts qui peuvent être menacés, directement ou indirectement, par les activités menées dans les mers et les océans.

40. La communauté internationale a aujourd'hui pris conscience du fait qu'au XXI^e siècle, l'apparition de menaces nouvelles exige une nouvelle vision de la sécurité collective. Les menaces qui pèsent sur le monde contemporain transcendent les frontières nationales, sont interdépendantes et appellent une action à tous les niveaux. Elles vont bien au-delà du simple recours à la force et englobent la pauvreté, les maladies infectieuses et la dégradation de l'environnement, les conflits internes, la prolifération et les risques d'utilisation d'armes biologiques, chimiques et nucléaires, le terrorisme et la criminalité transnationale organisée⁶. Comme ces menaces sont interdépendantes, une action dans un cas peut aggraver le risque qu'une autre se matérialise. Beaucoup des menaces à la sécurité collective risquent de compromettre la sécurité humaine⁷.

41. Dans ce contexte, les changements climatiques ont beaucoup retenu l'attention de la communauté internationale⁸. Le Conseil de sécurité a tenu son premier débat sur l'impact des changements climatiques sur la paix et la sécurité, et il a à cette occasion examiné la relation entre l'énergie, la sécurité et le climat⁹. Comme les océans constituent une composante fondamentale du système climatique, dans la mesure où, d'une part, ils influencent directement le climat et, de l'autre, sont affectés par l'évolution du climat, les changements climatiques risquent fort d'avoir d'importantes incidences pour la sécurité maritime.

⁶ Dans son rapport, intitulé *Un monde plus sûr : notre affaire à tous* [publication des Nations Unies, numéro de vente : F.05.I.5 (A/59/565)], le Groupe de personnalités de haut niveau sur les menaces, les défis et le changement a défini les menaces à la sécurité internationale comme étant tout événement ou phénomène meurtrier ou qui compromet la survie et sape les fondements de l'État en tant qu'élément de base du système international.

⁷ <http://ochaonline.un.org/HumanitarianIssues/HumanSecurity/tabid/2421/Default.aspx>. Le quatrième Séminaire de l'UNITAR sur la mer et la sécurité humaine, tenu en octobre 2007, a adopté une approche conceptuelle plus large pour tenir compte de la portée mondiale de plus en plus vaste de la sécurité humaine, qui englobe non seulement la sécurité politique mais aussi la sécurité économique et environnementale. Voir « Towards a comprehensive security for seas and oceans », disponible à l'adresse <http://www.unitar.org/hiroshima/programmes/shs07/index.htm>.

⁸ Les changements climatiques sont examinés dans un autre chapitre du présent rapport. Pour de plus amples détails, voir également les documents A/62/66, par. 326 à 336, A/62/66/Add.1, par. 225 à 241 et A/62/66/Add.2, par. 57 à 64. Voir en outre le *Rapport sur le développement humain 2007/2008* publié par le Programme des Nations Unies pour le développement, qui a pour thème « La lutte contre le changement climatique : un impératif de solidarité humaine dans un monde divisé » (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.07.III.B.1, disponible à l'adresse <http://hdr.undp.org/en/reports/global/hdr2007-2008>).

⁹ <http://www.un.org/News/Press/docs/2007/sc9000.doc.htm>. Quelques délégations ont douté que le Conseil ait un rôle à jouer dans ce domaine, mais d'autres se sont félicitées de ce que le Conseil ait entrepris d'examiner cette question.

42. Les menaces et les défis transnationaux, tant existants que nouveaux, ont également mis en relief l'importance que revêt la coopération internationale s'agissant d'assurer la sécurité maritime, de même que la nécessité d'une intervention coordonnée¹⁰. Comme ces menaces sont interdépendantes, il importe d'adopter une approche plus intégrée pour s'y attaquer à tous les niveaux.

1. Aperçu du régime juridique établi par la Charte des Nations Unies ou par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

43. Le régime juridique international concernant la sécurité maritime repose sur un certain nombre d'instruments internationaux qui opèrent tous à l'intérieur du cadre constitué par la Charte des Nations Unies et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹¹.

a) La Charte des Nations Unies

44. La Charte énonce les principes fondamentaux qui doivent présider aux relations internationales et l'un de ses principaux objectifs est de maintenir la paix et la sécurité internationales, y compris dans les mers et les océans. Tous les États Membres ont l'obligation de s'abstenir, dans leurs relations internationales, de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout État ou de toute autre manière incompatible avec les buts de l'Organisation des Nations Unies, ainsi que celle de régler leurs différends internationaux par des moyens pacifiques (Art. 2). Le système de sécurité collective est fondé sur cette interdiction du recours à la menace ou à l'emploi de la force ainsi que sur la responsabilité primordiale du Conseil de sécurité en matière de maintien de la paix et de la sécurité internationales.

45. Les autres organes principaux de l'Organisation des Nations Unies jouent également un rôle important dans le maintien de la paix et de la sécurité internationales, y compris l'Assemblée générale et la Cour internationale de Justice. S'agissant du règlement pacifique des différends, le Chapitre VI de la Charte stipule que les parties à tout différend dont la persistance risque de mettre en danger le maintien de la paix et de la sécurité internationales ont l'obligation de le résoudre par les moyens pacifiques de leur choix.

b) La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

46. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a pour objet, entre autres, de garantir le caractère pacifique des utilisations des mers et de la Zone (voir, par exemple, les articles 88, 138, 141 et 301). Elle définit le cadre juridique à l'intérieur duquel doivent être menées toutes les activités dans les mers et les océans et elle établit un équilibre délicat entre les droits souverains, la juridiction et les libertés dont jouissent les États dans les différentes zones maritimes, d'une part, et leurs droits et leurs obligations, de l'autre.

¹⁰ L'importance pour la sécurité collective d'une coopération efficace entre États en matière de lutte contre les menaces transnationales a également été reconnue par le Sommet mondial de 2005; voir la résolution 60/1 de l'Assemblée générale, par. 7 et 72.

¹¹ La section qui suit n'examine pas tous les instruments pertinents, qu'ils aient ou non un caractère contraignant.

47. Les dispositions de la Convention tendent à concilier les différentes utilisations des mers et des océans ainsi qu'à faciliter le règlement des conflits liés à l'exercice des droits et à la juridiction des États. Ces dispositions s'appliquent à toutes les activités, qu'elles soient militaires ou civiles (voir, par exemple, le paragraphe 2 de l'article 56, le paragraphe 3 de l'article 58 et les articles 59, 78, 87 et 147).

48. L'État du pavillon joue un rôle particulièrement important en matière de sécurité maritime, étant tenu d'exercer efficacement sa juridiction et son contrôle en matière administrative, technique et sociale sur les navires qui battent son pavillon. L'État du pavillon doit veiller à ce que ses navires opèrent conformément aux règles applicables du droit international, où qu'ils se trouvent.

49. Dans la mer territoriale, l'État côtier jouit de la souveraineté et les autres du droit de passage inoffensif. Cependant, le passage de navires étrangers peut être interdit s'il risque de porter atteinte à la paix, à l'ordre public et à la sécurité de l'État côtier. Les droits et la compétence des États dans la mer territoriale, y compris en ce qui concerne le passage inoffensif et l'exercice de la juridiction pénale à bord d'un navire étranger, sont définis dans la deuxième partie de la Convention. Certaines dispositions sont applicables aussi au droit de passage inoffensif dans des eaux archipélagiques (art. 52). Dans la zone contiguë, l'État côtier peut exercer un contrôle nécessaire pour prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale (art. 33).

50. Le régime juridique régissant les détroits servant à la navigation internationale est reflété dans la troisième partie de la Convention, en particulier pour ce qui est du droit de passage en transit. Certaines dispositions s'appliquent également, *mutatis mutandis*, aux voies de passage désignées dans les eaux archipélagiques (art. 54).

51. Dans la zone économique exclusive, l'État côtier jouit de droits souverains sur les ressources naturelles et exerce également sa juridiction en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages (y compris l'établissement de zones de sécurité de dimensions raisonnables), la recherche scientifique marine et la protection et la préservation du milieu marin. La Convention dispose que les lois et règlements promulgués par l'État côtier dans la zone économique exclusive s'appliquent aux ressources biologiques, y compris pour ce qui est des pouvoirs d'arraisonnement, d'inspection, d'arrestation et de poursuites judiciaires (Partie V) ainsi qu'en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin (Partie XII) (voir également le paragraphe 109 ci-dessous).

52. Les navires et les aéronefs de tous les États jouissent de la liberté de navigation et de survol dans la zone économique exclusive et en haute mer et dans l'espace aérien surjacent ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention. La Partie VII de la Convention définit le régime juridique applicable à la haute mer et comporte des dispositions spécifiques touchant la répression de la piraterie (voir le paragraphe 57 ci-dessous) ainsi que le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (voir plus loin le paragraphe 83). Cette partie de la Convention prévoit également un droit de visite (art. 110) ainsi que le droit de poursuite (art. 111), qui sont particulièrement importants dans le contexte de la sécurité maritime. La Convention stipule que des

pouvoirs de police ne peuvent être exercés à l'égard de navires étrangers que par des navires de guerre ou aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qu'ils sont autorisés à cet effet¹².

53. Enfin, la Convention contient des dispositions relatives au règlement pacifique des différends et aux procédures obligatoires débouchant sur des décisions obligatoires (Partie XV). Les autres dispositions de la Convention concernant certaines menaces spécifiques à la sécurité maritime seront examinées dans la sous-section 2 ci-dessous.

2. Mesures adoptées pour combattre des menaces spécifiques à la sécurité maritime

a) Piraterie et vols à main armée contre des navires

54. Le nombre d'incidents de piraterie et de vols à main armée a recommencé à augmenter, et certaines régions du globe sont particulièrement affectées. La piraterie et les vols à main armée contre les navires menacent la sécurité maritime, en particulier en mettant en danger la vie des gens de mer ainsi que la sécurité de la navigation et du commerce. Ces crimes font des morts et des blessés, des gens de mer sont pris en otage, le commerce et la navigation se trouvent gravement perturbés, les armateurs perdent de l'argent¹³, les primes d'assurance et le coût des mesures de sécurité augmentent, les prix de revient et le coût des produits s'accroissent pour les producteurs et les consommateurs et il peut en outre être causé des dommages au milieu marin. De telles attaques ont de très vastes ramifications, font obstacle à l'aide humanitaire et accroissent le coût des transports vers les régions affectées¹⁴. Par exemple, les incidents récents de piraterie et de vols à main armée dirigés contre des navires navigant au large de la côte de la Somalie ont perturbé la livraison aux populations, qui en ont un besoin désespéré, de l'aide alimentaire du Programme alimentaire mondial (voir le document A/62/66/Add.1, par. 104 et 105).

55. Les incidents de piraterie et de vols à main armée contre les navires sont de plus en plus violents, et certaines des attaques les mieux préparées sont sans doute le fait de criminels bien organisés (voir A/56/58, par. 180). Aussi INTERPOL a-t-elle mis sur pied le projet Bada, qui a pour but d'identifier les membres de bandes de criminels et leurs structures hiérarchiques, leurs secteurs d'opération, leur *modus*

¹² Plusieurs dispositions de la Convention définissent les pouvoirs de police et autres droits spécifiques des navires de guerre ainsi que leurs obligations et les conditions dans lesquelles ces navires peuvent exercer lesdits pouvoirs (voir les articles 29 à 32, 95, 102, 107, 110 et 111, 224 et 236). L'article 30 stipule que si un navire de guerre ne respecte pas les règles et règlements de l'État côtier relatifs au passage dans la mer territoriale et passe outre à la demande qui lui est faite de s'y conformer, l'État côtier peut exiger que ce navire quitte immédiatement la mer territoriale.

¹³ Les navires détournés sont parfois rebaptisés, repeints et dotés de livres de bord et de connaissements falsifiés. Pour faire face à ce problème, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté en 2001 sa résolution A.923(22) relative aux mesures visant à prévenir l'enregistrement de navires fantômes.

¹⁴ L'augmentation marquée du nombre d'attaques enregistré en 2007 a compromis la livraison d'une aide humanitaire à des centaines de milliers de Somaliens (commentaire du Programme alimentaire mondial).

operandi et les liens entre les cas de piraterie et de vols à main armée contre les navires et d'autres activités criminelles¹⁵.

56. L'OMI a signalé 4 446 incidents de piraterie et de vols à main armée en mer depuis qu'elle a commencé à compiler des statistiques, en 1984¹⁶. Le Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale a relevé que le nombre d'incidents de piraterie et de vols à main armée qui avaient été signalés s'était accru de 10 % en 2007 par rapport à 2006 par suite, notamment, de la multiplication de ces incidents au Nigéria et en Somalie ainsi que des incidents violents¹⁷. Il est fort probable que les statistiques disponibles dissimulent l'ampleur du problème, les armateurs hésitant à signaler les incidents survenus de crainte de perturber ainsi leurs activités et de voir leurs primes d'assurance augmenter. Les compagnies d'assurance, pour leur part, ont également tendance à régler les demandes d'indemnité de façon discrète.

57. La Convention sur le droit de la mer dispose que tous les États ont l'obligation de coopérer dans toute la mesure possible à la répression de la piraterie (art. 100) et que tout État peut, en haute mer, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord (art. 105). Ces dispositions sont également applicables dans la zone économique exclusive (par. 2 de l'article 58).

58. S'agissant des actes de vols à main armée commis à l'encontre de navires dans les eaux intérieures ou la mer territoriale d'un État¹⁸, les pouvoirs de police relèvent essentiellement de la responsabilité des États côtiers. Les vols à main armée contre les navires constituent également une infraction en vertu de la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) (voir aussi le paragraphe 68 ci-après) et, dans certains cas, de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée de 2000.

59. L'Assemblée générale a, à maintes reprises, encouragé les États à coopérer pour combattre la piraterie et les vols à main armée en mer dans ses résolutions

¹⁵ Informations communiquées par INTERPOL.

¹⁶ Statistiques au 30 octobre 2007. Au cours des 10 premiers mois de 2007, il y a eu 251 incidents dans les zones suivantes : sud de la mer de Chine (59), est de l'Afrique (58), ouest de l'Afrique (48), océan Indien (41), Amérique du Sud (20), détroits de Malacca (10), mer d'Arabie (7), golfe Persique (4), Méditerranée (3) et mer du Nord (1) (OMI, Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires, rapports trimestriels et mensuels, MSC.4/Circ. 105, 106, 110 et 111).

¹⁷ Selon le Bureau maritime international, le nombre d'incidents de piraterie en Asie a diminué grâce à la vigilance accrue et au renforcement des patrouilles des États riverains. L'adoption de nouvelles mesures, comme les escortes par la Marine française des navires transportant l'aide alimentaire, ainsi que le resserrement de la coopération entre les États côtiers et les forces navales étrangères au large des côtes de la Somalie apparaissent également comme une des tendances positives. Voir Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale, *Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre de navires, Rapport annuel 2007*.

¹⁸ Le Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes et des poursuites judiciaires concernant les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires [OMI, résolution A.922(22) (2001)] définit les vols à main armée à l'encontre d'un navire comme étant « les actes illicites de violence ou de détention, ou toute déprédation ou menace de déprédation, autres qu'un acte de piraterie, dirigés contre un navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, dans une zone relevant de la juridiction d'un État ».

relatives aux océans et au droit de la mer (voir, par exemple, les paragraphes 61 et 62 de la résolution 62/215 de l'Assemblée générale). La coordination et la coopération dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires ont été l'un des principaux thèmes de discussion lors de la deuxième réunion du Processus consultatif, en 2001 (voir A/56/121).

60. L'OMI et le Programme alimentaire mondial ont eux aussi encouragé un resserrement de coopération entre les États côtiers, les États du pavillon et les autres États pour réduire les incidents de piraterie au large des côtes de la Somalie¹⁹. Dans sa résolution 1772 (2007), le Conseil de sécurité a, entre autres, encouragé les États Membres dont les forces navales et les aéronefs militaires opèrent dans les eaux internationales et l'espace aérien adjacents à la côte de la Somalie à faire preuve de vigilance pour prévenir tout acte de piraterie et à adopter les mesures appropriées pour protéger les navires de commerce, en particulier ceux qui transportent des secours humanitaires.

61. Pour faciliter la mise en œuvre des instruments internationaux pertinents, l'OMI a promulgué des circulaires afin de donner aux armateurs et aux compagnies de transport maritime, aux capitaines et aux équipages, des indications concernant les mesures à prendre pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et de vols à main armée contre les navires, et a adressé des recommandations aux gouvernements pour les aider à prévenir et à réprimer de tels actes²⁰. L'OMI a également adopté un Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires [résolution A.922 (22)]. En outre, l'OMI organise des séminaires et programmes régionaux de formation pour aider les États à mettre en place un cadre national approprié pour combattre de tels crimes. Le Comité maritime international a publié un projet de loi type sur les actes de piraterie et de violence en mer²¹. Enfin, INTERPOL a récemment fait savoir qu'elle avait l'intention de lancer une base de données mondiale sur les navires volés¹⁵.

62. Diverses mesures ont été envisagées pour renforcer la coopération aux échelons régional et bilatéral. Par exemple, l'Accord de coopération régionale pour la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis contre les navires en Asie dispose que les États parties doivent adopter des mesures pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires, échanger des informations et s'entraider sur le plan judiciaire. Le Centre de partage des informations créé dans le cadre de l'Accord de coopération régionale centralise les renseignements concernant

¹⁹ Dans sa résolution A.1002 (25) relative à la piraterie et aux vols à main armée contre des navires dans les eaux se trouvant au large de la côte de la Somalie en date du 29 novembre 2007, l'Assemblée de l'OMI a, entre autres, prié le Gouvernement fédéral provisoire de la Somalie d'autoriser que des navires de guerre, ou aéronefs militaires ou autres navires ou aéronefs portant des marques indiquant clairement qu'ils sont en service public et qui opèrent dans l'océan Indien de pénétrer dans sa mer territoriale lorsqu'ils opèrent contre des pirates ou des pirates soupçonnés et des voleurs à main armée qui mettent en danger la sécurité de la vie en mer, a instamment engagé le Gouvernement à adopter différentes mesures pour combattre la piraterie et le vol à main armée contre les navires autorisés à battre leur pavillon dans les eaux se trouvant au large de la Somalie et a demandé aux gouvernements des pays de la région de conclure et de mettre en œuvre un accord régional en vue de prévenir, de dissuader et de réprimer la piraterie et les vols à main armée contre les navires.

²⁰ MSC/Circ.622/Rev.1 et MSC/Circ.623/Rev.3. Un projet d'accord régional de coopération pour la prévention et la répression de tels actes figure en annexe à la circulaire 622/Rev.1.

²¹ Annuaire 2000 du Comité maritime international.

les incidents de piraterie et de vols à main armée commis dans les mers d'Asie. En outre, le Réseau sous-régional intégré de garde-côtes qu'il est prévu de créer sous l'égide de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre permettrait aux navires garde-côtes des États participants de poursuivre les navires soupçonnés de piraterie ou de vols à main armée dans la mer territoriale des autres États parties afin de faciliter la répression²². Un accord régional sur la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires est également envisagé pour l'ouest de l'océan Indien²³.

b) Actes de terrorisme dirigés contre la navigation maritime, les installations au large et d'autres intérêts maritimes

63. La navigation maritime, les installations au large et d'autres intérêts maritimes peuvent être des cibles potentielles pour des attaques terroristes qui risqueraient d'avoir des effets de très large portée et ainsi constituer une menace majeure pour la sécurité maritime²⁴.

64. Il existe à l'heure actuelle 16 instruments mondiaux et 14 instruments régionaux se rapportant à une large gamme d'infractions terroristes (voir A/62/160, par. 120). En ce qui concerne plus particulièrement les actes terroristes dirigés contre la navigation maritime, les installations au large et d'autres intérêts maritimes, il y a lieu de citer notamment les instruments ci-après : a) la Convention SOLAS; b) la Convention SUA et son Protocole de 2005; et c) le Protocole SUA et son Protocole de 2005. Il y a lieu de citer également les dispositions de la Convention sur le droit de la mer relatives au pouvoir de contrôle de l'État du pavillon et aux pouvoirs de police que les États peuvent exercer en vertu de la Convention (voir par. 46 à 53 ci-dessus).

65. Certaines des dispositions du chapitre V de la Convention SOLAS (Sécurité de la navigation) ainsi que de son chapitre XI-2 (Mesures spéciales visant à renforcer la sécurité maritime) ont été élaborées, essentiellement, pour écarter la menace d'actes terroristes. Le chapitre V prévoit deux types de système de surveillance des navires : les systèmes d'identification automatique et les dispositifs d'identification et de suivi des navires à grande distance. Les navires visés doivent être équipés de systèmes d'identification automatique transmettant des informations concernant l'identité, le type, la position, le cap, la vitesse et la navigation du navire et d'autres informations ayant une incidence sur la sécurité, ces systèmes devant être opérationnels à tous moments, sauf lorsque des règles, normes ou accords internationaux prévoient que les informations concernant la navigation doivent être tenues confidentielles.

66. La règle V/19.1 de la Convention SOLAS relative aux dispositifs d'identification et de suivi des navires à grande distance est entrée en vigueur le

²² Voir www.mowca.org/news3-e.htm. L'Assemblée générale des Ministres de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre a récemment adopté une résolution qui constitue la base des plans d'action qui doivent être élaborés pour la mise en œuvre du réseau intégré de garde-côtes (voir OMI, document LEG 93/13, par. 12 c).1).

²³ Une réunion sous-régionale sur la piraterie et les vols à main armée contre les navires dans l'ouest de l'océan Indien doit avoir lieu à Dar es Salaam du 14 au 18 avril 2008.

²⁴ Voir par exemple le rapport du Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques intitulé « La sûreté des transports maritimes : Facteurs de risques et répercussions économiques », juillet 2003.

1^{er} janvier 2008 et s'applique à tous les navires construits depuis le 31 décembre 2008, son application progressive étant également prévue pour les navires construits avant cette date. Une fois que ces dispositifs seront opérationnels²⁵, les gouvernements des États parties à la Convention SOLAS recevront des informations sur les navires qui naviguent dans un rayon de 1 000 milles marins de leur côte afin de pouvoir ainsi suivre leurs mouvements et identifier ceux qui peuvent menacer la sécurité internationale et aussi faciliter les opérations de recherche et de sauvetage (voir également le paragraphe 191 ci-dessous et le document A/61/63/Add.1, par. 66 à 70). En octobre 2007, le Comité de la sécurité maritime a adopté un certain nombre de décisions visant à assurer la mise en service rapide des dispositifs d'identification et de suivi de navires à grande distance (voir OMI, document MSC 83/28, par. 6.81 à 6.96).

67. Le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS comprend une série de mesures visant à renforcer la sécurité à bord des navires et à l'interface navires-ports, et il impose en particulier aux navires l'obligation de se conformer au Code ISPS (voir SOLAS CONF.5/34, annexe 1, résolution 2 de la Conférence, annexe). Aux termes de ce code, les navires et les installations portuaires doivent procéder à des évaluations des risques, élaborer des plans de sécurité et désigner des agents de sécurité chargés de superviser leur application. Bien que le Code ISPS ne soit pas applicable aux installations au large (voir par. 51 ci-dessus), la directive 4.19 de la Partie B stipule que les États doivent envisager d'adopter des mesures de sécurité appropriées concernant les plates-formes fixes et flottantes et les plates-formes de forage au large²⁶. En outre, lors de la cinquième Conférence SOLAS, l'OMI a encouragé les États à faciliter l'intégration de ces mesures au Code ISPS (voir SOLAS CONF.5/34, résolution 7 de la Conférence, annexe 2).

68. Le principal objectif de la Convention SUA est de faire en sorte que des mesures appropriées soient prises à l'encontre des personnes qui commettent des actes illicites contre des navires, qu'il s'agisse de la saisie de navires par la force, d'actes de violence dirigés contre les personnes se trouvant à bord ou du fait de placer à bord d'un navire des engins risquant d'endommager ou de détruire le navire. Une fois que les suspects ont été arrêtés, les États parties sont tenus de les poursuivre ou de les extradier. La Convention SUA contient également des dispositions relatives à l'entraide judiciaire, à la coopération en matière de prévention des infractions et aux échanges d'informations entre les États parties. Le Protocole SUA applique nombre des dispositions de la Convention aux infractions commises contre une plate-forme fixe située sur le plateau continental ou à bord d'une telle plate-forme.

69. Lorsqu'ils seront entrés en vigueur, les Protocoles de 2005 élargiront la liste des infractions visées par la Convention SUA et le Protocole SUA à plusieurs autres actes terroristes. La Convention SUA modifiée couvrira des infractions comme l'utilisation d'un navire en vue de causer des décès, des blessures graves ou des dégâts lorsque cette utilisation a pour but, en elle-même ou par ses circonstances, d'intimider une population ou de forcer un gouvernement ou une institution

²⁵ Ces dispositifs doivent être opérationnels le 30 décembre 2008.

²⁶ Pour de plus amples informations, voir A/58/65, par. 104 à 108 et A/59/62, par. 158 à 160. L'OMI s'occupe actuellement des aspects concernant la sécurité de l'exploitation des navires qui ne relèvent pas du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS ni du Code ISPS; voir également par. 120 ci-dessous.

internationale à commettre ou à s'abstenir de commettre tel ou tel acte, et couvrira aussi le fait de transporter illégalement et sciemment à bord d'un navire une personne qui a commis une infraction à la Convention SUA ou une infraction d'une quelconque des neuf conventions internationales contre le terrorisme énumérées dans son annexe (voir également le paragraphe 77 ci-dessous). En particulier, le Protocole de 2005 contient des dispositions relatives à l'arraisonnement des navires par un État partie qui n'est pas l'État du pavillon lorsqu'il y a des motifs raisonnables de penser que ce navire, ou une personne qui se trouve à son bord, est ou a été impliqué dans une infraction à la Convention ou est sur le point de commettre une telle infraction. Sous réserve de certaines exceptions, les arraisonnements ne peuvent avoir lieu qu'avec le consentement exprès de l'État du pavillon. Un certain nombre de conditions doivent être remplies lorsqu'un État partie aborde ainsi un navire (voir également le document A/61/63, par. 96 à 100).

70. Le Conseil de sécurité a adopté plusieurs résolutions qui prévoient une large gamme de mesures visant à combattre le terrorisme international [voir, par exemple, la résolution 1373 (2001)], y compris des résolutions imposant aux États des obligations spécifiques de prévenir et de réprimer les actes de terrorisme dirigés contre des navires, des installations au large et d'autres intérêts maritimes. Par exemple, aux termes des résolutions 1735 (2006) et 1526 (2004), les États sont tenus de prévenir la livraison, la vente ou le transfert d'armes et de matériels connexes à certains individus, groupes, entreprises et entités soupçonnés de terrorisme au moyen de navires battant leur pavillon ou d'aéronefs ayant leur nationalité. L'Assemblée générale a elle aussi adopté diverses résolutions touchant la prévention et la répression des actes de terrorisme, ainsi que d'importants instruments visant à promouvoir la lutte contre le terrorisme (voir www.un.org/terrorism/ga).

71. Au plan régional, les instruments concernant la prévention des actes terroristes sont notamment la Convention de l'ASEAN sur la lutte contre le terrorisme et le Protocole additionnel à la Convention sur la répression du terrorisme conclue sous l'égide de l'Association sud-asiatique de coopération régionale²⁷, qui répriment l'une et l'autre les infractions visées dans les autres conventions internationales contre le terrorisme, y compris la Convention SUA et le Protocole SUA. Il y a lieu de citer enfin un certain nombre d'accords, d'arrangements et d'initiatives de coopération de caractère bilatéral. Par exemple, l'Initiative sur la sécurité des conteneurs est un arrangement de coopération conclu entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et 57 ports participants de 32 autres pays qui vise à améliorer la sécurité des conteneurs en identifiant et en contrôlant les conteneurs qui présentent des risques élevés et en empêchant toute effraction en transit (voir http://www.cbp.gov/xp/cgov/border_security/abi/). Il a également été conclu plusieurs accords bilatéraux concernant l'arraisonnement des navires (voir par exemple, www.state.gov/t/isn/c12386.htm).

c) Trafic illicite d'armes légères et d'armes de destruction massive

72. Le trafic illicite par mer d'armes légères et d'armes biologiques, chimiques et nucléaires constitue l'une des principales menaces à la sécurité maritime. Le Conseil de sécurité a reconnu que la dissémination des armes légères et illicites était un

²⁷ Voir www.aseansec.org/19250.htm et www.saarc-sec.org. La Convention de l'ASEAN criminalise également les infractions visées dans les Protocoles de 2005.

obstacle au règlement pacifique des différends, faisait dégénérer ceux-ci en conflits armés et contribuait à prolonger ces conflits (voir S/PRST/2005/7). L'Assemblée générale a elle aussi considéré que l'absence de normes internationales communes pour l'importation, l'exportation et le transfert d'armes classiques était un facteur contribuant aux conflits, aux déplacements de populations, à la criminalité et au terrorisme, et portait ainsi atteinte à la paix, à la réconciliation, à la sûreté, à la sécurité, à la stabilité et au développement durable (voir la résolution 61/89 de l'Assemblée générale, préambule).

73. S'agissant des armes biologiques, chimiques et nucléaires, l'AIEA a récemment convoqué à Édimbourg, du 19 au 22 novembre 2007, une conférence internationale intitulée « Conférence internationale sur le trafic illicite : expériences collectives et perspectives », qui est parvenue à la conclusion, entre autres, que le trafic illicite de matières nucléaires demeurait un sujet de préoccupation pour la communauté internationale et que les efforts visant à mettre en place des systèmes efficaces de contrôle des mouvements de matières nucléaires et d'autres substances radioactives devaient être poursuivis²⁸. La base de données de l'AIEA sur le trafic illicite a confirmé au total 275 incidents faisant intervenir une possession non autorisée de matières nucléaires et des activités criminelles connexes entre janvier 1993 et décembre 2006, dont beaucoup avaient été signalées par des États du littoral de la mer Noire²⁹.

74. L'insuffisance des mesures de contrôle appliquées par l'État du pavillon et l'État du port sont au nombre des difficultés qu'il y a à contrôler les mouvements internationaux d'armes³⁰. Or, la Convention sur le droit de la mer fait l'obligation à l'État du pavillon d'exercer un contrôle efficace sur les navires qui battent son pavillon. En outre, les dispositions de la Convention relatives au passage inoffensif, au passage en transit, au passage archipélagique et à la zone contiguë sont particulièrement pertinentes dans le contexte de la prévention du trafic illicite d'armes légères et d'armes de destruction massive.

75. Le trafic illicite d'armes légères fait l'objet de plusieurs instruments internationaux³¹, mais il n'existe à l'heure actuelle aucun instrument mondial relatif au contrôle des armes légères qui régleme spécifiquement leur trafic par mer. Le Conseil de sécurité a adopté un certain nombre de résolutions visant à limiter le trafic illicite d'armes par mer, dont sa résolution 1701 (2006), par laquelle il a

²⁸ Voir www.pub.iaea.org/MTCD/Meetings/PDFplus/2007/cn154/EdinburghFindings.pdf.

²⁹ « IAEA Illicit Trafficking Database releases latest aggregate statistics », rapport interne, 11 septembre 2007, disponible à l'adresse <http://www.iaea.org/NewsCenter/News/2007/itdb.html>; conclusions du séminaire international intitulé « Comment la région de la mer Noire peut-elle contribuer au renforcement de la sécurité mondiale? », tenu à Bucarest du 7 au 9 juin 2007, disponible à l'adresse <http://www.nonproliferation.ro/pagini/conclusions-and-recommendations.php>.

³⁰ Voir le rapport du Groupe d'experts gouvernementaux créé par la résolution 54/54 V de l'Assemblée générale en date du 15 décembre 1999, intitulée « Armes légères » (A/CONF.192/PC/33, par. 31 et 79 et 80).

³¹ Voir, par exemple, le Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée; la Convention de la CEDEAO sur les armes légères et de petit calibre, leurs munitions et autres matériels connexes; la Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de munitions, d'explosifs et d'autres matériels connexes et le Protocole de Nairobi pour la prévention, le contrôle et la réduction des armes légères dans la région des Grands lacs et la corne de l'Afrique.

autorisé la Force intérimaire des Nations Unies au Liban à aider les autorités libanaises à réprimer le trafic illicite d'armes par mer dans les eaux territoriales libanaises (voir A/62/66/Add.1, par. 97).

76. De nombreuses initiatives ont été prises aussi au plan international pour combattre le trafic illicite d'armes légères, y compris le Programme d'action en vue de prévenir, combattre et éliminer le commerce illicite des armes légères sous tous ses aspects (voir A/CONF.192/15, chap. IV). Le Groupe d'experts gouvernementaux désignés par le Secrétaire général a reçu pour mandat d'examiner la viabilité, le champ d'application et les paramètres généraux d'un instrument global et juridiquement contraignant établissant des normes internationales communes pour l'importation, l'exportation et le transfert d'armes classiques, et de faire rapport à ce sujet à l'Assemblée générale à sa soixante-troisième session (voir résolution 61/89 de l'Assemblée générale, par. 2).

77. Le transfert d'armes biologique, chimiques et nucléaires est réglementé par plusieurs traités spécialisés, dont la Convention de 1980 relative à la protection physique des matières nucléaires³². En outre, le Protocole de 2005 à la Convention SUA, lorsqu'il sera entré en vigueur, réprimera le transport à bord d'un navire : 1) de substances radioactives ou d'explosifs, en sachant que ces substances doivent être utilisées pour causer ou menacer de causer des décès ou des blessures ou des dommages graves afin d'intimider une population ou d'obliger un gouvernement ou une organisation internationale à commettre ou à s'abstenir de commettre tel ou tel acte; 2) d'une arme biologique, chimique ou nucléaire en sachant qu'il s'agit d'une arme de ce type; 3) de tout matériel source, toute matière fissile ou tout équipement ou matériel spécifiquement conçu ou destiné au traitement, à l'utilisation ou à la production de matière fissile spéciale, en sachant que cette matière ou ce matériel doit être utilisé aux fins d'une explosion nucléaire ou de toute autre activité nucléaire non soumise à garantie conformément à un accord général de garanties de l'AIEA; ou 4) de tout matériel, toute matière, tous logiciels ou toute technologie connexe constituant une composante importante dans la conception ou la fabrication d'une arme biologique, chimique ou nucléaire ou de ses vecteurs, dans l'intention de les utiliser à cette fin.

78. Des accords internationaux, comme le Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, la Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication et du stockage d'armes bactériologiques (biologiques) et à toxines et sur leur destruction et la Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'utilisation d'armes chimiques et sur leur destruction, contiennent en ce qui concerne le transfert d'armes bactériologiques, chimiques et nucléaires des restrictions ou interdictions qui peuvent également être applicables dans le contexte maritime. Par exemple, tout État partie à la Convention sur les armes chimiques est tenu d'adopter les mesures nécessaires pour interdire aux personnes physiques et morales se trouvant en quelque lieu de son territoire ou en tout autre lieu placé sous sa juridiction telle qu'elle est reconnue par le droit international d'entreprendre quelque activité que ce soit qui est interdite à un État partie par la Convention, de n'autoriser aucune activité interdite à un État partie par la Convention, en quelque lieu placé sous son contrôle, et d'appliquer sa législation pénale à toute activité interdite à un État partie par la présente Convention, qui est entreprise en quelque

³² Des restrictions sont également prévues par les traités relatifs au désarmement, voir <http://disarmament.un.org/treatystatus.nsf>.

lieu que ce soit par des personnes physiques possédant sa nationalité, conformément au droit international. Il a été suggéré que les États parties à la Convention sur les armes chimiques ont sans doute une obligation générale d'adopter des mesures pour interrompre un transfert d'armes chimiques ou de produits chimiques contraires aux dispositions de la Convention ou de faciliter son interruption, soit en leur qualité d'État du pavillon, soit en leur qualité d'État côtier, et que l'obligation générale de coopérer stipulée dans la Convention peut revêtir, entre autres, la forme d'accords d'arraisonnement de navires³³.

79. Le Conseil de sécurité, dans sa résolution 1540 (2004), a, entre autres, décidé que tous les États doivent arrêter et instituer des activités appropriées et efficaces de contrôle aux frontières et de police afin de détecter, dissuader, prévenir et combattre, y compris, si nécessaire, en faisant appel à la coopération internationale, le trafic et le courtage d'armes biologiques, chimiques ou nucléaires et leur transfert à des acteurs non étatiques. Il a également demandé à tous les États d'agir de concert pour empêcher le trafic des armes biologiques, chimiques ou nucléaires, de leurs vecteurs et des éléments connexes³⁴.

80. Plusieurs régimes de contrôle des exportations ont été institués pour prévenir la prolifération d'armes biologiques, chimiques et nucléaires et de leurs vecteurs, parmi lesquels il convient de citer le Groupe Australie, le Régime de contrôle de la technologie des missiles, le Groupe des fournisseurs nucléaires, l'Arrangement de Wassenaar et le Comité Zangger (voir <http://disarmament.un.org/wmd/expctrl.html>).

81. L'Initiative de sécurité contre la prolifération est un accord de coopération conclu entre un certain nombre d'États dans le but de mettre en place des mesures concertées visant à détecter et à prévenir les expéditions d'armes de destruction massive, de leurs systèmes de vecteurs et de matériel connexe à destination et en provenance d'États et d'acteurs non étatiques considérés comme suscitant des préoccupations en matière de prolifération, conformément à une série de principes d'interdiction convenus³⁵. Les États participants s'engagent à arraisonner les navires battant leur pavillon dont ils ont des raisons de soupçonner qu'ils transportent des armes de destruction massive et à y perquisitionner, à envisager sérieusement d'accorder leur consentement, dans les circonstances appropriées, à l'arraisonnement et à la perquisition de navires battant leur propre pavillon par d'autres États et à intercepter les navires dont ils ont des raisons de soupçonner qu'ils se livrent au trafic illicite dans leurs eaux intérieures, leur mer territoriale et leur zone contiguë, et à y perquisitionner. L'Initiative a cependant suscité un certain nombre de craintes (voir, par exemple, A/62/133, par. 7; SPLOS/148, par. 85 et SPLOS/164, par. 101).

³³ Informations communiquées par l'Organisation pour l'interdiction des armes chimiques. Voir également l'article VII de la Convention sur les armes chimiques.

³⁴ Le Bureau des Nations Unies pour les affaires de désarmement a tenu son deuxième atelier sur l'application de la résolution 1540 (2004) à Gaborone les 27 et 28 novembre 2007 (voir <http://www.un.org/News/Press/docs/2007/afr1624.doc.htm>).

³⁵ Au 9 novembre 2007, 86 États participaient à l'Initiative et 8 avaient signé des accords bilatéraux d'arraisonnement des navires avec les États-Unis dans le contexte des principes d'interdiction à la base de l'Initiative (<http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>).

d) Trafic de stupéfiants et de psychotropes

82. Le trafic de stupéfiants et de psychotropes par mer pose une grave menace pour la sécurité maritime. D'après les rapports, 70 % environ des quantités totales de stupéfiants saisis sont confisqués soit pendant soit après le transport par mer³⁶. Les bateaux de pêche, les bateaux de plaisance et les porte-conteneurs sont les moyens de transport favoris des réseaux criminels (voir UNODC/HONLAC/2007/3). Les drogues sont souvent cachées dans des cargaisons légitimes sur les porte-conteneurs à l'insu et sans la participation des équipages³⁶ et les bateaux de pêche sont utilisés pour assurer tant le transport des drogues que le ravitaillement en carburant et en provisions en mer. Les réseaux criminels modifient régulièrement les modes de transport et les itinéraires pour éviter la détection et s'adapter à l'évolution des marchés de la drogue (voir UNODC/HONLAC/2006/5).

83. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fait obligation aux États du pavillon d'exercer effectivement leur contrôle sur les navires battant leur pavillon. En ce qui concerne les droits des États côtiers en matière de mise en application de la loi, les dispositions concernant le passage inoffensif, le passage en transit, le passage archipelagique, la zone contiguë et le droit de poursuite sont particulièrement pertinentes. En haute mer et par voie de référence dans la zone économique exclusive, la Convention oblige tous les États à coopérer à la répression du trafic de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent des navires et prévoit que l'État du pavillon puisse demander la coopération d'autres États lorsqu'il a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre à de telles activités (art. 108). La Convention prévoit également le droit de visite.

84. La Convention de 1988 des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (Convention sur les stupéfiants) stipule que l'État du pavillon doit établir sa compétence en ce qui concerne les infractions commises à bord de navires battant son pavillon³⁷. L'article 17 de la Convention a pour objet la mise en application de l'article 108 de la CNUDM. Au titre de cet article, un État partie autre que l'État du pavillon qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire exerçant la liberté de navigation se livre au trafic illicite peut demander à l'État du pavillon confirmation de l'immatriculation de ce navire et, si celle-ci est confirmée, demander à cet État l'autorisation de prendre les mesures appropriées à l'égard de ce navire. Toute mesure prise conformément à ces dispositions doit tenir compte des droits et obligations et de l'exercice de la compétence des États côtiers en vertu de la CNUDM.

85. À l'échelon régional, deux accords ont été conclus en vue de faciliter l'application de l'article 17 de la Convention sur les stupéfiants et de faire face à d'autres problèmes d'application des lois réprimant le trafic des stupéfiants par mer. L'Accord de 1995 du Conseil de l'Europe relatif au trafic illicite par mer, mettant en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de

³⁶ Aune, B.R., « Maritime drug trafficking : an underrated problem », http://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/bulletin/bulletin_1990-01-01_1_page008.html. Voir aussi *Rapport mondial sur les drogues 2006* (publication des Nations Unies, numéro de vente : E.06.XI.10, vol. I et II).

³⁷ D'autres instruments internationaux, notamment la Convention unique sur les stupéfiants de 1961 et la Convention sur les substances psychotropes de 1971, ne contiennent pas de dispositions spécifiques concernant le trafic par la mer.

stupéfiants et de substances psychotropes et l'Accord de 2003 sur la coopération dans la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par mer et par air dans les Caraïbes permettent tous deux à un État partie autre que l'État du pavillon d'arraisonner et de visiter les navires suspects lorsqu'ils se trouvent au large de la mer territoriale de tout État. Le consentement préalable de l'État du pavillon n'est pas nécessaire en vertu de l'accord caribéen à moins que l'État du pavillon ne notifie expressément le dépositaire de cette condition.

86. De nombreux accords et arrangements bilatéraux encouragent également la coopération en matière de répression du trafic de stupéfiants, comme l'accord entre le Costa Rica et les États-Unis d'Amérique concernant la création d'un programme conjoint d'arraisonnement des navires à des fins d'exécution, visant à faciliter et autoriser l'exécution, et l'échange en temps réel par Internet entre l'Équateur et la Colombie d'informations sur les mouvements de navires et de données de base connexes (voir UNODC/HONLAC/2007/3, par. 66).

87. En plus d'aider les États à résoudre les problèmes pratiques que pose l'application de la Convention sur les stupéfiants, par exemple la confirmation de l'immatriculation prescrite à l'article 17³⁸, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime a également promu la coopération et l'échange d'informations sur le trafic entre les organismes grâce à son programme de contrôle des conteneurs. Ce programme, dont l'objectif principal est d'aider les organismes d'application de la loi des pays en développement à identifier les conteneurs à haut risque, est maintenant mis en œuvre à titre expérimental dans quatre pays³⁹. L'Office a également mis sur pied des mécanismes d'échange d'informations permettant aux États d'envoyer et de recevoir des alertes concernant les mouvements de conteneurs suspects, et il a élaboré un projet de coopération entre les forces de l'ordre et les organes de renseignement pour lutter contre le trafic de cocaïne de l'Amérique latine vers l'Afrique de l'Ouest grâce à l'amélioration des moyens de répression (UNODC/HONLAC/2007/2, par. 11 et 13)³⁹. L'OMI a aussi adopté des Directives révisées 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 internationaux⁴⁰.

88. Les chefs des services nationaux de lutte contre le trafic de drogue ont souligné la nécessité de mener des patrouilles conjointes ou coordonnées en mer avec leurs partenaires régionaux, de coordonner l'action des organes chargés de l'application de la loi et de renforcer la coopération internationale dans le domaine de l'exécution (UNODC/HONLAP/2006/5, par. 5; UNODC/HONLAC/2006/5, par. 10; UNODC/HONEURO/2007/5, par. 4; UNODC/HONLAF/2005/5, par. 3). Dans la région des Caraïbes et de l'Amérique latine, plusieurs initiatives de coopération et mesures nationales ont été mises en œuvre (voir aussi UNODC/HONLAC/2007/3 pour un exposé plus détaillé). De même, en Europe, le

³⁸ L'Office a publié le *Guide pratique destiné aux autorités nationales compétentes désignées conformément à l'article 17 de la Convention de 1988 des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes*, le *Guide de formation sur la répression du trafic de drogues par mer* et le *Commentaire sur la Convention des Nations Unies de 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes* [publications des Nations Unies numéro de vente : 98.XI.5 (E/CN.7/590)].

³⁹ Contribution de l'ONUUDC.

⁴⁰ *Rapport de la trente-quatrième session du Comité de la simplification des formalités*, FAL.34/19, par. 7.3 et annexe 2 [résolution FAL.9(34)].

Centre d'analyse et d'opérations contre le trafic maritime de stupéfiants joue un rôle important comme centre de liaison pour l'échange de renseignements et la coordination d'opérations⁴¹. En Afrique, une coopération étroite entre les forces de l'ordre et la réalisation d'opérations conjointes avec les autorités européennes a permis des saisies importantes de substances interdites (voir UNODC/HONLAF/2005/5, par. 8 et 10). En Asie et dans le Pacifique, les États coopèrent pour lutter contre le trafic de stupéfiants dans le cadre de diverses initiatives bilatérales et multilatérales (voir UNODC/HONLAP/2007/5, par. 8 à 10 et 14).

e) Trafic des migrants et traite des personnes par mer

89. Un nombre important de personnes continuent d'entrer chaque année dans des pays sans autorisation, notamment les victimes de trafic et de traite de personnes⁴². Les raisons des migrations clandestines sont nombreuses : désir d'échapper à des conflits, violations des droits de l'homme, privations économiques et épuisement des ressources naturelles. Les migrations clandestines comportent habituellement des risques considérables : bateaux ou embarcations impropres à la navigation, conditions inhumaines à bord, risque d'être abandonné en mer par les trafiquants. Les défis actuels liés au traitement des personnes sauvées en mer sont examinés dans la section C ci-dessous.

90. Préoccupée par l'accroissement des migrations clandestines et des cas d'exploitation et d'abus des migrants dans de telles situations, la communauté internationale s'est accordée à reconnaître que la traite des personnes et le trafic des migrants devraient être réprimés de toute urgence à tous les niveaux⁴³. Les pays de destination en particulier veulent maintenir des contrôles aux frontières et des contrôles d'immigration efficaces et contrer le crime organisé transnational.

⁴¹ UNODC/HONEURO/2007/5, par. 2c; le Centre d'analyse et d'opérations est un groupe intergouvernemental informel qui a été mis sur pied pour lutter contre l'entrée illicite de drogues en Europe par mer. Il regroupe l'Espagne, la France, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et le Royaume-Uni.

⁴² Étant donné la nature des activités, il est difficile d'estimer le nombre de personnes touchées. Un nombre sans précédent de personnes ont traversé clandestinement les frontières par la mer en 2006. On estime qu'en 2007, 18 000, 19 900, 13 000 et 29 500 personnes sont entrées respectivement en Espagne, en Italie, en Grèce et au Yémen. Les personnes décédées ou portées disparues ont été respectivement au nombre de 360, 471, 159 et 1 400 (voir www.unhcr.org/cgi-bin/texis/vtx/home). D'après les estimations, les deux tiers seulement des 300 000 personnes de l'Afrique subsaharienne qui tentent chaque année de rejoindre l'Union européenne par mer par les points d'entrée les plus proches y parviennent. Les rapports indiquent que le nombre de passagers clandestins a plus que triplé en 2006 par rapport à 2005, 667 d'entre eux ayant été découverts au cours de 244 incidents. Voir aussi A/58/65, par. 110 et 111 et A/62/66, par. 70 et 71. Selon les estimations, le nombre de personnes qui font l'objet chaque année de traite internationale dans le monde se situe entre 600 000 et 800 000. Voir le rapport de 2005 sur la loi de 2000 visant à protéger les victimes de traite et de violence, à l'adresse www.state.gov/g/tip/rls/tiprpt/2005.

⁴³ Voir le Résumé du Dialogue de haut niveau sur les migrations internationales et le développement (A/61/515), par. 17.

91. Le cadre juridique et politique applicable aux migrations internationales par mer est multiple : il comprend le droit international relatif aux droits de l'homme et aux réfugiés, le droit relatif au crime organisé transnational et le droit de la mer⁴⁴. La CNUDM oblige les États du pavillon à exercer un contrôle effectif sur les navires battant leur pavillon. S'agissant des droits des autres États à faire appliquer leur législation, les dispositions concernant le passage inoffensif, le passage en transit, le passage archipélagique, la zone contiguë, le droit de poursuite et le droit de visite sont particulièrement pertinentes pour la prévention du trafic des personnes.

92. Les instruments concernant le trafic des migrants et la traite des personnes comprennent notamment le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air (le Protocole sur les migrants) et le Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants (le Protocole sur la traite des personnes), additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée⁴⁵. Le Protocole sur les migrants permet à chaque État partie autre que l'État du pavillon d'arraisonner et de visiter un navire exerçant la liberté de navigation dont il soupçonne qu'il se livre au trafic illicite de migrants, et de prendre des mesures à son encontre, avec le consentement de l'État du pavillon et sous réserve de certaines garanties, par exemple des garanties concernant la sécurité et le traitement humain des personnes se trouvant à bord, et sous réserve des droits et obligations et de la compétence des États côtiers⁴⁶. Aucune disposition du Protocole n'a d'incidence sur les autres droits et obligations des États et des particuliers en vertu du droit international, y compris du droit international humanitaire et du droit international relatif aux droits de l'homme et en particulier, lorsqu'ils s'appliquent, de la Convention de 1951 et du Protocole de 1967 relatifs au statut des réfugiés ainsi que du principe de non-refoulement qui y est énoncé.

93. Au nombre des autres obligations qu'il impose, le Protocole sur la traite des personnes fait obligation aux États d'adopter des mesures pour prévenir l'utilisation des moyens de transport exploités par des transporteurs commerciaux pour la commission d'infractions liées à la traite des personnes, et de fournir aux victimes assistance et protection.

94. Avant l'adoption du Protocole sur les migrants, l'OMI a approuvé en 1988 des mesures provisoires non contraignantes de lutte contre les pratiques dangereuses associées au trafic ou transport clandestin de migrants illégaux par la mer (MSC/Circ.896/Rev.1). Ces mesures concernent certaines pratiques dangereuses associées à l'exploitation des navires, par exemple les violations de la Convention SOLAS qui mettent gravement en péril la vie ou la santé des personnes qui se trouvent à bord. L'OMI publie en outre des rapports semestriels sur les pratiques

⁴⁴ Pour de l'information sur les neuf principaux traités relatifs aux droits de l'homme, voir www.ohchr.org. Les instruments fondamentaux du droit international relatif aux réfugiés sont la Convention relative au statut des réfugiés de 1951 et le Protocole y relatif de 1967. La plus importante des protections garanties aux réfugiés par ces instruments est la défense d'expulsion et de refoulement (non-refoulement) (art. 33).

⁴⁵ Les guides législatifs de l'ONUDC pour l'application du Protocole sur les migrants et du Protocole sur la traite des personnes sont disponibles sur le site www.unodc.org. Il n'existe pas de définition générale du terme « migrant » en droit international (E/CN.4/2000/82, par. 25).

⁴⁶ Voir A/56/58, par. 228 à 233. L'article 8 du Protocole sur les migrants s'inspire de l'article 17 de la Convention sur les stupéfiants (voir par. 84 ci-dessus).

dangereuses associées au trafic ou au transport clandestin de migrants par la mer (voir <http://www.imo.org>).

95. Les questions relatives aux passagers clandestins sont traitées dans la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (voir aussi A/57/57, par. 164 à 170), notamment la coopération en vue d'empêcher l'embarquement des passagers clandestins, les obligations des capitaines de navire d'assurer le bien-être des passagers clandestins et l'attribution des responsabilités après la découverte de tels passagers. Ces mesures doivent être appliquées conformément aux principes de protection énoncés dans les instruments internationaux, notamment ceux concernant le statut des réfugiés. L'OMI publie des rapports trimestriels sur les passagers clandestins (voir <http://www.imo.org>).

96. Le problème des migrations clandestines par la mer a donné lieu à une coopération accrue entre les États, notamment ceux d'Afrique et d'Europe, principalement dans les domaines suivants : 1) le contrôle et la surveillance des frontières des pays de destination et la prévention des voyages clandestins par la mer⁴⁷; 2) le renforcement de la capacité des pays d'origine d'identifier les personnes ayant besoin de protection en vertu des instruments internationaux; 3) la gestion des migrations par les voies juridiques; et 4) la recherche de solutions aux causes profondes des migrations⁴⁸. Lors de la première Conférence ministérielle euro-méditerranéenne sur les migrations, qui s'est tenue en novembre 2007, les ministres ont adopté des conclusions dans lesquelles ils ont notamment pris des engagements à propos de questions comme les migrations légales, les migrations illégales et les migrations et le développement (http://www.eu2007.pt/UE/vEN/Noticias_Documentos/20071119Conclusoeseuromed.htm).

97. Dans ce cadre, l'un des défis que doivent relever les États est celui des « migrations mixtes », c'est-à-dire l'arrivée de personnes dont les protections et les droits au titre des instruments internationaux sont différents, et la nécessité d'accorder à ces personnes la pleine jouissance de ces protections et de ces droits⁴⁹ (voir également par. 132, 154 et 221 ci-dessous).

f) Pêche illégale, non déclarée et non réglementée

98. L'insécurité alimentaire a été reconnue comme l'une des principales menaces à la paix et à la sécurité internationales (voir A/59/565, par. 52). Dans le secteur de la pêche, la surexploitation des ressources halieutiques demeure un obstacle majeur à la durabilité des pêcheries et contribue ainsi à l'insécurité alimentaire dans le monde.

99. Il est bien reconnu que l'une des principales causes de la surpêche est la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (pêche INN)⁵⁰. Cette activité repose sur

⁴⁷ Par exemple, Frontex, l'agence européenne de gestion des frontières a mis sur pied des patrouilles conjointes avec plusieurs États africains afin de réprimer et de décourager la contrebande et la traite des personnes dans les pays d'origine.

⁴⁸ Voir par exemple le partenariat de l'UE et de l'Afrique sur les migrations, la mobilité et l'emploi. Voir aussi A/58/65, par. 111 et A/62/66, par. 74 et 75.

⁴⁹ Contribution du Haut-Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés.

⁵⁰ On estime qu'en 2005 la valeur totale de la pêche INN se situait entre 4,2 et 9,5 milliards de dollars des États-Unis. La valeur de cette pêche dans les zones économiques exclusives des États côtiers de l'Afrique subsaharienne se serait élevée à quelque 0,9 milliard de dollars des États-Unis, soit 19 % de la valeur actuelle au débarquement des prises dans cette région (Marine

des réseaux complexes d'agents et d'entités (voir le document COFI/2007/7 de la FAO), qui sapent les efforts internationaux de conservation et de gestion et entravent les progrès dans la voie de la sécurité alimentaire des populations dépendantes et le soutien de modes de subsistance durables et de stratégies visant à réduire la pauvreté des pêcheurs et de leurs communautés, en particulier dans les pays en développement.

100. La pêche INN est pratiquée dans différentes régions du monde, aussi bien en haute mer que dans les zones relevant de la juridiction des États côtiers. Elle est le fait de navires de pêche d'États membres et non membres d'organismes ou d'arrangements régionaux de gestion de la pêche. Une partie de la pêche INN est également associée au crime organisé (ibid.) et à d'autres activités illicites, par exemple à des actions visant à éviter la détection, au versement de pots-de-vin et à la corruption ainsi qu'à la résistance armée aux opérations de surveillance et d'exécution⁵¹. Les exploitants de navires de pêche qui se livrent à la pêche INN sont également plus susceptibles de faire fi des règles et règlements internationaux relatifs à la sécurité de la navigation, aux conditions de travail et au bien-être des pêcheurs.

101. Un facteur important à l'origine de la pêche INN est l'insuffisance du contrôle exercé par les États sur les navires de pêche battant leur pavillon. Ces activités persistent également en raison de l'accroissement de la demande de poisson et de produits de la mer (voir le document C2003/21 de la FAO). Pour les États côtiers, en particulier les États en développement, l'incapacité d'exercer effectivement une surveillance, un contrôle et un suivi des activités de pêche dans les zones relevant de leur juridiction crée un milieu favorable à la pêche INN (voir aussi par. 127 ci-dessous). En raison de la complexité inhérente à ces activités, la pêche INN ne sera éliminée que si, entre autres, les États du pavillon s'acquittent effectivement de leurs responsabilités et obligations, et si les mesures prises par les États du port ainsi que les mesures touchant les marchés sont bien appliquées (voir également sect. 3 du présent chapitre et chap. VII ci-dessous).

102. Plusieurs instruments internationaux fournissent un cadre juridique et politique pour réprimer la pêche INN. La CNUDM prescrit les mesures que peuvent prendre l'État du pavillon et l'État côtier contre les navires de pêche qui se livrent à cette activité. En vertu de la Convention, l'État du pavillon a l'obligation d'exercer effectivement un contrôle sur les navires battant son pavillon. En haute mer, l'État du pavillon a l'obligation de prendre ou de coopérer avec d'autres États pour prendre les mesures, applicables à leurs ressortissants, qui peuvent être nécessaires pour assurer la conservation des ressources biologiques de la haute mer (art. 117). Dans la mer territoriale, dans les détroits servant à la navigation internationale, dans les eaux archipélagiques et dans la zone économique exclusive, les États côtiers peuvent prendre des mesures pour faire respecter leurs lois et règlements.

103. L'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons (ANUP) et l'Accord de 1993 de la FAO visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer

Resources Assessment Group Ltd., *Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries: Final Report*, 2005, par. 6.1, disponible sur le site <http://www.high-seas.org>.

⁵¹ « Les mailles du filet se resserrent : arrêt de la pêche illégale en haute mer ». Rapport final du Groupe de travail ministériel sur la pêche INDNR en haute mer, 2006, chap. 2 et p. 61, disponible sur le site www.high-seas.org.

des mesures internationales de conservation et de gestion⁵² contiennent également des dispositions concernant les responsabilités de l'État du pavillon, les mesures à prendre par l'État du port et l'importance de la coopération internationale pour lutter contre les pratiques de pêche non viables. S'agissant des mesures à prendre par l'État du port, l'Accord sur les stocks de poissons fait obligation aux États parties de prendre des mesures conformes au droit international pour favoriser l'efficacité des mesures de conservation et de gestion à l'échelon sous-régional, régional et mondial. L'Accord sur les pêches prévoit également l'adoption par les organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche de régimes sous-régionaux et régionaux de coopération en matière d'exécution faisant intervenir les États autres que l'État du pavillon, sous réserve de certaines garanties (art. 21 et 22).

104. Au nombre des instruments non contraignants qui sont pertinents à l'égard de la lutte contre la pêche INN, on peut citer le Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable de 1995, le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, adopté en application du Code de conduite (voir A/59/63 et Corr.1, par. 53 à 85), et le dispositif type relatif aux mesures du ressort de l'État du port adopté en 2005 par la FAO (voir A/CONF.210/2006/1 et Corr.1, par. 275).

105. Des mesures multiples et complémentaires ont été adoptées par les États et par les organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche pour combattre la pêche INN (ibid., par. 258 à 266, 268 à 273, 274 à 276 et 286 à 291). Il s'agit de mesures de vérification, de contrôle et de surveillance (régimes d'arraisonnement et de visite et listes dites positives et négatives de navires de pêche) et de mesures axées sur les marchés ou le commerce visant à empêcher les poissons ou les produits de la mer issus de la pêche INN d'atteindre les marchés (voir par. 257 et 258 ci-dessous). Un autre outil important est la réalisation par les États d'enquêtes sur les auteurs présumés de violations des mesures de conservation et de gestion et l'engagement de poursuites à leur encontre (voir A/CONF.210/2006/1 et Corr.1, par. 285 à 291). Au nombre des propositions récentes visant à corriger l'insuffisance du contrôle exercé par les États du pavillon, on compte l'élaboration éventuelle, au sein de la FAO, de critères de performance des États du pavillon ainsi que de mesures contre les navires battant le pavillon d'États qui ne respectent pas ces critères (voir par. 250 et 251 ci-dessous).

106. Les États du port ont récemment intensifié leurs efforts tant individuels que collectifs au sein des organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche pour adopter des mesures comme l'interdiction de la fourniture de services portuaires aux navires figurant sur les listes de navires se livrant à la pêche INN établies par les organismes régionaux de gestion de la pêche (voir A/62/260, par. 116 et 120). La FAO a également décidé d'élaborer un instrument juridiquement contraignant fondé sur le Dispositif type relatif aux mesures minimales du ressort de l'État du port (voir A/62/66/Add.1, par. 117; voir aussi par. 253 et 254 ci-dessous). La FAO, l'OMI et l'OIT élaborent en collaboration des instruments visant à assurer la sûreté des navires de pêche et des conditions de travail des pêcheurs (voir par. 174 et 211 ci-dessous). Il faut noter également l'élaboration par l'OMI de mesures de sûreté pour les navires ne relevant pas de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), y compris les navires de pêche (voir par. 120 ci-dessous).

⁵² Pour une vue d'ensemble de l'Accord sur le respect, voir A/59/63 et Corr.1, par. 41 à 52.

g) Dommages causés au milieu marin de manière intentionnelle et illicite

107. Les violations des lois et des règlements relatifs à l'environnement peuvent menacer la sécurité maritime de différentes manières. Les effets de ces violations peuvent se manifester de nombreuses façons, notamment par la perte d'habitats marins et d'espèces, la réduction des captures, le blanchiment des coraux et la diminution de la diversité biologique, et peuvent donc avoir une incidence directe sur les intérêts sociaux et économiques des États côtiers. Ces effets peuvent être la cause directe de conflits ou exacerber d'autres causes de conflits, comme la pauvreté, les migrations, les maladies infectieuses, la mauvaise gouvernance et le déclin de la productivité économique⁵³.

108. S'il est vrai que toutes les violations n'entraînent pas une menace à la sécurité maritime, les dommages causés à l'environnement marin de manière intentionnelle et illicite peuvent atteindre une échelle si grande qu'ils menacent la sécurité d'un ou de plusieurs États⁵⁴ (voir également par. 307 ci-dessous). Le lien entre le crime organisé et la pollution est également devenu de plus en plus évident, ainsi que le montrent les travaux d'INTERPOL⁵⁵.

109. Plusieurs instruments internationaux visent à protéger et à préserver le milieu marin et sa diversité biologique (voir A/57/57, par. 277 à 496 pour une vue d'ensemble des instruments pertinents). La CNUDM fait obligation aux États de prendre toutes les mesures qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source (Partie XII) et énonce les droits de l'État du pavillon, de l'État du port et des États côtiers en matière d'exécution, sous réserve de certaines garanties (Partie XII, sect. 6 et 7).

110. Les rejets des navires sont réglementés par 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). Les rejets de déchets sont particulièrement traités dans la CNUDM (art. 210 et 216) et la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières et le Protocole y relatif de 1996 (voir aussi A/62/66, par. 290 et 291).

111. D'autres instruments internationaux concernent les dommages causés à l'environnement par les activités militaires et les conflits. Par exemple, les Parties à la Convention sur l'interdiction d'utiliser des techniques de modification de l'environnement à des fins militaires ou toutes autres fins hostiles s'engagent à ne pas utiliser à des fins militaires ou toutes autres fins hostiles des techniques de modification de l'environnement ayant des effets étendus, durables ou graves, en

⁵³ OTAN, *The Environment and Security*. Disponible sur le site <http://www.nato.int>.

⁵⁴ En janvier 1991, les forces militaires iraqiennes déversèrent de grandes quantités de pétrole brut dans le golfe Persique. La marée noire qui en résulta, la pire jamais enregistrée, causa des dommages importants à la faune et aux écosystèmes marins du golfe Persique. Le Conseil de sécurité, dans sa résolution 687 (1991), réaffirma que l'Iraq était responsable en vertu du droit international de toutes les pertes et de tous les dommages directs (y compris les dommages causés à l'environnement et l'épuisement des ressources naturelles).

⁵⁵ *Assessing the links between organised crime and pollution crimes*, Pollution Crimes Working Group (INTERPOL), juin 2006, disponible à l'adresse www.interpol.int/Public/EnvironmentalCrime/Pollution/organizedCrime.pdf.

tant que moyens de causer des destructions, des dommages ou des préjudices à tout autre État partie⁵⁶ (voir aussi par. 69 ci-dessus).

112. De nombreuses initiatives sont prises à l'échelon international pour combattre les dommages intentionnels et illicites causés au milieu marin. À leur sixième Réunion ministérielle, les États membres de la Zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud ont adopté la Déclaration finale de Luanda et le Plan d'action de Luanda (voir A/61/1019, annexes I et II), qui encouragent les membres de la Zone à « [p]romouvoir l'exécution de projets conjoints en vue d'identifier les capacités institutionnelles existantes pour lutter contre les déversements illégaux de déchets et autres substances toxiques »⁵⁷. Dans la région de la mer Noire, un projet pilote de mise en place d'un système d'observation et d'information sur la pollution par les navires a été mené à bien et servira à renforcer les capacités de la région en matière de détection des rejets illicites. Dans la Baltique, la surveillance du respect des règles internationales par les navires est appuyée par plusieurs initiatives, dont un système de prévision des marées noires intégré à l'information fournie par le Système d'identification automatique de la Commission pour la protection du milieu marin de la mer Baltique (HELCOM). De plus, en 2007, grâce à des arrangements conclus avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime, la surveillance de la mer Baltique par satellite a été élargie pour mieux détecter les déversements illicites d'hydrocarbures⁵⁸. Dans la mer du Nord, les États effectuent régulièrement des opérations de surveillance aérienne, notamment pour dissuader les navires et les installations offshore de violer les règles et les normes internationales antipollution (voir www.bonnagreement.org/eng/html/welcome.html).

113. Le seizième Forum de l'OSCE sur l'économie et l'environnement portera sur « La coopération dans les voies navigables maritimes et intérieures de la région de l'OSCE : accroître la sécurité et protéger l'environnement »⁵⁹. Les aspects relatifs à la sécurité et à la sûreté en mer ont également été examinés dans le cadre de l'initiative Environnement et sécurité (ENVSEC), dont le but est d'évaluer et de traiter les problèmes environnementaux qui menacent ou sont considérés comme menaçant la sécurité, la stabilité sociale et la paix, la santé humaine et/ou les modes de subsistance durables, à l'intérieur et au-delà des frontières nationales dans les régions exposées à des conflits. L'initiative ENVSEC a permis d'évaluer les liens existant entre l'environnement et la sécurité dans le Sud-Est de l'Europe, le Sud du Caucase et l'Asie centrale⁶⁰. La sécurité de l'environnement est également l'un des

⁵⁶ L'expression « "technique de modification de l'environnement" désigne toute technique ayant pour objet de modifier – grâce à une manipulation délibérée de processus naturels – la dynamique, la composition ou la structure de la Terre, y compris ses biotes, sa biosphère, son hydrosphère et son atmosphère, ou l'espace extra-atmosphérique » (art. II). Les phénomènes qui pourraient être causés par l'utilisation de telles techniques sont par exemple les tsunamis, les perturbations de l'équilibre écologique d'une région et les changements des courants océaniques (voir *Understandings regarding the Convention*, à l'adresse <http://disarmament.un.org/TreatyStatus.nsf>). Un certain nombre d'autres instruments sont également pertinents dans ce contexte, notamment la Convention sur les armes biologiques, la Convention sur les armes chimiques et le Traité interdisant de placer des armes nucléaires et d'autres armes de destruction massive sur le fond des mers et des océans ainsi que dans leur sous-sol.

⁵⁷ Contribution du Département des affaires politiques du Secrétariat. Voir aussi par. 141 ci-dessous.

⁵⁸ Contribution de HELCOM.

⁵⁹ Contribution de l'OSCE.

⁶⁰ Ibid. Voir aussi <http://www.envsec.org>.

quatre thèmes de l'Ocean Security Initiative. Dans ce cadre, deux conférences régionales se sont tenues, pour la Méditerranée et la région des Caraïbes en 2005 et 2007 respectivement (voir <http://www.acops.org> et <http://www.osi-int.org>).

3. Défis actuels en matière de sécurité maritime

114. La communauté internationale prend, à tous les niveaux, des mesures pour lutter contre les menaces à la sécurité maritime, mais une action plus poussée est nécessaire, en particulier pour renforcer l'efficacité du cadre juridique international, l'application des mesures de sécurité maritime, les capacités, la coopération et la coordination. L'attention doit également se porter sur les préoccupations relatives aux effets possibles des mesures visant à améliorer la sécurité maritime. Les facteurs économiques, sociaux et politiques qui sont à l'origine d'un grand nombre des menaces à la sécurité maritime, notamment la pauvreté, les conflits, la mauvaise gouvernance et le manque de capacités, sont également importants et doivent aussi donner lieu à des actions, bien que ces facteurs ne soient pas traités de façon exhaustive dans le présent chapitre.

a) Renforcement de l'efficacité du cadre juridique international

115. Les efforts pour renforcer l'efficacité du cadre juridique international concernant la sécurité maritime ont porté sur l'accroissement de la participation aux instruments internationaux pertinents, le développement du cadre juridique pour appliquer et mettre en œuvre ces instruments à tous les niveaux, l'élaboration de règles et règlements internationaux de sécurité maritime additionnels et le renforcement des capacités des États.

116. Bien que certains instruments, comme la CNUDM, jouissent déjà d'une large participation, l'adhésion à d'autres instruments de sécurité maritime doit être élargie si l'on veut en accroître l'efficacité. L'Assemblée générale a lancé des appels répétés aux États pour qu'ils adhèrent à la CNUDM et aux autres instruments pertinents pour la sécurité maritime et pour qu'ils prennent des mesures afin d'en assurer l'application effective. Il est important de fournir aux États qui souhaitent devenir parties aux instruments de sécurité maritime l'assistance et les ressources nécessaires tant pour y adhérer que pour adopter des mesures dans le but d'en mettre effectivement en œuvre les dispositions.

117. S'agissant de l'application, il importe que les États se dotent d'un cadre national pour faire respecter les règles et les normes applicables des instruments internationaux. En particulier, les États peuvent adopter des lois applicables aux navires battant leur pavillon, où qu'ils se trouvent. Les États côtiers tireraient profit d'un cadre juridique qui leur permettrait d'intercepter et d'arraisonner les navires qui menacent la sécurité maritime, dans la mesure autorisée par le droit international, et de faire enquête sur les auteurs présumés de violations et les poursuivre. La coopération et la coordination entre les législateurs, les autorités nationales chargées d'appliquer les mesures de sécurité maritime et l'industrie peuvent également améliorer l'efficacité des lois. Le renforcement des capacités peut faciliter l'établissement d'un cadre juridique national.

118. L'élaboration de guides législatifs et de lois types, les programmes de formation des législateurs et d'autres formes d'assistance technique peuvent également jouer un rôle important pour encourager l'élaboration de lois d'application. À cet égard, il faut souligner le rôle joué par les organisations

internationales comme l'OMI, l'OIT et l'ONUDC dans l'élaboration de guides législatifs, de lois types et d'éléments d'orientation sur l'application des instruments relatifs à la sécurité maritime.

119. Des efforts sont également en cours pour développer le cadre juridique international relatif à la sécurité maritime. Certains instruments ont déjà été complétés par des protocoles ou par des accords régionaux (voir par. 62, 64, 71 et 85 ci-dessus). Certains États ont en outre conclu des accords bilatéraux pour lutter contre les menaces à la sécurité maritime (voir par. 71 et 86 ci-dessus).

120. L'élaboration de nouveaux instruments est aussi envisagée ou en cours (voir par. 62, 76 et 106 ci-dessus). Par exemple, l'OMI élabore actuellement des directives non contraignantes sur les mesures de sécurité pour les navires qui ne sont pas couverts par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS ni le Code ISPS (voir MSC 83/28, p. 18 à 25)⁶¹. L'Assemblée générale a également encouragé les États, en coopération avec l'OMI, à améliorer la protection des installations au large en adoptant des mesures liées à la prévention et à la constatation des actes de violence contre ces installations et à la conduite d'enquêtes à leur sujet et en se dotant d'une législation nationale pour assurer une mise en application effective et appropriée (voir résolution 62/215 de l'Assemblée générale, par. 62).

b) Renforcement de la mise en œuvre des mesures de sécurité maritime

121. Le renforcement de l'application des instruments internationaux relatifs à la sécurité maritime demeure un défi important pour la communauté internationale. Dans ses résolutions annuelles sur les océans et le droit de la mer et sur les pêcheries viables, l'Assemblée générale a invité de façon répétée les États à mettre en œuvre de façon effective les instruments internationaux relatifs à la sécurité maritime (ibid., par. 53, 67 et 76). Dans certains cas, les problèmes de mise en œuvre résultent de l'insuffisance des ressources ou des capacités et il est donc nécessaire que les États ou les organisations internationales fournissent une assistance technique et financière. Dans d'autres cas, cependant, le niveau de mise en œuvre reflète le degré d'engagement politique.

122. *Mise en œuvre par les États du pavillon.* Les États du pavillon ont un rôle crucial à jouer dans la mise en œuvre des instruments de sécurité maritime et doivent être en mesure d'exercer leurs responsabilités à l'égard des navires autorisés à battre leur pavillon avant d'immatriculer ces navires et, s'agissant de la pêche en haute mer, avant d'en autoriser l'utilisation à cette fin⁶². L'Assemblée générale a exhorté les États du pavillon qui n'ont ni une solide administration maritime ni un cadre juridique approprié à créer ou à renforcer les capacités qui leur sont nécessaires en matière d'infrastructures, de législation et de forces de l'ordre pour pouvoir s'acquitter efficacement des obligations qui leur incombent en vertu du droit international et, en attendant que ces mesures soient prises, à envisager de refuser leur pavillon à de nouveaux navires, de ne plus immatriculer de navires ou de ne pas ouvrir de registre. Elle a appelé les États du port et les États du pavillon à prendre toutes mesures conformes au droit international et nécessaires pour empêcher l'exploitation de navires non réglementaires (ibid., par. 78). Sont

⁶¹ Contribution de l'OMI.

⁶² CNUDM, art. 94. L'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons fait obligation aux États parties de tenir un registre national des navires de pêche autorisés à pêcher en haute mer (art. 18).

également pertinentes à cet égard les considérations et observations de la Réunion consultative ad hoc de représentants d'organisations internationales organisée par l'OMI en 2005 et consacrée au « lien authentique », notamment en ce qui concerne les conséquences possibles du non-respect des devoirs et obligations des États du pavillon (voir A/61/160, annexe).

123. L'immatriculation des navires est une composante clef des responsabilités des États du pavillon. Ce processus leur offre la possibilité de vérifier le respect des lois nationales et du droit international et d'empêcher que des navires qui ne les respectent pas battent leur pavillon⁶³. En outre, les États ont besoin des renseignements recueillis au cours de ce processus pour prendre des mesures à l'encontre des navires utilisés pour des activités illicites ou pour tenter des poursuites à leur encontre, et ces renseignements peuvent également servir à accroître l'obligation redditionnelle des propriétaires et exploitants de navires. Une autre question importante est la complétude des registres, sur lesquels ne figurent parfois pas les petits navires ou les navires de pêche, qui constituent une préoccupation croissante du point de vue de la sécurité.

124. Les États du pavillon peuvent améliorer leur capacité de s'acquitter de leurs obligations internationales grâce à la coopération d'autres États. Par exemple, certains États du pavillon éprouvent parfois des difficultés, sans la coopération d'autres États, à recueillir suffisamment d'éléments de preuve et d'autres informations pour tenter des poursuites ou prendre des mesures administratives à la suite d'actes illicites commis loin de leurs côtes (voir, par exemple, art. 217 5) de la CNUDM). Certains instruments internationaux permettent aux États du pavillon de consentir à ce que des navires battant leur pavillon soient arraisonnés par d'autres États (voir par. 69, 84, 85, 92 et 103 ci-dessus). Ce consentement peut être accordé de façon ponctuelle ou, dans certaines circonstances, à l'avance, et assorti ou non de conditions.

125. *Contrôle par l'État du port.* L'État du port joue un rôle complémentaire important pour renforcer la sécurité maritime car c'est lorsque les navires sont au port que les autorités gouvernementales y ont le plus facilement accès, ainsi qu'aux cargaisons et aux membres d'équipage. Cependant, la capacité de l'État du port de prendre des mesures efficaces pour accroître la sécurité maritime dépend, entre autres, du cadre législatif et réglementaire et des moyens d'application dont il dispose et des arrangements de coopération qu'il a établis avec d'autres États. Le partage d'information entre les États permet aussi d'alerter l'État du port de l'entrée ou de la présence dans un port de navires ou de personnes soupçonnés d'activités illicites. Le laxisme des États du port peut donner lieu à l'apparition de « ports de complaisance »⁵¹ où il est facile, par exemple, de faire passer des clandestins et des marchandises de contrebande et où les exploitants qui se livrent à la pêche INN peuvent débarquer et transborder des captures, en raison de la faiblesse des

⁶³ Dans le cadre des pêches, il a été proposé de tenir un registre mondial des navires de pêche pour aider à combattre la pratique du changement de pavillon. En ce qui concerne les mesures qui pourraient être prises pour réprimer le non-respect des obligations, le Conseil de l'OMI a noté que la suspension de l'immatriculation du navire pourrait aller à l'encontre du but recherché et avoir pour conséquence négative l'immatriculation des navires dans des pays qui pourraient respecter moins strictement les règles imposées par la CNUDM en ce qui concerne le « lien authentique » (voir A/62/66, par. 58).

contrôles (voir par. 252 ci-dessous)⁶⁴. L'échange d'expérience et de pratiques optimales, par la publication de directives et de programmes de formation sur les procédures du ressort des États du port doit également être encouragé (voir par. 195 et 196 ci-dessous).

126. Lorsqu'ils établissent et mettent en œuvre des mesures, les États du port doivent accorder l'attention voulue aux effets de ces mesures sur la navigation et le commerce international ainsi que sur la santé, la sécurité et le bien-être des marins. Les mesures de sécurité maritime dans les ports doivent être appliquées de façon juste et non discriminatoire si l'on veut qu'elles demeurent légitimes et perturbent le moins possible le commerce.

127. *Mise en œuvre par les États côtiers.* La CNUDM et d'autres instruments donnent aux États côtiers compétence en matière de législation et d'application dans la mer territoriale et également, à l'égard de certaines menaces spécifiques à la sécurité maritime, dans la zone contiguë et la zone économique exclusive. Cependant, certains États en développement n'ont pas les moyens nécessaires pour exercer leurs compétences dans ce domaine, ce qui peut avoir de graves conséquences pour la sécurité maritime (voir aussi par. 133 à 137 ci-dessous). Par exemple, les États côtiers, en particulier les États en développement, qui sont incapables de surveiller et de contrôler les activités de pêche dans les zones relevant de leur juridiction peuvent créer sans le vouloir des conditions propices à la pêche INN. En outre, les navires soupçonnés de se livrer à des actes illicites en haute mer ou dans la zone économique exclusive d'un État côtier peuvent tenter d'échapper à la loi en pénétrant dans la mer territoriale d'un État ne possédant pas les moyens de la faire appliquer.

128. L'échange d'informations, notamment de listes de navires connus pour s'être livrés à des activités illicites, peut aider les États à identifier les navires à surveiller. De même, les patrouilles ou les activités d'exécution conjointes, comme celles qui sont envisagées dans le cadre du réseau sous-régional intégré de garde-côtes de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOWCA), peuvent également renforcer l'application et la mise en œuvre (voir par. 62 ci-dessus). Les États de la MOWCA comptent améliorer l'efficacité de l'exécution et en réduire le coût en réalisant des patrouilles conjointes sur un vaste littoral et en permettant aux États participants de poursuivre leurs opérations dans la mer territoriale des autres États participants. Les patrouilles conjointes ont pour but de combattre un grand nombre d'obstacles à la sécurité maritime, notamment la piraterie, les vols à main armée en mer, la pollution, la pêche illicite et les migrations clandestines (voir A/61/63/Add.1, par. 62).

129. Lorsque l'absence d'accords sur la délimitation des zones maritimes entre les États risque d'entraver la mise en œuvre et l'application des mesures de sécurité maritime, on peut recourir à des arrangements souples de coopération, bilatéraux ou régionaux, afin de lutter contre les menaces communes sans porter atteinte aux droits des États intéressés.

130. *Évaluation de la mise en œuvre.* Les évaluations sont importantes pour renforcer la mise en œuvre des mesures de sécurité maritime, en plus d'être utiles

⁶⁴ Les mesures que peuvent prendre les États du port pour contrecarrer la pêche INN et pour assurer la sécurité maritime et protéger l'environnement sont décrites aux paragraphes 106, 252 à 254 (pêche INN) et 195 et 196 du présent rapport.

pour identifier ce qui y fait obstacle. Le degré de mise en œuvre peut souvent être apprécié en consultant les rapports des États et des organisations internationales. L'information fournie par les organisations non gouvernementales peut également être utile. Les rapports obligatoires comme ceux qu'exigent plusieurs résolutions du Conseil de sécurité peuvent également servir de base à de telles évaluations. Par exemple, la Direction du Comité contre le terrorisme met l'accent sur la surveillance de l'application par les États membres de la résolution 1373 (2001) du Conseil de sécurité. La Direction examine les rapports des États membres et effectue des visites dans les pays, avec l'approbation de l'État intéressé, afin d'évaluer le besoin d'assistance technique ou d'autres mesures destinées à favoriser l'application de la résolution 1373 (2001), et de proposer des solutions à cette fin⁶⁵. En outre, la Direction générale identifie et fait connaître les pratiques optimales, les normes et les codes internationaux pertinents que les États peuvent souhaiter adopter pour appliquer effectivement la résolution.

131. Les audits et inspections volontaires peuvent également être une aide précieuse pour évaluer le degré d'application des instruments pertinents (voir aussi par. 193 et 194 ci-dessous). L'évaluation permet de déterminer les moyens d'améliorer la situation et de cibler les mesures de renforcement des capacités. Par exemple, l'OMI a récemment été invitée à élargir la portée de son Plan modèle d'audit volontaire destiné à ses États membres pour y inclure les questions liées à la sécurité maritime et d'autres fonctions actuellement non visées (résolution A.975(24) de l'Assemblée de l'OMI). En plus d'établir des critères d'évaluation de l'action des États du pavillon (voir par. 105 et 250 du présent rapport), il a été suggéré que la FAO envisage aussi d'élaborer un plan d'audit permettant d'évaluer la manière dont les États du pavillon, les États du port, les États côtiers et les États où se trouvent les marchés s'acquittent de leurs obligations en matière de gestion des pêches⁶⁶.

132. Enfin, en ce qui concerne l'application de mesures de sécurité maritime, il est également important de prendre en compte les garanties incorporées à plusieurs instruments en vue de protéger les intérêts des personnes, des entités et des États. Dans le cadre de la sécurité maritime, ces garanties reflètent la nécessité d'assurer un équilibre entre, d'une part, les efforts pour lutter contre les menaces à la sécurité maritime et, d'autre part, la préservation des droits et intérêts des États côtiers et des États du pavillon dans les différentes zones maritimes, la protection de la sécurité des navires et des personnes qui sont à leur bord et la protection des droits des personnes en vertu du droit international (voir par exemple par. 69, 92, 103, 109, 153 et 156 du présent rapport).

c) Renforcement des capacités

133. Ainsi qu'il a déjà été mentionné, les États ont besoin d'assistance et de ressources pour participer aux instruments de sécurité maritime et adopter les mesures nécessaires pour en appliquer les dispositions. Si un certain nombre d'initiatives visant à améliorer les capacités des États existent déjà, les États en développement ont toujours besoin d'assistance pour prendre des mesures en matière de sécurité maritime, étant donné les coûts qui y sont associés et le besoin

⁶⁵ Contribution de la Direction du Comité contre le terrorisme.

⁶⁶ Rapport de la deuxième session du groupe de travail ad hoc conjoint FAO/OMI sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et les questions connexes, Rome, 16-18 juillet 2007 (document de l'OMI MSC 83/INF.12, annexe).

de connaissances, de compétences, d'équipements et de technologies spécialisés. L'élargissement des initiatives existantes et l'adoption d'initiatives de renforcement des capacités plus ciblées permettraient à tous les États d'être en mesure d'apporter une meilleure contribution au maintien de la sécurité maritime. À cet égard, l'Assemblée générale a exhorté à de nombreuses reprises les États à prendre des mesures en vue de renforcer les capacités, notamment dans le domaine de la sécurité maritime (voir, par exemple, résolution 62/215, par. 62).

134. Il est également important que les États disposent des capacités nécessaires pour faire respecter leurs lois. Le manque de moyens et de ressources dans ce domaine sont une source importante de préoccupation pour les pays en développement. L'assistance financière et les transferts d'équipement ou de technologie peuvent aider à améliorer la situation. Les États du pavillon n'ont parfois pas le matériel ou les ressources nécessaires pour surveiller et contrôler leurs navires et s'acquitter ainsi de leurs obligations internationales. À cet égard, les technologies modernes peuvent contribuer de manière importante en rendant l'information sur ces navires plus disponible et plus accessible. Les États du port se heurtent à des obstacles économiques et technologiques lorsqu'ils veulent faire la visite des cargaisons de façon efficace et les États côtiers ont besoin d'équipements et de ressources spécialisés pour surveiller les navires, y compris les embarcations rapides, et pour identifier, suivre et arraisonner les navires soupçonnés d'enfreindre les lois et règlements. Les petits États insulaires en développement en particulier ont besoin de meilleurs moyens de surveillance et de contrôle des navires de pêche étrangers. Les navires qui se livrent à la pêche INN ont tendance à se diriger vers les zones côtières où les moyens d'exécution sont limités (voir par. 101 et 127 ci-dessus)⁶⁷. En raison du manque de ressources, certains États côtiers doivent parfois consacrer leurs moyens à la lutte contre certaines menaces et en négliger d'autres.

135. L'assistance peut prendre une forme multilatérale ou bilatérale. Parmi les exemples récents d'assistance bilatérale, on peut citer le programme de patrouilleurs du Pacifique, qui vise à améliorer la capacité de surveillance des pays insulaires du Pacifique (voir A/62/260, par. 175 et 176), et la fourniture par les États-Unis de matériel et de patrouilleurs à l'Indonésie pour appuyer la défense et la sécurité maritimes en Asie du Sud-Est⁶⁸.

136. Le manque de compétences et de connaissances spécialisées peut également être corrigé par des programmes de formation et autres programmes de renforcement des capacités, par l'élaboration de guides d'orientation et par la fourniture de conseils d'experts et d'autres formes d'assistance technique. Par exemple, la Banque mondiale, l'Organisation mondiale des douanes et d'autres organisations internationales prévoient créer une boîte à outils en matière de sécurité de la chaîne d'approvisionnement pour informer les autorités gouvernementales et l'industrie des faits nouveaux dans ce domaine. Le Programme intégré de coopération technique de l'OMI fournit de l'assistance technique aux États en développement et les aide à renforcer leurs capacités pour appliquer les mesures prescrites au chapitre XI-2 de la

⁶⁷ L'Indonésie a signalé récemment qu'en raison du manque de ressources d'application, les pertes dues à la pêche illicite dans les eaux de la province de Sumatra-Nord s'élevaient annuellement, selon les estimations, à 875 milliards de rupiah (Kompas Cyber Media, 22 janvier 2008, www.kompas.com).

⁶⁸ « US gives 15 patrol boats to Indonesian police », *The Jakarta Post* en ligne, 17 janvier 2008; « Indonesian government to install seven US radars in Makassar Strait », Antara news agency, 22 janvier 2008.

convention SOLAS et le Code ISPS. Dans le cadre de ses activités, l'OMI a tenu des colloques régionaux sur la sécurité maritime avec la participation d'autres organisations intéressées⁶⁹. L'OIT offre actuellement des programmes et des ateliers de formation sur l'application du recueil de directives pratiques du BIT et de l'OMI sur la « sûreté dans les ports » (2004)⁷⁰. De l'assistance technique est également fournie par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) dans la lutte contre le trafic de stupéfiants et de psychotropes, les actes de terrorisme touchant les navires, les installations en mer et autres intérêts maritimes, et la traite des personnes, notamment au moyen de sa trousse pédagogique sur la lutte contre la traite des personnes et de l'Initiative mondiale des Nations Unies contre la traite des êtres humains.

137. L'adoption d'une approche intégrée à la sécurité maritime est un autre moyen important de renforcer la capacité des États. Par exemple, des patrouilles ou des activités d'exécution conjointes à l'échelon sous-régional ou régional lorsqu'il faut faire face à plus d'une menace contre la sécurité maritime permettent d'obtenir de meilleurs résultats en matière d'application, à un coût moindre (voir par. 128 et 139 du présent rapport).

d) Amélioration de la coopération et de la coordination en matière de sécurité maritime

138. L'amélioration de la coopération aux plans national et international est primordiale si l'on veut relever les défis qui pèsent sur la sécurité maritime, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre et l'application des instruments internationaux et le renforcement des capacités des États. Dans le cadre de ses résolutions sur les océans et le droit de la mer, l'Assemblée générale a constamment exhorté les États à prendre des mesures pour améliorer la coopération à tous les niveaux, notamment en ce qui concerne la sécurité maritime.

139. Des mécanismes ad hoc ou officiels de coopération peuvent faciliter l'application des instruments internationaux et en même temps réduire les coûts afférents, notamment en permettant l'échange d'informations, de ressources et de compétences. À titre d'exemple, les États membres de l'Organisation des États des Caraïbes orientales (en collaboration avec la Barbade) centralisent leurs opérations de sécurité maritime au sein du Système de sécurité régionale, un accord international visant à assurer la défense et la sécurité des Caraïbes orientales. Le Système encourage la coopération entre les États membres pour combattre les menaces contre la sécurité maritime, prévenir et réprimer le trafic de stupéfiants, contrôler l'immigration, protéger les pêcheries, lutter contre la pollution, mener des opérations de recherche et de sauvetage et protéger les installations en mer et la zone économique exclusive. Dans le cadre du Système, une formation est également offerte en vue de l'organisation conjointe d'opérations terrestres et maritimes, de secours en cas de catastrophe naturelle, de répression du trafic de stupéfiants et de lutte contre le terrorisme, ainsi que de collecte et d'échange de renseignements. La coopération entre les États membres de l'ASEAN en matière de sécurité maritime est développée⁷¹. Les États membres envisagent de créer le Forum maritime de

⁶⁹ Des colloques régionaux se sont tenus au Sénégal en octobre 2006 et à Bahreïn en avril 2007. Voir MSC 82/24, par. 17.19 à 17.23 et A/62/66/Add.1, par. 96.

⁷⁰ Contribution de l'OIT.

⁷¹ Contribution de l'Organisation des États des Caraïbes orientales.

l'ASEAN, où ils pourront échanger des idées sur les questions de sécurité maritime et les grandes questions transversales comme la protection de l'environnement, la pêche INN, la contrebande et le transport maritime. Les membres de l'ASEAN ont souligné la nécessité de coordonner leurs démarches, notamment en favorisant la coopération entre les organismes gouvernementaux et le secteur privé⁷².

140. En ce qui concerne la pêche en haute mer, il faut noter la création du réseau international volontaire d'observation, de contrôle et de surveillance (MCS), qui vise à renforcer la coopération et la collecte et l'échange d'informations entre les institutions nationales participantes. Le Centre d'échange de renseignements de l'Accord de coopération régionale de lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis contre les navires en Asie est un exemple récent d'échange d'informations visant à lutter contre la piraterie et le vol armé en mer.

141. Les patrouilles conjointes renforcent la sécurité tout en réduisant les ressources que les États doivent y consacrer. On peut citer comme exemple les patrouilles conjointes effectuées par les États de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), Frontex et plusieurs États africains et le réseau de gardes-côtes intégré projeté par l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (voir par. 62 et 128 ci-dessus). Les exemples de patrouilles ou d'exercices navals conjoints régionaux ou bilatéraux sont nombreux⁷³. Ces activités conjointes servent non seulement à contrecarrer les menaces à la sécurité maritime, mais ils renforcent la confiance et améliorent la coopération. Des zones maritimes de paix ont dans certains cas donné une impulsion à la coopération régionale dans des domaines non traditionnellement liés à la sécurité maritime. Par exemple, le Plan d'action de Luanda (voir par. 112 ci-dessus) encourage entre autres une coopération régionale accrue et des mesures conjointes plus nombreuses en matière de prévention de la criminalité et de lutte contre les activités illicites, comme le trafic des stupéfiants, le trafic des armes légères ainsi que d'autres formes de crime organisé transnational, et la piraterie. Le Plan d'action invite également les États à prendre des mesures pour améliorer le contrôle exercé par les États du pavillon, protéger et promouvoir les droits de l'homme des gens de mer, combattre les rejets illicites de déchets et réprimer la pêche INN⁷⁴.

142. À l'échelon national, l'amélioration de la coordination entre les autorités gouvernementales peut être l'un des moyens les plus rentables de faciliter l'élaboration et la mise en œuvre effective de mesures de sécurité maritime. Par exemple, une meilleure coordination entre les organismes nationaux chargés de faire respecter la loi et les organes législatifs et réglementaires peut faciliter l'adoption de règles et règlements plus efficaces et garantir une meilleure répartition des ressources et l'élaboration de mesures mieux ciblées. De plus, la coopération entre les forces de l'ordre et les forces armées participant à l'application des mesures de sécurité maritime contribue à un usage plus efficace des ressources et améliore l'efficacité générale du processus d'exécution.

⁷² Les États membres ont en outre souligné l'importance de s'attaquer aux causes profondes de ces menaces. Contribution de l'ASEAN.

⁷³ Par exemple, les forces navales algériennes et françaises ont mené des exercices conjoints de surveillance et de sécurité maritime du 15 au 29 janvier 2008. « Les forces navales françaises et algériennes effectuent des exercices conjoints en Méditerranée », Agence France-Presse, Paris, 31 janvier 2008.

⁷⁴ Voir Surya Subedi, *Land and Maritime Zones of Peace in International Law* (Oxford, Clarendon Press, 1996).

143. Les organisations internationales jouent également un rôle important dans le renforcement de la sécurité maritime. Un grand nombre d'organisations internationales contribuent à l'élaboration et à l'application des instruments relatifs à la sécurité maritime et des initiatives de renforcement des capacités selon leurs mandats respectifs.

144. La coopération et la coordination entre les organisations internationales sont importantes pour éviter le double emploi, mettre en commun les ressources et les compétences, réduire les coûts et tirer profit de la spécialisation des organisations. À cet égard, plusieurs initiatives communes sont en cours et la communication entre les organisations internationales actives dans le domaine de la sécurité maritime a sensiblement augmenté.

145. Dans le domaine des pêches, la coopération et la coordination entre les organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche sont particulièrement importantes dans la répression de la pêche INN, étant donné le caractère transnational de cette activité. D'importants efforts de coopération ont déjà été faits, par exemple par la reconnaissance mutuelle des listes de navires se livrant à la pêche INN et la création d'une liste commune de ces navires (voir résolution 62/177 de l'Assemblée générale, par. 44). L'Assemblée générale a maintes fois exhorté les États à renforcer leur coopération dans ce domaine en créant des organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche dans les zones de la haute mer non encore réglementées⁷⁵ et à déployer des efforts pour consolider et actualiser les mandats de ces organismes et arrangements et les mesures qu'ils adoptent⁷⁶.

146. Bien que beaucoup de progrès aient été faits pour renforcer la coopération et la coordination, d'autres efforts concertés sont nécessaires pour améliorer la coopération entre les États à tous les niveaux et établir des liens plus serrés entre les organismes et organisations intervenant dans différents secteurs aux échelons national, régional et mondial.

e) Les répercussions possibles des mesures visant à améliorer la sécurité maritime

147. Les mesures de sécurité maritime peuvent avoir des répercussions différentes pour les personnes, pour les États et pour l'industrie maritime. Certaines de ces répercussions dans les domaines économique, humanitaire et environnemental sont examinées dans la présente sous-section.

i) Répercussions économiques

148. L'application de mesures visant à contrecarrer les menaces qui pèsent sur la sécurité maritime comporte pour les États, l'industrie et finalement les consommateurs des avantages aussi bien que des coûts. Les coûts directs sont représentés par les nouvelles infrastructures publiques, l'équipement, l'investissement dans la technologie et le recrutement et la formation du personnel nécessaire pour faire face aux problèmes de sécurité maritime. Quant aux coûts

⁷⁵ Pour des renseignements détaillés sur les efforts déployés pour créer de nouveaux organismes et arrangements régionaux de gestion de la pêche, voir A/62/66/Add.1, par. 131 à 134.

⁷⁶ Rapport de la Conférence d'examen de l'Accord sur les stocks de poissons, New York, 22-26 mai 2006 (A/CONF.210/2006/15), annexe, par. 32; et résolution 61/105 de l'Assemblée générale, par. 66 et 70 à 75.

indirects, ils comprennent les retards dans le transport maritime et les perturbations des flux du commerce dus à l'accroissement des coûts du transport et des transactions⁷⁷. Cependant, les mesures de sécurité maritime peuvent également apporter des avantages directs et indirects qui compensent certains de ces coûts, notamment un accroissement de l'efficacité des ports et des processus de la chaîne d'approvisionnement ainsi que la baisse des coûts d'assurance et de prévention du vol⁷⁸. Il est difficile d'estimer le coût de l'inaction face à la menace.

149. Des études sur les mesures introduites pour améliorer la sécurité dans le transport maritime et la chaîne d'approvisionnement peuvent fournir des indications sur les coûts potentiels des mesures de sécurité maritime. Par exemple, on estime que le coût mondial de l'application du Code ISPS dans les ports varie entre 1,1 et 2,3 milliards de dollars des États-Unis initialement et entre 0,4 et 0,9 milliard de dollars des États-Unis par année ensuite⁷⁹. On estime que, pour les armateurs, le coût de cette application est d'au moins 1,2 milliard de dollars des États-Unis initialement et de 0,73 milliard de dollars des États-Unis par année par la suite⁸⁰. L'augmentation du coût de la manutention des cargaisons par suite de l'application du code ne devrait cependant pas dépasser quelques cents par tonne de cargaison et quelques dollars par conteneur équivalent 20 pieds (norme EVP/TEU)⁸¹.

150. Une étude de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes a permis d'identifier six aspects cruciaux pour la sécurité des ports⁸² et d'estimer les coûts et les économies associés à l'application de ces mesures dans la chaîne d'approvisionnement pour la région latino-américaine. L'étude conclut que ces mesures ajouteraient 158,82 dollars des États-Unis au coût d'un conteneur de produits alimentaires, mais qu'il en résulterait un bénéfice variant de 84 à 614,85 dollars des États-Unis par conteneur, une fois prises en compte les économies découlant de l'amélioration du processus et de l'infrastructure⁸³.

151. L'Organisation mondiale des douanes a récemment adopté une résolution dans laquelle elle a exprimé ses préoccupations face à une nouvelle prescription des États-Unis qui doit entrer en vigueur en juillet 2012, exigeant l'inspection par rayons X de toutes les cargaisons transportées par conteneur dans les ports étrangers avant leur expédition aux États-Unis. L'OMD craint notamment que l'application de cette mesure à tous les conteneurs ne soit préjudiciable au commerce mondial, qu'elle n'introduise une importante barrière non tarifaire au commerce, n'entraîne des retards déraisonnables, un accroissement de la demande d'entreposage et la

⁷⁷ OCDE, *The economic consequences of terrorism*, 2002, note de travail du Département des affaires économiques (ECO/WKP(2002)20).

⁷⁸ Contribution de la Banque mondiale. Voir aussi le rapport de l'OCDE, note 24 ci-dessus, p. 55.

⁷⁹ CNUCED, *Maritime Security: ISPS Code Implementation, Costs and Related Financing*, 2007 (UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1) (en anglais seulement). Disponible à l'adresse www.unctad.org.

⁸⁰ Rapport de l'OCDE, note 24 ci-dessus, p. 38.

⁸¹ Contribution de la Banque mondiale.

⁸² Modèle d'exploitation portuaire, contrôles d'accès, présence de matériel d'inspection non intrusive, existence de délais de préavis, programmation des entrées et sorties de marchandises et état des contrôles douaniers. Sgut, Martin, *Efectos economicos de las nuevas medidas de protección marítima y portuaria*, CEPAL-SERIE Recursos naturales e infraestructura, n° 117 (publication des Nations Unies, numéro de vente : S.06.II.6.140), disponible à l'adresse www.eclac.org/publicaciones/xml/7/27037/lc12615e.pdf.

⁸³ D'après la valeur du conteneur.

congestion dans les ports, et ne crée de graves difficultés pour le commerce international⁸⁴.

152. La mise en œuvre de mesures de sécurité a certes des coûts, mais l'inaction pourrait également avoir de vastes conséquences économiques, comme la baisse de la capacité concurrentielle du commerce et du transport⁸⁵. Les pays en développement en particulier font face à une lourde charge financière, qui peut être en partie allégée grâce au renforcement des capacités. Ce renforcement, notamment par l'assistance financière et technique, permettra de réduire le fardeau des États en développement et d'améliorer la sécurité à l'échelle mondiale (voir également par. 133 à 137 ci-dessus).

ii) *Répercussions pour les personnes*

153. Une attention importante a été accordée dans les instances internationales à la nécessité pour les États de respecter les droits de l'homme au plan international lorsqu'ils prennent des mesures pour lutter contre toutes les menaces à la sécurité maritime. Par exemple, s'agissant de la lutte antiterrorisme, le Groupe de personnalités de haut niveau sur les menaces, les défis et le changement a recommandé la mise en place de meilleurs instruments de coopération mondiale contre le terrorisme, dans un cadre juridique respectueux des libertés civiles et des droits de l'homme (voir A/59/565, par. 148). Le besoin pour les États de faire en sorte que toute mesure qu'ils prennent pour combattre le terrorisme respecte les obligations que leur impose le droit international, en particulier humanitaire, des droits de l'homme et des réfugiés, a également été reconnu par le Conseil de sécurité, notamment dans la résolution 1624 (2005) et, plus récemment, par l'Assemblée générale dans sa résolution 62/159.

154. La nécessité de protéger les droits de l'homme dans le cadre de la lutte contre les menaces pesant sur la sécurité maritime est également reconnue de façon explicite dans plusieurs instruments internationaux, notamment le Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) et le Protocole sur les migrants (voir par. 69 et 92 ci-dessus).

155. *Répercussions pour les gens de mer*. Les gens de mer sont directement exposés aux menaces qui pèsent sur la sécurité maritime, notamment les actes de piraterie et les vols à main armée dirigés contre les navires, et peuvent être appelés à lutter contre ces menaces. Les gens de mer ont parfois été décrits comme des « partenaires » dans la lutte contre le terrorisme⁸⁶.

156. Les États ont été exhortés à prendre en compte l'élément humain, la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer et l'importance cruciale de la permission de descendre à terre lorsqu'ils appliquent les dispositions du Code ISPS, qui garantit la protection des libertés et droits fondamentaux des gens de mer énoncés dans les instruments internationaux. Le droit des gens de mer à descendre à

⁸⁴ Résolution conjointe de la Commission de politique générale du Conseil de coopération douanière et du Groupe consultatif du secteur privé concernant le Cadre de Normes de l'OMD visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, dénommé « Programme SAFE » et les dispositions législatives américaines prescrivant une inspection intégrale des conteneurs à l'exportation, Almaty, 6 décembre 2007.

⁸⁵ Contribution de la CNUCED.

⁸⁶ Voir « IMO 2004: Focus on Maritime Security » à l'adresse www.imo.org.

terre est expressément reconnu dans la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, qui interdit aux États d'exiger que les gens de mer obtiennent un visa ou un permis spécial pour descendre à terre. Cependant, dans certains cas, les marins étrangers sont toujours tenus de détenir un visa, dont l'obtention peut être difficile dans la pratique en raison des formalités et d'un coût prohibitif⁸⁷. La Convention sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 (Convention de l'OIT n° 185) vise à renforcer la sécurité des ports en faisant en sorte que les gens de mer soient titulaires d'une pièce d'identité qui permet leur « identification positive vérifiable » pour faciliter leurs déplacements. À cet égard, la ratification et l'application effective de cette convention par un grand nombre d'États amélioreraient son efficacité et renforceraient la sécurité maritime⁸⁸.

157. L'imposition de restrictions accrues aux gens de mer par crainte que des éléments criminels et des terroristes n'aient accès aux navires en se faisant passer pour des gens de mer peut avoir des effets négatifs sur les conditions de vie de ces derniers⁸⁹. C'est pourquoi l'OMI a publié des directives sur la permission de descendre à terre et l'accès aux navires dans le cadre du Code ISPS (voir MSC/Circ.1112), directives qui soulignent l'importance de trouver dans les installations portuaires un équilibre entre les besoins de sécurité et les besoins des navires et de leurs équipages. Les directives rappellent que mettre uniquement l'accent sur la sécurité des ports serait contraire à l'esprit et à la lettre du Code ISPS et aurait des conséquences graves pour le système de transport maritime international.

158. On craint par ailleurs que les conséquences de l'application du Code ISPS pour les gens de mer, notamment l'accroissement de leurs tâches et de leur charge de travail, l'insuffisance de la formation et l'absence d'augmentations correspondantes de leurs salaires n'aient eu une incidence négative sur le rendement et le bien-être des marins⁹⁰. En conséquence, la profession pourrait devenir moins attrayante et le problème croissant de recrutement et de rétention du personnel qualifié peut avoir à long terme des effets négatifs sur la sécurité et la sûreté de la navigation internationale (voir aussi par. 217 ci-dessous).

iii) Répercussions dans le milieu marin

159. Les mesures visant à améliorer la sécurité maritime peuvent avoir divers effets sur le milieu marin. L'utilisation de dispositifs et de techniques acoustiques pour détecter, suivre et observer les navires peut perturber le milieu marin et avoir des effets négatifs sur les ressources biologiques marines. En outre, la mise à l'essai de dispositifs militaires et autres de sécurité et de sûreté à la surface des océans ou en dessous ainsi que l'élimination non sécuritaire de bâtiments de guerre, et en particulier de sous-marins nucléaires hors service, sont également des causes de préoccupation.

⁸⁷ Contribution de l'OIT. Fédération internationale des ouvriers du transport, *Out of sight, out of mind: Seafarers, Fishers and Human Rights*, juin 2006, p. 34.

⁸⁸ Contribution de l'OIT.

⁸⁹ Rapport de la Fédération internationale des ouvriers du transport, note 87, p. 33 et 34.

⁹⁰ Voir aussi, notamment, A/62/66/Add.1, par. 190 à 195. L'Assemblée générale a encouragé la réalisation d'études et de travaux plus poussés sur les effets de la pollution sonore sur les ressources biologiques marines dans la résolution 62/215, par. 120 (voir aussi par. 301 ci-dessous).

160. La CNUDM fait notamment obligation aux États de surveiller constamment les effets de toutes les activités qu'ils autorisent ou auxquelles ils se livrent afin de déterminer si ces activités risquent de polluer le milieu marin (art. 204 et 206). Si les dispositions de la CNUDM concernant la protection et la préservation du milieu marin ne s'appliquent pas aux navires de guerre et aux autres navires d'État utilisés à des fins non commerciales, chaque État doit cependant prendre des mesures appropriées n'affectant pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires ou aéronefs lui appartenant ou exploités par lui de façon à ce que ceux-ci agissent, autant que faire se peut, d'une manière compatible avec la Convention (art. 236).

C. Sécurité maritime

161. La sécurité maritime vise principalement la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation et la protection et la préservation du milieu marin. Le secteur des transports maritimes joue un rôle prépondérant à cet égard et plusieurs conditions doivent être remplies avant que l'on considère qu'un navire tient la mer : la construction du navire doit être conforme aux normes de sécurité, le navire doit être régulièrement inspecté, bien équipé (par exemple, être doté de cartes et de publications nautiques) et avoir les effectifs suffisants, l'équipage doit être qualifié, la cargaison convenablement arrimée et le navire muni d'un système de communication efficace. Les efforts visant à améliorer la sécurité dans le secteur des transports maritimes sont importants, eu égard à son importance dans le commerce mondial et en matière de développement économique et de lutte contre la pauvreté⁹¹.

162. Il faut également, pour assurer la sécurité et l'efficacité de la navigation, que les routes qu'empruntent les navires soient sûres et que la criminalité n'y ait pas cours. Les États côtiers ont un rôle important à jouer à cet égard. En cas d'accident ou d'incident de mer, il est essentiel de disposer d'un service efficace de recherche et de sauvetage pour la sauvegarde de la vie humaine. Et, pour maîtriser la pollution causée par tels incidents ou accidents, il doit y avoir en place un système de secours d'urgence efficace et une coopération entre les États.

163. La section suivante présente un aperçu du cadre juridique international en matière de sécurité maritime⁹² et décrit les faits nouveaux et défis à relever.

1. Aperçu du cadre juridique international

164. Un ensemble de règles et de règlements internationaux ont été élaborés, dans le cadre juridique prévu par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, afin d'assurer la sécurité maritime. La Convention énonce les droits et obligations des États en matière de sécurité maritime, notamment les obligations des États du pavillon.

⁹¹ La Chambre internationale de la marine marchande/Fédération internationale des armateurs estime que plus de 90 % du commerce mondial est effectué par le secteur des transports maritimes internationaux (voir www.marisec.org).

⁹² La présente section ne présente pas un examen exhaustif de tous les instruments contraignants et non contraignants en matière de sécurité maritime. Pour obtenir un complément d'information, voir « Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization » (LEG/MISC.5), disponible à www.imo.org. Voir également le paragraphe 38 ci-dessus.

165. Les activités liées à la sécurité maritime ont été réglementées peu à peu par diverses organismes des Nations Unies, notamment l'OMI et en particulier son Comité de la sécurité maritime (CSM), l'OIT, l'Organisation hydrographique internationale et l'AIEA.

166. Les conventions internationales élaborées par l'OMI en matière de sécurité maritime comprennent la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 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 de 1972 sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer, la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Ces conventions n'ont qu'une application limitée en ce qui concerne les navires de pêche, à cause des exceptions qu'elles prévoient par suite de leurs dispositions relatives à la taille des navires. Les instruments qui s'appliquent aux navires de pêche et à la formation des pêcheurs, notamment le Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de 1977 sur la sécurité des navires de pêche et la Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille ne sont pas encore entrés en vigueur.

167. Plusieurs conventions internationales régissent les conditions de travail des marins, notamment la Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands. La Convention du travail maritime de 2006 consacre et actualise 68 normes internationales du travail applicables aux gens de mer. Lorsqu'elle sera en vigueur, la Convention sera le « quatrième pilier » du régime réglementaire international relatif à un transport maritime de qualité (voir A/61/63, par. 77 à 79). S'agissant des pêcheurs, la Convention concernant le travail dans le secteur de la pêche de 2007 (Convention n° 188 de l'OIT) aura pour objectif d'assurer des conditions de travail et de vie décentes aux pêcheurs et l'exploitation en toute sécurité des navires de pêche dès son entrée en vigueur (voir aussi A/62/66/Add.1, par. 77 à 84).

168. Un certain nombre d'instruments s'appliquent au transport des marchandises dangereuses. Les prescriptions applicables au transport des matières radioactives figurent dans le Code maritime international des marchandises dangereuses et le Recueil de règles de sécurité pour le transport de combustibles nucléaires irradiés, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires, tous deux contraignants en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du Règlement de transport des matières radioactives établi par l'AIEA.

169. Les conventions internationales qui prévoient des mesures de lutte contre la pollution en cas d'accident de mer comprennent la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures de 1969 et son Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures et son Protocole de 2000 sur la préparation, l'intervention et la coopération en cas d'incidents de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses et la Convention internationale de 1989 sur l'assistance. Plusieurs instruments ont également été adoptés au niveau

régional en matière de coopération dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances, en situations d'urgence⁹³.

170. Plusieurs conventions internationales concernent spécifiquement la recherche et le sauvetage et l'aide aux personnes en détresse, notamment la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes et la Convention internationale sur l'assistance.

2. Faits récents touchant la sécurité maritime

171. La communauté internationale prend des mesures, à tous les niveaux, pour améliorer la sécurité maritime et, dans la prochaine section, nous examinerons les récentes initiatives à cet égard. Certains aspects de la sécurité maritime n'ont pas encore fait l'objet d'un examen dans la présente section (par exemple, les communications, les zones de sécurité établies autour des installations au large des côtes et l'enlèvement des épaves) soit pour la raison des limites concernant la longueur des rapports, soit parce qu'ils sont déjà étudiés dans un rapport antérieur (A/58/65, A/62/66 et Add.1).

a) Sécurité des navires

172. Les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées en ce qui concerne la construction, l'équipement et l'état de navigabilité des navires sont contenues dans les instruments de l'OMI, y compris la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention internationale sur les lignes de charge et MARPOL 73/78. L'OMI élabore des normes de construction en fonction d'objectifs pour les navires neufs de manière à assurer que les normes applicables aux coques qui ont été élaborées par les organisations reconnues, notamment les sociétés de classification, soient conformes aux objectifs de sécurité et aux exigences fonctionnelles établis par l'OMI. Les projets d'amendement à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui prévoient l'application obligatoire, aux vraquiers et aux pétroliers, de normes de construction en fonction d'objectifs pour les navires neufs, actuellement en cours d'élaboration, doivent être adoptés, en même temps que les directives connexes, en 2009. L'OMI a également accepté un plan de travail concernant l'élaboration future de normes de construction en fonction d'objectifs pour les navires neufs (MSC 8/28, par. S.42 à S.77).

173. Les amendements apportés à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, suite à l'examen complet de la sécurité des navires à passagers effectué par l'OMI, qui doivent entrer en vigueur en 2010, mettent davantage l'accent sur la prévention des accidents et prévoient que les navires à passagers devront être conçus de manière à améliorer leur résistance. Le CSM a également accepté d'élaborer des normes d'efficacité obligatoires applicables aux mécanismes de récupération pour tous les navires, aux fins d'adoption en 2012. En réaction aux pertes de vies causées par le naufrage, dans la mer Rouge, du transbordeur *Al Salam Boccaccio 98*, après qu'un incendie se soit déclaré à bord, le CSM adoptera vraisemblablement, cette année, des amendements à la Convention

⁹³ Voir, par exemple, les protocoles relatifs à quelques conventions concernant les mers régionales à <http://www.unep.org/regionalseas>.

internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer pour empêcher l'accumulation d'eaux d'incendie dans les espaces rouliers clos (ibid., par. 3.28 et 25.18 à 25.20).

174. Puisque le Protocole de Torremolinos n'est pas en vigueur et qu'il s'applique uniquement aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, soit à environ 4 % de la flotte de pêche mondiale⁹⁴, la FAO, l'OMI et l'OIT ont élaboré des instruments non contraignants en matière de sécurité des navires de pêche qui s'appliquent notamment aux navires de moins de 24 mètres de long⁹⁵. Il a été proposé que la FAO élabore également des directives sur les meilleures pratiques en matière de sécurité en mer et que le Comité des pêches de la FAO envisage d'élaborer un plan d'action international sur cette question dans le cadre du Code de conduite pour une pêche responsable⁹⁶.

b) Formation, conditions de travail et traitement équitable des équipages

175. *Formation et délivrance des brevets.* Compte tenu de l'importance de l'élément humain en matière de gestion de la sécurité et, en particulier, de la nécessité d'une norme mondiale applicable à la formation des gens de mer, l'OMI a révisé et mis à jour régulièrement la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. En 2007, le CSM a accepté d'effectuer un examen complet de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, lequel devrait être terminé en 2010, pour tenir compte des méthodes de formation novatrices et pour assurer que la Convention tient compte des nouveaux problèmes auxquels le secteur des transports maritimes fait face⁶¹. Pour ce qui concerne les pêcheurs, la FAO, l'OMI et l'OIT ont élaboré un Guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets, compte tenu du fait que la Convention internationale sur les normes de formation de personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille n'est pas encore en vigueur.

176. *Conditions de travail et traitement équitable.* Les mauvaises conditions de travail à bord, les incidents d'abandon des gens de mer, la criminalisation et la détention de pêcheurs suivant un accident en mer de même que les restrictions concernant les permissions à terre (voir par. 155 à 158 ci-dessus) (voir A/60/63/Add.2, par. 28) ont soulevé certaines préoccupations. Les mauvaises conditions de travail et la violation des obligations contractuelles minent le moral des marins et créent des conditions qui favorisent les accidents. Il est essentiel, pour

⁹⁴ À la deuxième session du Groupe de travail ad hoc mixte FAO/OMI sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et questions connexes, la FAO et l'OMI ont discuté de coopération afin de faciliter l'entrée en vigueur du Protocole de Torremolinos et de la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (*supra*, note 66). En 2007, le CSM a convenu que l'OMI devait, en consultation avec la FAO, examiner les options proposées par le Groupe de travail mixte à cet égard (MSC 83/28, par. 15.44).

⁹⁵ Contribution de la FAO. Voir la version révisée du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, 2005, ainsi que les Directives facultatives pour la construction des navires de pêche de faibles dimensions, 2005. De nouvelles normes sont en train d'être mises au point et elles s'appliqueront aux navires pontés d'une longueur inférieure à 12 mètres et aux navires non pontés.

⁹⁶ FAO, *Rapport de la vingt-septième session du Comité des pêches*, 5-9 mars 2007; *Rapport sur les pêches* n° 830 [FIEL/R830 (fr)], par. 82.

la sécurité maritime, de promouvoir de bonnes conditions de travail, le traitement équitable des marins et des pêcheurs et un environnement de travail sûr.

177. La Convention du travail maritime de 2006 couvre tous les points nécessaires pour assurer que les marins ont un travail décent et elle prévoit un système permettant de certifier que les conditions de travail à bord d'un navire sont conformes aux prescriptions de la Convention. La Convention crée également un système de surveillance de l'application et du respect des règles qui s'ajoute aux accords régionaux relatifs à l'État du port. La Convention sur le travail dans la pêche de 2007 prévoit les normes minimales relatives aux conditions de travail des pêcheurs sur les navires de pêche et leur application tant par les États du pavillon que par les États du port⁷⁰ (voir aussi A/61/63, par. 77 à 79, A/62/66/Add.1, par. 78 à 84). Lorsqu'elles seront en vigueur, tant la Convention du travail maritime que la Convention sur le travail dans la pêche amélioreront sensiblement les normes du travail applicables aux marins et aux pêcheurs et devraient avoir un impact positif sur la sécurité maritime⁹⁷. L'Assemblée générale a encouragé les États à être Parties à ces conventions dans la résolution 62/215.

178. Les directives sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime (document OMI, LEG 91/12, annexe 2), adoptées par l'OMI et l'OIT en 2006, reconnaissent que les marins ont besoin d'une protection spéciale; elles ont pour objet d'assurer que les marins sont traités équitablement lors d'un accident de mer ou d'une enquête ou détention de la part des autorités publiques, et qu'ils ne sont pas détenus plus longtemps qu'il n'est nécessaire (voir également A/61/63/Add.1, par. 51 à 53). En 2007, le Comité juridique a accepté que le Groupe de travail spécial mixte OMI/OIT sur le traitement équitable des gens de mer soit convoqué de nouveau pour surveiller la mise en œuvre des directives et a reconnu qu'il serait opportun d'acquérir de l'expérience dans ce domaine avant d'envisager la révision des directives (voir document OMI, LEG 93/13, par. 5.9).

179. Les mesures permettant de traiter les cas d'abandon des gens de mer comprennent notamment la création, en 2005, d'une base de données sur les incidents signalés (voir http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.Home?p_lang=fr). Lors de sa réunion, en février 2008, le Groupe de travail mixte OMI/OIT d'experts sur les responsabilités et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer s'est engagé à trouver des solutions d'application obligatoire et à long terme aux questions qu'il était chargé d'étudier. Le Groupe de travail mixte doit se réunir de nouveau en juin 2008.

c) **Transport des marchandises dangereuses**

180. L'OMI met constamment à jour le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) pour tenir compte de nouvelles marchandises dangereuses et pour harmoniser le Code avec les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses qui établissent les exigences de base pour tous les modes de transport. Le CSM examinera les amendements possibles au Code IMDG en 2008 (MSC 84/3/2).

⁹⁷ L'OIT a adopté un plan d'action sur cinq ans pour la ratification et la mise en œuvre de la Convention du travail maritime (contribution de l'OIT).

181. À la cinquante et unième session de la Conférence générale de l'AIEA, en septembre 2007, la Conférence a noté le progrès réalisé dans la mise en œuvre du Plan d'action sur la sûreté du transport de matières radioactives⁹⁸. Elle a reconnu le bien-fondé des préoccupations concernant les dommages qui pourraient être causés en cas d'accidents ou d'incidents survenant pendant le transport de matières radioactives par voie maritime, notamment la pollution du milieu marin⁹⁹ et a souligné l'importance de mettre en place des mécanismes efficaces dans le domaine de la responsabilité pour assurer la réparation de tout effet négatif sur la santé humaine et l'environnement, ainsi que de toute perte économique due à un accident ou à un incident. La Conférence s'est félicitée de la pratique suivie par certains États expéditeurs et transporteurs qui fournissent en temps utile des informations et des réponses aux États côtiers concernés préalablement aux expéditions, afin de répondre à leurs préoccupations concernant la sûreté et la sécurité, notamment en matière de plans d'urgence. Elle s'est également félicitée des discussions bilatérales entre les États expéditeurs et les États côtiers sur des questions d'intérêt commun relatives à la sécurité du transport par mer des matières radioactives. La Conférence a félicité les États membres qui ont utilisé le système d'évaluation de l'AIEA et elle les a encouragés à mettre en œuvre les recommandations et suggestions qui en découlent. Elle a également encouragé d'autres États à se prévaloir du service d'évaluation de l'AIEA.

182. L'AIEA escompte terminer, en 2008, la mise à jour de l'inventaire des matières radioactives présentes dans le milieu marin, qui servira de base à l'évaluation de l'impact radiologique. Afin d'être en mesure de régler les problèmes dus au refus de transporter des matières radioactives (voir A/61/63, par. 63), l'AIEA a créé un comité directeur, lequel a élaboré un plan d'action international comportant des mesures qui permettront de réduire nettement les cas de refus¹⁰⁰.

183. L'Assemblée générale a étudié le transport des matières radioactives aux paragraphes 58 et 59 de la résolution 62/215.

d) Sécurité de la navigation

184. Il est d'une importance vitale pour la sécurité de la navigation et de la vie en mer ainsi que pour la protection et la conservation du milieu marin de pouvoir disposer de voies de navigation sûres, de levés hydrographiques précis et suffisamment étendus et de renseignements nécessaires à la navigation qui soient à jour (voir également le paragraphe 215 ci-après).

185. *Les levés hydrographiques et la cartographie marine.* L'établissement de levés hydrographiques et de cartes nautiques joue un rôle essentiel pour permettre d'identifier les dangers à la navigation et pour obtenir les informations nécessaires qui permettent de déterminer les mesures requises pour améliorer la navigation et en

⁹⁸ Ces préoccupations ont également été formulées dans le communiqué émis par la Conférence des chefs de gouvernement de la Communauté des Caraïbes à la conclusion de la dix-septième réunion intersessionnelle de la Conférence, les 9 et 10 février 2006, Port of Spain, et le communiqué du trente-septième Forum des îles du Pacifique, les 24 et 25 octobre 2006 (A/61/558, annexe).

⁹⁹ Mesures pour renforcer la coopération internationale dans les domaines de la sûreté nucléaire et radiologique, de la sûreté du transport et de la gestion des déchets (document de l'AIEA GC(51)/RES/11.

¹⁰⁰ Contribution de l'AIEA.

assurer la sécurité. Vu les améliorations technologiques qui ont été apportées à l'équipement et aux techniques utilisés dans les levés hydrographiques, l'Organisation hydrographique internationale (OHI) revoit les Normes pour les levés hydrographiques dans le but d'améliorer la sécurité. Elle collabore également avec l'OMI et ses États membres pour avoir une couverture mondiale adéquate de cartes électroniques de navigation avant 2010, au cas où l'OMI décide d'exiger l'utilisation de systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information (voir A/62/66/Add.1, par. 67). L'OHI a également élaboré un programme de renforcement des capacités et de formation qui a pour objet d'aider les États en développement à établir ou à améliorer leurs capacités hydrographiques. Elle encourage les États qui ne l'ont pas encore fait à devenir membres de l'OHI¹⁰¹.

186. La Banque Mondiale, le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) et l'OMI coopèrent également pour lancer un nouveau projet appelé Mise en place d'une inforoute marine régionale dans les mers d'Asie de l'Est pour renforcer les services maritimes, améliorer la sécurité et la sûreté de la navigation et promouvoir la protection de l'environnement marin ainsi que le développement et l'utilisation durables des ressources côtières et marines dans les détroits de Malacca et de Singapour. En 2007, lors de sa première réunion, le comité directeur a approuvé le plan d'exécution révisé ainsi que le budget et les services nécessaires pour les levés hydrographiques du dispositif de séparation du trafic des détroits. Il est probable que les cartes électroniques de navigation couvrant les détroits et le système de l'inforoute marine régionale soient en place vers 2010¹⁰². Dans d'autres régions, il est proposé de mettre en place une inforoute marine régionale pour améliorer la sécurité de la navigation et pour prévenir la pollution en milieu marin¹⁰³.

187. *La navigation électronique.* Le CSM a accepté d'élaborer une stratégie générale en matière de navigation électronique qui incorporera les nouvelles technologies de façon structurée et qui veillera à ce que leur utilisation soit en harmonie avec les technologies et services de navigation en place, dans le but de créer un système mondial efficace, précis et sûr, applicable à tous les types de navires (voir A/62/66/Add.1, par. 66). Pour renforcer les bases de la navigation électronique, le CSM a adopté des normes de performance révisées applicables aux enregistreurs de données de route des navires et aux enregistreurs de données de route simplifiées, aux systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information, aux émetteurs des embarcations de recherche et de sauvetage et aux systèmes de navigation intégrés⁶¹.

188. *Les routes de navigation internationale.* L'OMI examine régulièrement les dispositifs de circulation et les systèmes de notification des navires et elle adopte de nouveaux systèmes afin d'améliorer la sécurité de la navigation dans les zones de convergence où le trafic est important ou dans celles où la navigation est difficile, ainsi que dans les zones où le milieu marin est vulnérable. Ces systèmes et dispositifs ainsi que d'autres mesures peuvent constituer des mesures de protection connexes pour les zones maritimes particulièrement vulnérables. En 2007, le CSM a

¹⁰¹ Contributions de l'OHI.

¹⁰² Contributions de l'OHI et de la Banque mondiale.

¹⁰³ Ainsi, l'Initiative sur la sécurité des océans a élaboré des projets concernant une inforoute marine régionale pour la Route du Nord et a évalué les risques liés à une augmentation du trafic maritime pour le transport du pétrole et du gaz par le pont arctique et la Route du Nord (voir <http://www.osi-int.org/proyectos.asp>).

adopté plusieurs mesures efficaces de circulation et de notification, notamment les dispositifs et systèmes de notification des navires qui avaient déjà été approuvés par le Sous-Comité de la sécurité de la navigation de l'OMI (MSC 63/28, par. 14.1 à 14.15).

189. *Détroits servant à la navigation internationale.* En collaboration avec l'OMI, l'Indonésie, la Malaisie et Singapour ont organisé, en 2007, une réunion pour l'amélioration de la sûreté, de la sécurité et de la protection de l'environnement dans les détroits de Malacca et de Singapour. Les participants à la réunion ont adopté la Déclaration de Singapour qui met l'accent sur la nécessité de continuer à appuyer les travaux du Groupe tripartite d'experts techniques sur la sécurité de la navigation, ainsi que le Mécanisme de coopération établi par les États côtiers pour promouvoir la concertation et une coopération étroite entre eux, les États utilisateurs, le secteur de la marine marchande et les autres parties prenantes, en ce qui concerne la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement (voir A/62/518, annexe). Au paragraphe 75 de la résolution 62/215, l'Assemblée générale s'est félicitée de la création officielle du Mécanisme de coopération conformément à l'article 43 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

190. S'agissant du détroit de Torres, l'introduction, en 2006, par l'Australie et la Papouasie-Nouvelle-Guinée, d'un système de pilotage obligatoire a suscité des préoccupations exprimées notamment par l'Assemblée générale dans le cadre de son examen de son point de l'ordre du jour intitulé « Les océans et le droit de la mer ». Les points de vue divergent sur la question de savoir si le système de pilotage obligatoire respecte les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (A/60/63, par. 125 et 126; A/60/63/Add.2, par. 62; A/61/63/Add.1, par. 95 et 96; A/62/66, par. 282 et A/62/PV.65 et 77).

191. *Identification et suivi des navires à grande distance.* L'OMI poursuit ses travaux sur l'élaboration d'un système d'identification et de suivi des navires à grande distance à des fins de sûreté et de sécurité, de protection de l'environnement, y compris la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer (voir le paragraphe 32 ci-dessus). En 2007, le CSM, constatant que l'utilisation des informations du système d'identification et de suivi des navires à grande distance à des fins de sûreté et de protection de l'environnement constituerait une nette amélioration par rapport aux systèmes en place, a décidé de permettre aux États parties de demander, de recevoir et d'utiliser les informations du système à des fins de sûreté et de protection de l'environnement¹⁰⁴.

e) Application et exécution

192. *Application par l'État du pavillon.* Comme pour les instruments internationaux sur la sécurité maritime, il incombe au premier chef aux États du pavillon d'assurer la mise en œuvre et l'application efficaces des règles et des normes internationales en matière de sécurité maritime (voir également les paragraphes 122 à 124 ci-dessus). Si l'État du pavillon n'a pas mis en œuvre des mesures de surveillance efficaces, le secteur des transports maritimes sera exposé aux abus et la sécurité maritime s'en trouvera affaiblie. À cet égard, l'OMI a créé un Programme intégré de coopération technique pour aider les pays à renforcer leurs capacités

¹⁰⁴ Résolution MSC.242(83) sur l'utilisation des systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance aux fins de la sûreté et de la protection de l'environnement marin; MSC 83/28, par. 6.81 à 6.96.

institutionnelles et en ressources humaines de façon à assurer la mise en œuvre uniforme et efficace du cadre réglementaire de l'OMI. Entre 2006 et 2007, 36 missions consultatives ont été effectuées et des séminaires et des ateliers ont été donnés aux niveaux national et international⁶¹.

193. Les instruments de l'OMI qui ont pour objet de renforcer la mise en œuvre du cadre réglementaire, par les États du pavillon, comprennent le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (le Code international de gestion de la sécurité), qui fixe les exigences en matière de gestion de la sécurité et de vérifications périodiques et le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, qui fixe la norme pour le système de vérification volontaire de l'OMI à l'intention des États membres.

194. Le système de vérification volontaire prévoit l'évaluation, la surveillance et l'examen du niveau de mise en œuvre des instruments contraignants de l'OMI en matière de sécurité maritime et de pollution provenant de navires par les États du pavillon, les États du port et les États côtiers. À la fin de la vérification, l'État membre reçoit une évaluation complète et objective de l'efficacité de son administration et de sa mise en œuvre des instruments visés par le régime (voir A/62/66, par. 59 et A/62/66/Add.1, par. 72). Depuis les premières vérifications, en septembre 2006, 18 vérifications ont été complétées avec succès. Seize autres États membres ont présenté une demande officielle à cette fin⁶¹. L'Assemblée générale a encouragé tous les États du pavillon à demander une vérification (voir résolution 62/215, par. 79)

195. *Contrôle par l'État du port.* Le rôle complémentaire que jouent les États du port est devenu de plus en plus important, compte tenu du fait que certains États du pavillon n'ont pas réussi à exercer un contrôle efficace sur leurs navires¹⁰⁵. Le contrôle par l'État du port joue un rôle important pour promouvoir l'application efficace des instruments internationaux concernant les normes de sécurité, de travail et de pollution. Neuf accords régionaux sur le contrôle par l'État du port sont déjà en vigueur¹⁰⁶ et les États participants continuent de coordonner leurs activités, par exemple, par des campagnes conjointes d'inspections entre ces accords régionaux aux fins d'une utilisation plus efficace des ressources et des informations (voir également A/62/66, par. 61)¹⁰⁷.

196. L'OMI a favorisé l'échange d'information entre les autorités, de même que la transparence des données maritimes en élaborant le Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes et elle poursuit maintenant l'intégration

¹⁰⁵ La Shipping Industry Flag State Performance Table, établie par (la Conférence maritime baltique et internationale, la CIMM/Fédération internationale des armateurs, l'Association internationale des propriétaires indépendants de navires citernes et l'Association internationale des transporteurs de marchandises solides) indique qu'à l'heure actuelle, 12 États du pavillon ont des notes négatives. Voir également A/58/65, par. 85 à 88, 92 et 93 et A/58/95, par. 9 à 12.

¹⁰⁶ Les mémorandums d'accord ci-après ont été adoptés : Paris (1982); Viña del Mar (1992); Tokyo (1993); les Caraïbes (1996); la Méditerranée (1997); l'océan Indien (1998); Abuja (1992); la mer Noire (2000); et le Conseil de coopération du Golfe (Riyad) (2004).

¹⁰⁷ Les États signataires des mémorandums de Paris et de Tokyo ont procédé en commun aux inspections prévues à l'annexe I de la Convention MARPOL et au Code international de gestion de la sécurité respectivement. Une autre campagne aura lieu en 2008 sur la sécurité de la navigation (Convention SOLAS, chap. V). En 2007, d'autres campagnes d'inspection communes relative au Code international de gestion de la sécurité, ont été réalisées notamment par les signataires des mémorandums de la mer Noire, de la Méditerranée et de l'océan Indien.

et l'harmonisation des activités des États du port (ibid., par. 60). Un Code de bonnes pratiques à l'intention des fonctionnaires chargés des contrôles a récemment été approuvé et les procédures de contrôle des divers régimes régionaux font l'objet d'un examen complet⁶¹. L'OMI a également proposé une assistance technique aux pays en développement pour leur permettre de mettre en place des capacités nationales efficaces en matière de contrôle par l'État du port ou des mécanismes régionaux de coopération relativement aux activités de contrôle de l'État du port.

197. Le Programme régional FEM-PNUD-OMI du Partenariat pour la gestion écologique des mers de l'Asie de l'Est (PEMSEA) a entrepris la deuxième phase de son projet relatif à un manuel de vérification du contrôle par l'État du port en aidant les ports à mettre en place un système de gestion qui assure le fonctionnement en toute sécurité et sans danger pour l'environnement, des opérations portuaires et sur marchandises diverses, de même que la protection de la santé des employés du port et des populations avoisinantes, notamment par la préparation d'un Code de gestion de l'environnement, de la sécurité et de la santé¹⁰⁸.

f) Traitement des personnes sauvées en mer

198. De nombreuses personnes risquent leur vie pour migrer clandestinement par la mer vers un autre pays (voir les paragraphes 89 à 97 ci-dessus). La nature périlleuse de ces voyages et le nombre élevé d'incidents comportant le sauvetage de personnes ou la perte de vies en mer démontrent l'importance du dispositif de recherche et de sauvetage.

199. L'obligation de prêter assistance à quiconque se trouve en péril en mer est un principe clairement établi du droit maritime et du droit international énoncé dans plusieurs instruments (voir le paragraphe 170 ci-dessus), notamment l'article 98 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

200. En 2004, l'OMI a adopté des amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'à la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes pour préciser les responsabilités des parties qui participent à un sauvetage et plus particulièrement, pour assurer que les personnes sauvées disposent d'un endroit sûr pour débarquer. Les amendements exigent des parties qu'elles veillent à la coordination et qu'elles coopèrent pour s'assurer que les capitaines de navires prêtant assistance en prenant à leur bord des personnes en détresse en mer soient relevés de leurs obligations avec une déviation minimum par rapport au parcours initialement prévu, à condition que cette remise ne compromette pas davantage la sûreté de la vie en mer. Il appartient à la partie responsable de la zone de recherche et de sauvetage de veiller à cette coopération afin que les personnes secourues puissent quitter le navire qui leur prête assistance et se retrouver en lieu sûr. Elle doit assurer le débarquement le plus rapidement possible. L'OMI a également adopté les Directives sur le traitement des personnes sauvées en mer, qui contient des conseils sur la mise en œuvre des amendements. L'OMI et le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés ont également publié une brochure intitulée « Rescue at Sea », qui contient des principes et pratiques applicables aux migrants et aux réfugiés (voir http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic_id=1437).

¹⁰⁸ Contribution du PNUD.

201. Toutefois, des préoccupations ont été exprimées concernant la réticence de certains États côtiers à autoriser le débarquement des personnes sauvées en mer et l'imposition de conditions préalables au débarquement ou de sanctions aux compagnies de navigation, ces comportements étant susceptibles de nuire au dispositif de recherche et de sauvetage. L'OMI examine les procédures administratives pertinentes des États membres de l'OMI et la possibilité de préparer d'autres directives pouvant être utiles pour assurer le débarquement rapide et ordonné des personnes sauvées en mer⁶¹.

202. Le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés a organisé des réunions d'experts et une réunion des représentants des États pour discuter des problèmes récents qui touchent le régime de recherche et de sauvetage, y compris la protection des réfugiés. Ces processus ont également été appuyés par les réunions interorganisations sur le traitement des personnes sauvées en mer. La réunion interorganisations tenue en décembre 2007¹⁰⁹ a identifié les principales conclusions issues des réunions organisées par le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés. Les résultats de la réunion interorganisations ont été évoqués pendant le Dialogue du Haut-Commissaire sur les défis que pose la protection, en décembre 2007, qui portait sur la protection des réfugiés, les solutions durables et les migrations internationales¹¹⁰.

g) Accidents ou incidents maritimes et pollution du milieu marin

203. Le Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes (voir <http://gisis.imo.org/Public>) permet d'obtenir des données sur les accidents et incidents de mer. Lorsque survient un accident ou un incident, les États peuvent être appelés à donner refuge à un navire en détresse. L'Assemblée générale a encouragé les États à préparer des plans et des procédures pour mettre en œuvre les Directives concernant des lieux de refuge pour les navires en détresse de l'OMI. La résolution de l'OMI sur les services d'assistance maritime tente d'établir un seul point de contact, dans les États côtiers, pour les navires qui ont besoin d'assistance et elle demande aux autres intéressés de participer à l'application de toute autre mesure de suivi (voir A/59/62, par. 156 et 157).

204. *Enquêtes sur les accidents ou incidents maritimes.* Dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (art. 94, par. 7) et des Conventions pertinentes de l'OMI (Convention SOLAS, Convention sur les lignes de charge et MARPOL 73/78), l'OMI a élaboré un dispositif de signalement des accidents et des conseils sur les procédures d'enquête¹¹¹. En 2007, le CSM a approuvé un nouveau projet de Code de normes internationales et de pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer, qui doit être adopté en 2008, à titre d'amendement à la Convention

¹⁰⁹ Des représentants de l'OMI, du HCR, du Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme, de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), de la Division, de l'OIM et de l'OIT ont participé à ces réunions.

¹¹⁰ Le résumé du Président est disponible à www.unhcr.org/protect/PROTECTION/476146702.pdf. Le plan du Haut-Commissariat pour les réfugiés est le plan d'action en 10 points relatif à la protection des réfugiés et aux migrations mixtes, qui décrit les principaux domaines dans lesquels des mesures doivent être prises pour traiter ces problèmes dans les pays d'origine, de transit et de destination, a été discuté pendant le Dialogue.

¹¹¹ Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, résolution A.849(20), modifiée par A.884(21).

internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer pour qu'il soit d'application obligatoire (voir MSC 83/28, par. 15.15 à 15.23). Le nouveau Code prévoira une approche que tous les États pourront adopter dans le cadre d'une enquête sur la sécurité maritime concernant un accident ou un incident de mer. Le Code exigera la tenue d'une enquête sur la sécurité maritime pour chaque « accident grave survenu en mer¹¹² » et il recommandera la tenue d'une enquête sur la sécurité maritime relativement à d'autres types d'accidents ou incidents de mer par l'État du pavillon du navire concerné, s'il est probable que l'enquête révélera des informations qui permettront d'éviter d'autres accidents et incidents de mer (voir document FS 15/18 de l'OMI).

205. *Pollution marine découlant d'un accident ou d'un incident de mer.* Diverses activités en cours visent la prévention et la lutte contre la pollution découlant d'un accident ou d'un incident de mer. L'OMI, en coopération avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), a établi des centres régionaux pour coordonner les activités de lutte contre la pollution dans le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution et le Centre régional d'information d'urgence et de formation sur la pollution marine des Caraïbes, et elle a préparé un Manuel sur la pollution par les hydrocarbures qui offre des conseils sur la prévention, la préparation des interventions d'urgence, la récupération, la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, les aspects administratifs des mesures à prendre en cas de pollution par les hydrocarbures et des directives sur l'échantillonnage et l'identification des déversements d'hydrocarbures⁶¹. Le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution continue de mettre en œuvre la Stratégie régionale pour la prévention et la lutte contre la pollution marine provenant des navires qui a été adoptée par les États parties à la Convention de Barcelone dans le but de réaliser, avant 2015, les objectifs du Protocole de 2002 concernant la coopération visant à prévenir la pollution par les navires et à combattre la pollution de la mer Méditerranée dans les situations critiques¹¹³.

206. Plusieurs types d'exercices visant à améliorer l'efficacité des interventions en mer ont lieu régulièrement sous les auspices de diverses organisations régionales, notamment la Commission pour la protection du milieu marin de la mer Baltique (HELCOM) et la Commission de la mer Noire¹¹⁴. La recommandation de HELCOM sur le renforcement de la coopération sous-régionale en matière d'intervention prévoit une approche par étape afin d'améliorer la capacité d'intervention rapide dans la mer Baltique et met l'accent sur l'importance d'être pleinement préparé lorsque survient un déversement moyen d'hydrocarbures qui exige l'intervention de plusieurs pays concernés. Pour résoudre les problèmes que soulèvent les déversements d'hydrocarbures dans les glaces de la mer Baltique, la coopération entre HELCOM et les responsables des navires brise-glace dans la mer Baltique sera renforcée⁵⁸.

207. Dans le cadre du Partenariat pour la gestion écologique des mers de l'Asie de l'Est, une déclaration conjointe sur les partenariats en matière de planification et d'intervention en cas de rejet d'hydrocarbures dans le golfe de Thaïlande contient

¹¹² Un accident grave survenu en mer a été défini comme étant un accident en mer comportant la perte totale du navire ou une perte de vie ou un dommage grave à l'environnement.

¹¹³ Contribution du PNUE.

¹¹⁴ Contributions de la HELCOM et la Commission de la mer Noire.

un accord intergouvernemental tripartite qui engage les pays participants à s'entraider dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la région considérée¹⁰⁸.

208. Dans plusieurs régions du monde et en coopération avec le Fonds pour l'environnement mondial, la Banque mondiale a élaboré et géré des projets visant à appuyer la planification des interventions et le renforcement des capacités en cas de rejet d'hydrocarbures. Cependant, le Fonds a cessé d'appuyer la prévention de la pollution maritime, conformément à sa nouvelle stratégie par domaines d'action relative aux eaux internationales¹¹⁵(voir par. 224 ci-dessous).

3. Défis actuels dans le domaine de la sûreté maritime

209. L'amélioration de la sûreté maritime doit retenir toute l'attention de la communauté internationale. Dans la présente section, on examine quelques-uns des défis actuels, dont beaucoup se posent aussi dans le domaine de la sécurité maritime (voir par. 114 à 160 ci-dessus). Comme indiqué plus haut, les régimes de la sécurité maritime et de la sûreté maritime poursuivent des objectifs communs et qui se renforcent mutuellement, les efforts internationaux déployés pour améliorer un de ces régimes aboutissant généralement aussi à améliorer l'autre.

a) Renforcer l'efficacité du cadre juridique international

210. Il existe aujourd'hui un corps substantiel de règles et règlements de caractère mondial régissant la sûreté maritime. Sans compter la nécessité d'une vaste participation à toutes les conventions pertinentes, il importe que les États aient une compréhension commune des règles et règlements et que ceux-ci soient appliqués d'une manière uniforme et cohérente, conformément au régime juridique applicable, en particulier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

211. Des faits nouveaux récents ont mis en lumière le rôle très important que joue l'élément humain dans le domaine de la sûreté maritime et la nécessité de prévoir des conditions de vie et de travail décentes, une formation adéquate et un traitement équitable des marins et pêcheurs (voir par. 175 à 179 ci-dessus). La ratification par un grand nombre d'États de la Convention du travail maritime de 2006 et de la Convention de 2007 concernant le travail dans le secteur de la pêche facilitera une prompt entrée en vigueur de ces conventions dont l'application doit rejaillir favorablement sur les marins et pêcheurs, et, en définitive, sur la sûreté maritime. Une participation accrue aux instruments internationaux pertinents prévoyant la formation des pêcheurs et la sécurité des navires de pêche, en particulier les instruments qui doivent encore entrer en vigueur, dont le Protocole de Torremolinos de 1993 et la Convention internationale sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), devrait également contribuer de manière significative à la sûreté maritime. La FAO a souligné la nécessité d'apporter un appui politique résolu à des initiatives visant à améliorer la sécurité des navires de pêche et des pêcheurs. Selon elle, un plan d'action international pour la sécurité en mer mis au point dans le cadre du Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable et s'appliquant aux navires de toutes tailles pourrait faciliter la prise en compte de tous les aspects de la sûreté et

¹¹⁵ Contribution de la Banque mondiale.

marquer une étape importante dans la voie de l'amélioration de celle-ci (voir par. 174 ci-dessus)⁹⁶.

b) Renforcement de l'application des mesures de sûreté maritime

212. Comme pour la sécurité maritime, le renforcement de l'application des instruments internationaux régissant la sûreté maritime représente un défi important. De même, l'absence de contrôle effectif exercé par les États du pavillon et l'atteinte grave ainsi portée au régime de la sûreté maritime sont un sujet de vive préoccupation.

213. *Application par l'État du pavillon.* Le nombre moyen de déversements d'hydrocarbures de plus de 700 tonnes a diminué¹¹⁶, mais des accidents de mer continuent de se produire avec une certaine régularité¹¹⁷. De tels incidents, qui ne sont pas le résultat d'une réglementation inadéquate sur le plan mondial, mais qui sont imputables principalement à des erreurs humaines, peuvent également être causés par des navires inaptes à prendre la mer et par des pratiques de management laissant à désirer. Il pourrait être remédié à cette situation en veillant à une meilleure application par l'État du pavillon et au renforcement des capacités (voir A/58/65, par. 36).

214. L'importance du respect continu des règles internationales, où que soit exploité le navire et quels que soient son immatriculation ou son pavillon, a été soulignée dans différentes instances, mais il faut déployer davantage d'efforts encore dans ce domaine¹¹⁸. La solution doit venir aussi en partie d'une vigilance et transparence accrues en matière d'immatriculation des navires (voir par. 123 ci-dessus). La nécessité de développer une culture axée sur la « conformité » ou la « sûreté » dans les transports maritimes a été mise en lumière également (voir A/59/62, par. 139, et A/61/160, par. 52). Par ailleurs, les États du pavillon devraient mieux utiliser les instruments existants pour évaluer leur efficacité, notamment le programme facultatif d'audit mis en place par l'Organisation maritime internationale (OMI) à l'intention de ses États membres (voir par. 193 et 194 ci-dessus)¹¹⁹. On a également proposé de mettre au point un cours type conjoint sur l'application des instruments par l'État du pavillon qui porterait sur toutes les responsabilités incombant aux États du pavillon conformément aux mandats des diverses institutions (voir A/61/160, par. 53). Comme certains États du pavillon, en particulier des États en

¹¹⁶ Ce nombre est passé de 25 par an dans les années 70 à 3,7 dans les années 2000 (voir « Réponse de l'OMI aux défis environnementaux actuels – Document d'information pour la Journée mondiale de la mer, 2007 », document qui peut être consulté à l'adresse http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D19508/9536-WMD.pdf).

¹¹⁷ À l'appui, on évoquera d'importantes marées noires accidentelles qui se sont produites récemment dans la mer Noire et au large des côtes de la République de Corée, entre autres. Voir « Black Sea faces oil catastrophe », BBC News, 3 novembre 2007, à l'adresse <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/7092071.stm>, et « Oil spill after South Korea collision », BBC News, 7 décembre 2007, à l'adresse <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/7132349.stm>.

¹¹⁸ Voir, par exemple, le document A/62/66, par. 57 à 59, et le rapport de la Réunion consultative ad hoc de représentants de haut niveau d'organisations internationales consacrée au « lien substantiel » (A/61/160, annexe).

¹¹⁹ L'Assemblée générale a encouragé tous les États du pavillon à se soumettre volontairement à l'audit; de son côté, l'Assemblée de l'OMI a invité ses États membres à continuer de désigner des auditeurs qualifiés et les a encouragés, pour autant qu'ils ne l'avaient pas encore fait, à se soumettre volontairement à un audit le plus rapidement possible (voir résolution A/62/215, par. 79).

développement, ne disposent que d'une infrastructure limitée pour appliquer et faire appliquer les instruments pertinents, il est nécessaire également de renforcer les capacités, notamment par l'intermédiaire d'une aide financière et technique, du transfert de technologie et de programmes de formation.

215. *États côtiers et États du port.* Les États côtiers, notamment les États riverains de détroits internationaux servant à la navigation internationale et les États archipels, jouent un rôle important en ce qui concerne l'amélioration de la sûreté maritime, y compris en faisant connaître tout danger pour la navigation dont ils ont connaissance, en désignant des voies de circulation et en prescrivant des dispositifs de séparation du trafic. Les dispositifs de circulation des navires, les systèmes d'établissement de rapports des navires, les services pour le trafic des navires, ainsi que d'autres mesures contribuent à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sécurité et à l'efficacité de la navigation, et à la protection du milieu marin (voir A/58/65, par. 35, et Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, art. 211). Certaines des mesures susvisées supposent des capacités hydrographiques que les pays en développement n'ont pas toujours. Dans les détroits servant à la navigation internationale, les États utilisateurs et les États riverains devraient coopérer en ce qui concerne les installations de sécurité, les aides à la navigation et autres équipements, ainsi que la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution.

216. Il importe de renforcer le rôle que jouent les États côtiers et les États du port en matière de répression, en particulier compte tenu du fait que certains États du pavillon n'exercent pas un contrôle effectif sur les navires battant leur pavillon (voir par. 195 et 196 ci-dessus) (voir aussi A/58/65, par. 85 à 88, et 92 et 93, ainsi que A/58/95, par. 9 à 12). Ainsi, une coordination et coopération accrues entre des accords régionaux concernant le contrôle par l'État du port, y compris par l'intermédiaire de campagnes communes, peuvent compléter les mesures d'application et de répression prises par l'État du pavillon et améliorer la sûreté maritime dans son ensemble.

217. *Marins et pêcheurs.* Les conditions de vie et de travail des marins et pêcheurs se ressentent de la diminution de l'effectif des navires consécutif à l'automatisation croissante, de l'accroissement des responsabilités en matière de sécurité, de la difficulté de prendre des congés à terre et de l'isolement social accru qui en résulte, des poursuites engagées contre des marins à la suite d'accidents en mer et de la mise en détention⁷⁰, et des violations répétées des droits fondamentaux et des droits des travailleurs¹²⁰. Il s'ensuit des difficultés de recrutement et de rétention du personnel. Par exemple, il se pose aujourd'hui un problème grave et de plus en plus aigu de pénurie d'officiers de navigation et d'ingénieurs qualifiés et expérimentés⁷⁰.

218. Dans l'industrie de la pêche, la compétition accrue pour la maîtrise des ressources due à la surcapacité et à la surpêche rendent la pêche peu sûre, sans parler de la réduction de l'effectif ou de l'entretien insuffisant des navires et du matériel¹²¹.

219. L'application effective des instruments garantissant des conditions de vie et de travail décentes, et un traitement équitable des marins et pêcheurs ne manqueraient pas d'améliorer la sûreté maritime.

¹²⁰ Rapport de la Fédération internationale des ouvriers du transport, juin 2006, op. cit.

¹²¹ Contribution de la FAO.

220. *Traitement des personnes secourues en mer.* Le traitement des personnes secourues en mer n'est pas sans causer un certain nombre de problèmes difficiles. On relève notamment la nécessité pour les États du pavillon de veiller à ce que les capitaines s'acquittent de l'obligation qu'ils ont en droit international de sauver les personnes en détresse en mer (A/61/63, par. 84). Par ailleurs, le fait que certains États côtiers hésitent à permettre le débarquement de personnes secourues en mer ou mettent des conditions préalables à un tel débarquement ou imposent des pénalités aux entreprises de transport maritime peut compromettre l'intégrité du régime SAR, ainsi que les droits et la protection, en vertu du droit international, des personnes secourues (ibid.). L'Assemblée générale a demandé aux États de coopérer pour faire en sorte que les personnes soient sauvées en mer et débarquées en lieu sûr et les a exhortés à prendre toutes les mesures qui s'imposent pour garantir l'application effective des amendements apportés à la Convention SAR et à la Convention SOLAS (A/RES/62/215, par. 77). On a également souligné la nécessité de disposer de services SAR efficaces et d'y voir clair en ce qui concerne les obligations des États dans les domaines de la recherche et du sauvetage, et du débarquement, en particulier lorsque l'État côtier le plus proche n'a pas créé une zone SAR⁴⁹.

221. Il faut s'employer davantage à protéger les droits que reconnaissent aux personnes ainsi secourues les instruments internationaux, en particulier le droit des réfugiés et les instruments relatifs aux droits de l'homme. À cet égard, on a fait état de préoccupations liées à des procédures qui pourraient aboutir à refuser les évaluations individuelles de cas, à compromettre les droits des réfugiés et demandeurs d'asile, à mettre des individus en détention et à renvoyer des personnes par la contrainte dans des pays où elles risquent d'être torturées. Le risque existe aussi de voir des personnes qui fuient la persécution être renvoyées dans leur pays d'origine au motif qu'elles seraient impliquées dans des opérations de traite ou de trafic d'êtres humains¹²².

c) Renforcement des capacités

222. Les efforts déployés sur le plan mondial pour améliorer la sûreté maritime sont étroitement tributaires de l'existence du cadre juridique et administratif requis pour garantir l'application et le respect effectifs des instruments internationaux pertinents. Il faut s'employer davantage à aider les pays en développement, notamment en ce qui concerne l'élaboration d'une législation interne et la mise au point d'une approche intégrée de la sûreté maritime.

223. La fourniture d'une assistance financière et technique, le transfert de technologie et des programmes de formation, par exemple, peuvent contribuer au renforcement des capacités. L'organisation d'ateliers et de missions de formation par des organisations intergouvernementales peut renforcer les capacités humaines et institutionnelles en vue d'une application uniforme et effective des instruments internationaux et contribuer de la sorte à la sûreté maritime dans son ensemble (voir, par exemple, par. 185 et 186, et 196 ci-dessus).

224. Une des grandes difficultés tient au fait qu'il n'existe pas de mécanisme de financement stable et suffisamment capitalisé pour aider les États côtiers en développement à s'acquitter de la responsabilité qu'ils ont de veiller à une navigation sûre et écologiquement rationnelle. Certaines activités, comme la

¹²² Contribution du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés.

réalisation d'études hydrographiques ou le déploiement d'aides perfectionnées à la navigation et de systèmes d'information sur le trafic maritime, sont des activités non rémunératrices qui exigent d'importants investissements en capital et des capacités techniques de haut niveau et qui ne sont généralement pas supportées financièrement par le secteur privé. Il existe un besoin urgent d'identifier un autre mécanisme de financement du FEM qui soit en mesure de jouer un rôle analogue de catalyseur et de fédérateur dans le domaine de la prévention de la pollution du milieu marin¹¹⁵ (voir par. 208 ci-dessus).

d) Améliorer la coopération et la coordination en ce qui concerne la sûreté maritime

225. Le renforcement de la coopération et de la coordination à tous les niveaux peut beaucoup améliorer la sûreté maritime, y compris en ce qui concerne le renforcement des capacités. Par exemple, une plus grande efficacité des interventions en cas d'incidents de pollution massive du milieu marin peut être obtenue par des opérations et une meilleure coordination au niveau régional.

226. On a laissé entendre qu'il existait un besoin d'améliorer la compréhension et la pratique au niveau de la coopération et de la coordination entre les principales institutions qui s'occupent des services de communication en matière de sûreté maritime afin de garantir à ceux-ci le bénéfice d'un degré de priorité suffisant, car ils sont indispensables pour la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer. La pression constante qui s'exerce sur l'utilisation du spectre radioélectrique pour toutes les fins imaginables suscite des problèmes liés à la réattribution des fréquences radio utilisées actuellement par les services par satellite dans les cas de détresse et de sauvetage en mer. Comme le seul moyen de modifier ces services consiste à lancer de nouveaux satellites, l'évolution de l'utilisation de spectres exige des connaissances spécialisées étendues et une gestion attentive¹²³.

227. Les opérations de sauvetage exigent impérativement de la coopération et de la coordination afin d'éviter tout retard dans les interventions destinées à faire face à de tels incidents⁴⁹ (voir également MSC 83/27/6, A/61/63, par. 84, et A/61/63/Add.1, par. 55 à 60). L'idée a été avancée que le déploiement à l'avenir d'efforts visant à améliorer le régime SAR devrait comporter une coopération avec les États qui ont des régions SAR excessivement étendues, ainsi qu'un soutien aux États qui n'ont pas les moyens de mener des opérations SAR⁴⁹ (voir aussi MSC 83/27/6). La coopération internationale doit, elle aussi, se saisir des questions délicates que pose le sauvetage en mer. Tous ces efforts pourraient être articulés autour de dispositions concernant le partage des frais à charge.

228. Les migrations internationales par mer doivent relever des défis qui leur sont propres, tels que le sauvetage en mer, mais elles doivent être envisagées, elles aussi, dans le contexte plus large des migrations internationales, notamment en s'attaquant aux causes premières (voir par. 96 et 97 ci-dessus).

¹²³ Contribution de l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellite (IMSO).

VI. Sciences et techniques de la mer

229. Des instances internationales diverses demandent avec une insistance accrue que le processus décisionnel et l'élaboration de politiques soient sous-tendus par une information et une analyse plus scientifiques. La science et la technique contribuent à la connaissance, à la compréhension et à la gestion durable du milieu marin, de sa diversité biologique et des écosystèmes. Elles jouent un rôle essentiel dans la mise en place de systèmes d'alerte pour les raz de marée et autres phénomènes comme El Niño, ainsi que pour atténuer les incidents de pollution. La mise au point des technologies et des programmes des sciences de la mer sous-tendent des processus comme le mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques (voir par. 377 à 380 ci-dessous). La COI de l'UNESCO et le PNUE, par exemple, et des réseaux de recherche, comme le Programme de recensement de la vie marine, ont contribué à la mise au point d'un certain nombre de programmes relatifs aux sciences et techniques de la mer. Le présent chapitre décrit les évolutions récentes relatives à certains des programmes scientifiques et des nouvelles technologies.

A. Sciences de la mer

230. *Système mondial d'observation de l'océan.* La COI a poursuivi la mise en place du Système mondial d'observation de l'océan en partenariat avec l'OMM, le PNUE et le Conseil international pour la science (voir aussi A/60/63/Add.2, par. 90). En 2007, 3 000 flotteurs Argo (voir A/57/57, par. 533) ont été disséminés dans l'océan pour fournir des profils de température et de salinité entre la surface et 2 000 mètres de profondeur¹²⁴. Un pourcentage important de stations du Système sises au niveau de la mer (ibid., par. 319) a été modernisé pour pouvoir fournir des données en temps réel destinées à alerter sur des conditions météorologiques extrêmes dans les zones côtières et régionales. De telles données sont également importantes pour l'industrie des transports maritimes.

231. *Échange international des données et de l'information océanographiques.* Jusqu'ici, le programme du Comité sur l'échange international des données et de l'information océanographiques (IODE) a toujours traité de données d'océanographie physique en temps différé, mais la nécessité de disposer d'un mécanisme analogue pour les données chimiques et biologiques a conduit à la mise au point du Plan stratégique pour la gestion des données et informations d'ordre océanographique adopté par l'Assemblée de la COI en juin 2007. Ce plan vise les objectifs ci-après : 1) traiter et archiver des données concernant une vaste gamme de variables en s'inspirant de normes et de formats scientifiquement rationnels et indiscutables; 2) disséminer des données concernant un éventail de variables (observations et produits types) en temps réel et en temps différé, selon les besoins des groupes d'utilisateurs et leurs capacités techniques; 3) faire en sorte que les utilisateurs disposant d'un vaste éventail de capacités puissent accéder aisément à des données concernant les variables et produits dérivés essentiels (notamment les prévisions, les alertes et les avis). Les activités de base réalisées actuellement sont la mise au point d'un accord international portant sur les normes, et la création d'un

¹²⁴ Contribution de la COI de l'UNESCO.

portail (www.oceandataportal.net) qui donnera accès à des collections et stocks de données océanographiques provenant des centres océanographiques nationaux faisant partie du réseau créé par le Comité de la COI lié à l'échange international des données océanographiques (IODE), et permettra la découverte, l'évaluation et l'accès à des données par le biais de services Web. Ce système vise à faciliter à une grande variété d'utilisateurs l'accès aux données et il contribue donc à la mise au point de services et produits concernant les données.

232. *Efflorescences algales nuisibles*. Lors d'un atelier organisé en juillet 2007, une équipe internationale a entamé la mise au point d'un système d'information sur les algues nuisibles qui devrait devenir le principal système pour la fourniture de données et informations sur les efflorescences d'algues toxiques dans les océans à partir de données provenant d'opérations nationales de surveillance et de données scientifiques fournies par des experts nationaux. Le système permettra aussi l'échange d'informations de par le monde. Il reposera sur les produits existants tirés des données de la COI concernant les efflorescences d'algues nuisibles, de la taxinomie et des systèmes de contrôle, ainsi que sur des éléments nouveaux à mettre au point concernant l'identification et l'occurrence des espèces mondiales. Le système d'information sur les algues nuisibles est conçu en coopération avec le Conseil international pour l'exploration de la mer, l'Organisation des sciences de la mer pour le Pacifique Nord, la Société internationale pour l'étude des algues nuisibles, le Système d'information biogéographique sur les océans et l'Encyclopédie de la vie¹²⁴.

233. *Diversité biologique marine*. Le Centre mondial de surveillance de la conservation du PNUE a engagé une collaboration avec le Système d'information biogéographique sur les océans créé par le programme « Censuses of Marine Life » (Inventaire des ressources biologiques de la mer)¹¹³ afin d'échanger et partager des données géoréférencées sur la diversité biologique marine (par exemple, sur les écosystèmes vulnérables des grands fonds, tels les récifs de corail des mers froides, ou les données provenant des différents programmes de l'Inventaire des ressources biologiques de la mer) afin d'améliorer l'accès via l'Internet (www.iobis.org) pour toutes les parties prenantes (voir www.coreocean.org/Dev2go.web).

B. Systèmes d'alerte rapide

234. *Système d'alerte aux raz de marée et d'atténuation de leurs effets dans l'océan Indien*. À la session de 2007, les États membres du Groupe intergouvernemental de coordination du Système d'alerte aux raz de marée et d'atténuation de leurs effets dans l'océan Indien ont décidé la mise en place d'ici à la fin de 2008 d'une couverture régionale intégrale. En décembre 2007, la COI de l'UNESCO a signé un accord avec l'Organisation internationale des télécommunications maritimes par satellite, un fournisseur important de communications mondiales par satellite mobile (voir <http://portal.unesco.org>), afin de poursuivre l'amélioration et la modernisation de la fourniture presque en temps réel de données concernant le niveau de la mer dans l'océan Indien afin de confirmer des raz de marée.

235. Le tremblement de terre d'une magnitude de 8,4 sur l'échelle de Richter et le raz de marée qu'il a provoqué au sud-ouest de Sumatra dans l'océan Indien le 12 septembre 2007 ont servi de test pour le système d'alerte (voir <http://nctr.pmel.noaa.gov/sumatra20070912.html>). Le système en question a répondu à l'urgence en

identifiant en l'espace de 4,3 minutes l'épicentre et l'hypocentre du tremblement de terre et en estimant avec précision sa magnitude. En outre, des messages d'alerte ont été diffusés à la population en l'espace de 6 minutes. Comme cela ressort de l'analyse des réponses à un questionnaire auquel 24 États sur 28 ont répondu en décrivant leur degré de préparation et de sensibilisation à l'événement, trois ans après le raz de marée dévastateur de 2004 dans l'océan Indien, le système est sur le point d'acquiescer une maturité opérationnelle.

236. *Système d'alerte aux raz de marée dans le Pacifique.* Le tremblement de terre qu'a connu Pisco au large des côtes du Pérou le 15 août 2007 et qui avait une magnitude de 8 sur l'échelle de Richter a rappelé avec force la nécessité d'apporter des modifications au système, qui est un des plus anciens systèmes d'alerte aux raz de marée existants (voir www.eeri.org/lfe/pdf/peru_pisco_eeri_preliminary_reconnaissance.pdf). À l'origine, le système avait été conçu pour alerter sur des raz de marée de source éloignée. Les progrès de la science et de la technique ont montré la nécessité de conjurer également les menaces que font peser les raz de marée en champ proche. Une meilleure protection des vies et des moyens d'existence dans le Pacifique et surtout dans le Pacifique Sud exige qu'on revoie le déploiement et que l'on perfectionne les techniques.

237. Le Centre d'alerte aux raz de marée dans le Pacifique a mis au point un plan de communication à l'intention du Service d'information consultatif intérimaire sur les raz de marée dans la mer des Caraïbes et les régions adjacentes. Selon ce plan, les données sismiques en provenance de la région qui sont actuellement disponibles doivent permettre une évaluation préliminaire d'un tremblement de terre dans les 10 à 20 minutes qui suivent la rupture sismique. À mesure que se développera le nombre de stations, ce temps diminuera. Les données actuellement disponibles sur le niveau de la mer qui sont fournies par la région ne permettent pas de détecter rapidement la survenue d'un raz de marée ni de mesurer son ampleur à partir de toutes les régions sources possibles. Toutefois, de nouveaux marégraphes des grands fonds ont été déployés récemment et de nouveaux marégraphes côtiers sont envisagés pour améliorer cette couverture. Au 1^{er} janvier 2008, quelque 22 pays de la région caraïbe avaient désigné des centres de liaison et des contacts nationaux pour l'alerte aux raz de marée.

238. Système d'alerte rapide aux raz de marée et d'atténuation de leurs effets dans l'Atlantique du Nord-Est, la Méditerranée et les mers adjacentes. À sa session¹²⁵, le Groupe intergouvernemental de coordination du système a décidé que le logiciel (SeisComp3) mis au point par le Centre national de recherche allemand pour les géosciences concernant l'océan Indien serait testé à titre intérimaire durant le premier trimestre de 2008 dans le cadre d'un réseau de centres régionaux initiaux d'alerte aux raz de marée¹²⁴. Partant des résultats d'une expérimentation intensive, une équipe spéciale va élaborer des recommandations concernant le système définitif à mettre en place d'ici au second semestre de 2008 et comportant aussi des propositions touchant des partenaires potentiels et des mécanismes de financement. De plus, l'Union européenne a reconnu la nécessité d'établir un système d'alerte rapide aux raz de marée dans l'Atlantique du Nord-Est et la région méditerranéenne qui s'inspirera du système conçu sous les auspices de la COI. Le Conseil a également invité la Commission européenne et les États membres à contribuer aux

¹²⁵ ICG/NEAMTWS IV, novembre 2007; voir aussi www.ioc-tsunami.org/index.php.

travaux en cours à l'ONU en appuyant des projets de recherche-développement pertinents (<http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/07/st15/st15479.en07.pdf>).

C. Évolution récente dans le domaine de la technologie marine

239. *Véhicules sous-marins autonomes sans pilote.* Ces véhicules sont utilisés depuis un certain temps pour la collecte des données, même si cette technologie est en évolution et en expansion constantes. Un véhicule de ce type a été récemment lancé d'un sous-marin en mouvement après avoir été arrimé par un bras télémanipulateur de celui-ci (www.boeing.com/news/releases/2007/q4/071126b_nr.html). Un prototype écologique, lancé en décembre 2007, a fonctionné depuis lors sans interruption dans le cadre d'une mission de collecte de données qui pourrait durer jusqu'à six mois (voir www.who.edu/page.do?pid=7545&tid=282&cid=37008&ct=162). Le planeur thermique sous-marin est propulsé par l'énergie provenant du différentiel de température entre les différentes couches d'eau. La Woods Hole Oceanographic Institution (ibid.) a déployé de tels véhicules autour de Gakkel Ridge dans l'océan Arctique, à la recherche, pour la première fois, de traces de vie dans cet environnement unique constitué par les fonds marins.

240. *Téledétection.* Le satellite Jason-2, qui doit être lancé en juin 2008, prendra la suite de Jason-1 pour une mission consistant à mesurer la hauteur de la surface de la mer (voir www.jason.oceanobs.com/html/missions/jason2/welcome_uk.html). Il emportera des instruments nouveaux et améliorés, notamment l'altimètre Poseidon-3 qui mesurera à quelques centimètres près la hauteur du niveau de la mer, la hauteur des vagues et la vitesse du vent. L'altimètre permettra d'améliorer le mesurage, en particulier au-dessus des zones côtières, des eaux intérieures et des glaces. L'orbite du satellite sera identique à celle de Jason-1 et couvrira 90 % des océans du monde en un peu moins de 10 jours. Le satellite devra recueillir des données altimétriques de qualité permettant d'étudier les variations à long terme et les variations décennales du niveau de la mer, y compris les variations moyennes. Ces données seront intégrées dans des modèles de prévisions océaniques en temps presque réel et serviront à l'étude du climat, aux prévisions saisonnières, y compris El Niño et phénomènes similaires, et à d'autres études sur les océans. À l'issue de la phase de qualification en vol qui durera environ six mois pour Jason-2, le satellite Jason-1 sera aligné sur une nouvelle orbite.

241. Une nouvelle technique, qui utilise le radar à synthèse d'ouverture de pointe de l'Agence spatiale européenne embarqué à bord du satellite Envisat, permet d'obtenir des informations sur la dynamique des courants océaniques (voir http://www.esa.int/esaCP/SEMZRQEMKBF_index_0.html). Cette technique a montré comment les vents et courants de surface observés dans les ondes électromagnétiques réfléchies à la surface de l'eau influencent l'effet Doppler¹²⁶. La dynamique des courants océaniques est étudiée pour déterminer le rôle de ceux-ci par rapport au temps, au climat et au transport de polluants.

242. *Construction des navires.* À la rencontre EuroNanoForum 2007 (voir <http://www.euronanoforum2007.eu>), on a annoncé la mise au point d'un enduit pour

¹²⁶ L'effet Doppler et la modification en fréquence et en longueur d'onde d'une vague telle que la perçoit un observateur en mouvement par rapport à la source des vagues (en.wikipedia.org/wiki/Doppler.effect).

les coques de navire et autres surfaces exposées de manière analogue. Cet enduit a été conçu à l'aide d'une nanotechnologie. Il empêche les organismes marins, comme les algues et les anatifes, d'adhérer à la coque ou à la surface, grâce à l'inclusion dans la peinture de nanotubes de carbone qui agissent sur la structure moléculaire de la surface peinte, des organismes qui seraient autrement nuisibles étant balayés par les mouvements du navire (voir également par. 290 ci-dessous).

243. Des expériences sont réalisées pour mettre au point une technologie permettant de mesurer la quantité de soufre et d'oxydes d'azote dégagée par les cheminées de navire (voir chalmersnyheter.chalmers.se/chalmers03/english/Article.jsp?article=9899). Ces expériences sont réalisées à l'aide d'instruments embarqués à bord d'aéronefs, dont un appareil optique qui analyse la réflexion de la lumière solaire sur la surface de l'eau et un autre appareil qui analyse directement les gaz. La technologie en question devrait permettre de surveiller les navires et de réduire leurs émissions conformément aux règles contenues dans l'annexe VI de MARPOL.

244. *Câblage sous-marin.* On a commencé à construire un câble de 13 700 kilomètres de long qui reliera l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe¹²⁷ à l'Inde, au Moyen-Orient et à l'Europe. Les travaux devraient être achevés d'ici au début de 2009. Il n'y a qu'un seul câble dans la région. On espère que le nouveau câble, d'une capacité de 1,28 téraoctet par seconde, donnera accès à une largeur de bande peu coûteuse et supprimera un goulet d'étranglement de l'infrastructure de la région, ce qui permettra d'y promouvoir la croissance économique (voir www.tycotelecom.com/AboutUs/content.asp?page=view&type=Press&id=301).

245. *Énergie de la houle.* Le prototype AquabuOY 2.0, qui est expérimenté au large de la côte ouest des États-Unis, convertit la composante verticale de l'énergie cinétique de la houle en eau de mer pressurisée, le courant ainsi produit étant transporté jusqu'au rivage par des lignes sous-marines de transmission (voir www.finavera.com/en/home). Les essais servent à mettre au point la nouvelle version du système de production d'électricité commerciale prévue d'ici à 2010. Les convertisseurs d'énergie de la houle seront déployés à la manière d'une batterie de bouées, contrairement aux éoliennes plus classiques dont l'aspect peu esthétique a freiné le développement de cette source d'énergie. Les convertisseurs, placés sur des bouées de navigation, seront visibles en mer et pourront résister au milieu océanique pendant des dizaines d'années, sans être excessivement visibles du rivage.

246. *Propulsion par le vent.* Le navire marchand de 10 000 tonnes *Beluga SkySails* a entrepris un voyage expérimental d'Allemagne au Venezuela en utilisant une nouvelle technologie de propulsion par le vent. Il s'agissait d'une première et cela pourrait marquer le retour de la navigation à voile (voir www.skysails.info/index.php?id=6&L=1). Pour ce voyage inaugural, le navire a utilisé une aile volante de 160 mètres carrés en conjonction avec une propulsion classique, cette formule devant permettre de réduire la consommation de carburant d'au moins 10 % selon le régime des vents, voire jusqu'à 50 % lorsque ce régime est optimal.

¹²⁷ Les pays qui seront reliés sont les suivants : Afrique du Sud, Kenya, Madagascar, Mozambique et République-Unie de Tanzanie.

VII. Conservation et gestion des ressources halieutiques

247. Quelque 26 années après l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et 13 ans après celle du Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable, l'amélioration de la gouvernance des pêches continue à constituer un défi fondamental à l'échelle mondiale. La surpêche, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (pêche INN) et les pratiques destructrices en matière de pêche persistent dans de nombreuses régions et constituent une source de préoccupation pour l'industrie de la pêche et pour la communauté internationale. D'après le rapport de la FAO sur les pêches dans le monde, 2006¹²⁸, de nombreux stocks sont exploités entièrement ou surexploités, épuisés ou en cours de reconstitution, ce qui confirme des observations antérieures selon lesquelles le potentiel maximum en matière de pêche d'espèces sauvages dans les océans du monde entier a probablement été atteint.

248. Plusieurs instruments encouragent les pêches responsables et visent à améliorer l'application des mesures internationales de conservation et de gestion (voir par. 102 à 104 ci-dessus). Ces instruments confient aux États du pavillon, aux États du port ainsi qu'aux organisations ou arrangements régionaux de gestion des pêches des responsabilités importantes pour assurer la viabilité des pêches et prendre les mesures voulues pour lutter contre les pratiques écologiquement nuisibles en matière de pêche. Malheureusement, l'efficacité de ces instruments en matière d'amélioration de la gouvernance des pêches et de gestion viable des stocks de poissons a pâti de l'absence ou de l'insuffisance de leur application. En conséquence, les États ainsi que les organisations ou arrangements régionaux de gestion des pêches présentent un certain nombre de nouvelles initiatives pour faire en sorte que les navires de pêche respectent effectivement les mesures internationales de conservation et de gestion et pour assurer une meilleure protection des écosystèmes marins vulnérables et de la biodiversité marine (voir également par. 311 et 313 ci-après). On trouvera certains exemples de ces initiatives dans le présent chapitre.

249. *Vers une évaluation de la réserve dans laquelle les États du pavillon s'acquittent de leurs obligations.* Le rôle critique que jouent les États du pavillon pour faire en sorte que les navires battant leur pavillon respectent les mesures de conservation et de gestion et l'absence de contrôle effectif de certains États du pavillon sur leurs navires dans le contexte de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée sont examinés au chapitre V ci-dessus (voir par. 48, 101, 102, 122, 123 et 131). Actuellement, l'opinion générale est que les navires en haute mer qui ne sont pas effectivement contrôlés par l'État dont ils battent le pavillon peuvent faire l'objet de sanctions de la part d'autres États, s'ils sont en infraction avec les mesures internationales de conservation et de gestion.

250. En 2007, après que des appels ont été lancés pour qu'on mette au point des méthodes appropriées d'évaluation de la mesure dans laquelle les États du pavillon s'acquittent de leurs obligations, lors de la Conférence d'examen de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons et à l'Assemblée générale (voir A/CONF.210/2006/15, annexe, par. 43 g), résolution 61/105 de

¹²⁸ FAO, *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture, 2006* disponible sur <http://www.fao.org>.

l'Assemblée générale, par. 41 et résolution 62/177 de l'Assemblée générale, par. 41), le Comité des pêches a prié la FAO d'envisager la possibilité d'organiser une consultation d'experts afin d'élaborer des critères permettant d'évaluer la mesure dans laquelle les États du pavillon s'acquittent de leurs obligations ainsi que d'examiner les mesures qui pourraient être prises à l'encontre de navires battant le pavillon d'États qui ne rempliraient ces critères¹²⁹.

251. Les instruments internationaux existants fournissent déjà des données de référence et des critères permettant d'évaluer la mesure dans laquelle les États du pavillon s'acquittent de leurs obligations en ce qui concerne les navires de pêche qui battent leur pavillon (voir par. 102 à 105 ci-dessus). Ces instruments devraient aider la future consultation d'experts à définir des critères permettant d'évaluer la mesure dans laquelle les États du pavillon s'acquittent de leurs obligations et à établir le profil d'un « État du pavillon modèle » ou État du pavillon responsable. On considère généralement que le processus d'évaluation de la mesure dans laquelle l'État du pavillon s'acquitte de ses obligations est le pendant des évaluations relatives aux mesures prises par les organisations ou arrangements régionaux de gestion des pêches, qui sont déjà en cours.

252. *Élaboration de mesures relatives aux États du port.* Des mesures relatives aux États du port ont déjà été appliquées sur le plan régional dans le cadre des organisations ou arrangements régionaux de gestion des pêches et en tant que mécanisme complémentaire pour évaluer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est, Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest et Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique) (voir par. 103, 106, et 125 et 126 ci-dessus). On a prêté attention aux avantages de l'harmonisation des mesures relatives aux États du port, concernant entre autres l'élimination des « ports de convenance » et la pratique selon laquelle les navires qui se livrent à la pêche INN changent sans cesse de port dans l'intention d'éviter des enquêtes rigoureuses de l'État du port (voir par. 125 ci-dessus).

253. La Conférence d'examen de l'Accord a recommandé aux États d'adopter « toutes les mesures nécessaires qui sont du ressort des États du port » dans le contexte de la lutte contre la pêche INN et d'encourager l'établissement de normes minimales au niveau régional. Elle a également invité la FAO à concevoir un instrument juridiquement contraignant qui porterait sur les normes minimales concernant les mesures du ressort des États du port [voir A/CONF.210/2006/15, par. 43 d)]. En conséquence, la FAO a convoqué en 2007 une Consultation d'experts chargée d'élaborer un projet d'instrument, juridiquement contraignant, à partir du Dispositif-type relatif aux mesures du ressort de l'État du port dans le contexte de la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée¹³⁰. Le texte définitif de ce projet d'instrument sera établi par une consultation technique de la FAO qui se tiendra en juin 2008 et soumis au Comité des pêches pour qu'il l'approuve en 2009.

254. Le projet d'instrument établit des normes minimales concernant les mesures de l'État du port qui seraient applicables aux navires de pêche ne battant pas son pavillon et, dans des circonstances spécifiques, aux navires de pêche battant son

¹²⁹ FAO, note 96 ci-dessus, par. 71.

¹³⁰ Voir le document FIEL/R856 de la FAO.

pavillon¹³¹. Il établit également les droits et devoirs fondamentaux de l'État du port s'agissant des navires de pêche étrangers qui cherchent à accéder au port. Il énonce les conditions requises avant l'entrée au port; les motifs pour lesquels il est possible de refuser d'autoriser l'utilisation des ports; il contient des dispositions concernant l'information et l'inspection des navires dans les ports, y compris les devoirs généraux de l'État du port concernant la conduite des inspections des navires et l'échange d'informations avec d'autres États, les mesures que doit prendre l'État du port et les rapports sur les résultats de chaque inspection. Il se réfère au devoir et à la responsabilité qu'a l'État du pavillon de coopérer avec les autorités de l'État du port ainsi que d'assurer l'application des mesures adoptées par les organisations ou arrangements régionaux de gestion des pêches. Il comporte également les dispositions concernant les exigences spécifiques des États en développement. Le projet d'instrument avalise également les mécanismes de règlement pacifique des différends énoncés à la partie VIII de la Conférence d'examen de l'Accord.

255. *Évaluation de l'impact des activités de pêche sur l'environnement.* Un des principaux principes du droit de l'environnement et du développement durable est la nécessité d'établir une étude d'impact dans le cas d'activités qui risquent d'avoir des effets nocifs importants sur l'environnement¹³². S'agissant de la pêche, l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poisson, appliquant un principe de précaution, prie les États d'évaluer l'impact sur la pêche des autres activités humaines et des facteurs écologiques sur les stocks visés ainsi que sur les espèces qui appartiennent au même écosystème que les stocks visés ou qui leur sont associés ou en dépendent (art. 5 d) de l'Accord). Il prie également les États, entre autres, de mettre au point des programmes de collecte de données et de recherche afin d'évaluer l'impact de la pêche sur les espèces non visées et d'adopter les plans nécessaires pour assurer la conservation de ces espèces et protéger les habitats particulièrement menacés (alinéa d) du paragraphe 3 de l'article 6 de l'Accord). La nécessité d'une évaluation de l'impact sur l'environnement de toutes les utilisations et de toutes les activités susceptibles d'affecter le milieu marin a été l'un des principaux leitmotiv du récent atelier sur la gouvernance en haute mer au XXI^e siècle, tenu en octobre 2007¹³³.

256. Dans sa résolution 61/105 sur la viabilité des pêches, l'Assemblée générale a demandé aux États du pavillon et aux organisations ou arrangements régionaux de gestion des pêches de prendre un certain nombre de mesures eu égard à la pêche de fond. En conséquence, la FAO a organisé en octobre 2007, une consultation d'experts chargée d'élaborer un projet de principes directeurs internationaux concernant la gestion de la pêche hauturière en eaux profondes. Ce projet, reconnaissant les incidences néfastes éventuelles de la pêche en eaux profondes sur

¹³¹ L'alinéa o) de l'article 1 a élargi comme suit la définition de l'expression « navire de pêche »; « par "navire", on entend tout navire, vaisseau de quelque type que ce soit, bateau et autre embarcation utilisée pour la pêche, ou pour les activités liées à la pêche »; ainsi, la définition englobe les bâtiments auxiliaires, les navires frigorifiques ou transporteurs de produits et les navires se livrant à des activités liées à la pêche.

¹³² Principe 17 de la Déclaration de Rio; voir également la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière.

¹³³ Rapport de synthèse des coprésidents de l'atelier sur la gouvernance en haute mer au XXI^e siècle, octobre 2007, convoqué à l'initiative de l'Union mondiale pour la conservation de la nature et de ses ressources.

les écosystèmes marins vulnérables et sur la biodiversité marine a appelé l'attention sur l'importance des évaluations d'impact sur l'environnement et indique qu'il importe d'évaluer la vulnérabilité des populations, des communautés et des habitats (FAO, document TC.DSF/2008/2, par. 43 et 47). En conséquence, il est recommandé que les États du pavillon réalisent des évaluations pour déterminer si les activités liées à la pêche auront vraisemblablement des effets nocifs importants dans une zone donnée. Une telle évaluation d'impact devrait, pour la zone concernée, porter entre autre sur les éléments ci-après : type de pêche à réaliser; activités autres que la pêche; proportion des populations; communautés et habitats sur lesquels la pêche risque d'avoir des incidences; risque qu'une zone abrite des écosystèmes marins vulnérables et incidences éventuelles des activités de pêche sur ces écosystèmes; mesures à prendre pour éviter les impacts ou réduire les effets nocifs au maximum. L'évaluation d'impact devrait être répétée à intervalles adaptés, en fonction de la nature de la pêche et de l'écosystème concernées ou lorsqu'il y a eu des modifications naturelles ou que des changements ont été apportés à la pêche ou à d'autres activités dans la zone (ibid., par. 47).

257. *Application, par les organisations ou arrangements régionaux de gestion des pêches, de mesures liées au commerce.* Les activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée répondent essentiellement à l'appât du gain et les incitations concernant de telles activités persisteront, pour autant que celles-ci demeurent rentables pour les hommes d'affaires concernés. En conséquence, les mesures concernant le commerce, à titre de complément des mesures traditionnelles de contrôle, suivi et surveillance, sont devenues une arme puissante pour les organisations ou arrangements régionaux de gestion des pêches dans la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée¹³⁴. Ces mesures s'inscrivent dans une nouvelle stratégie qui vise à accroître le coût de la pêche INN et à éliminer les bénéfices réalisés par ceux qui la pratiquent. L'établissement, par les organismes et/ou arrangements régionaux de gestion des pêches (tels que la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, la Commission interaméricaine du thon tropical, la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique, l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest, la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est, la Commission des pêches du Pacifique occidental et central), d'une liste publique des navires se livrant à ce type de pêche est un catalyseur pour cette nouvelle stratégie, car cela permet le déclenchement, par les États du port, les États importateurs et les États des marchés, de mesures visant à empêcher le poisson ou les produits à base de poisson dont on soupçonne qu'ils proviendraient d'une telle pêche illicite d'atteindre les marchés. L'inscription du navire frigorifique *Polestar* sur la liste de la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est (liste négative) au motif de ses activités de transbordement avec des navires se livrant à la pêche illicite dans la zone réglementée par la Commission démontre l'efficacité d'une telle inscription des navires de pêche et de leurs bâtiments auxiliaires. En raison de cette inscription sur la liste négative, le *Polestar* s'est vu refuser l'entrée dans des ports d'Asie de l'Est, d'Europe, d'Afrique du Nord et d'Amérique du Nord en 2006 et a finalement été immobilisé au Maroc avec sa cargaison en 2007 (Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est, communiqué de presse, 28 juin 2007).

¹³⁴ Rapport de la première réunion du réseau des secrétariats des organismes régionaux des pêches (FIEL/R837), Rome, 12-13 mars 2007, rapport de la FAO sur la pêche n° 837, par. 54. Voir également par. 105 ci-dessus.

258. En conséquence de cette stratégie des organisations ou arrangements régionaux de gestion des pêches, un certain nombre d'États qui ne sont pas membres de tels organismes ont cherché à obtenir le statut de non-membres coopérants auprès d'eux. Nombre de ces organismes ont également des dispositions applicables aux non-membres et plusieurs d'entre eux ont encouragé les non-membres à adhérer à l'organisation ou à chercher à obtenir le statut de non-membre coopérant, sous réserve que les candidats confirment leur attachement aux mesures de conservation et de gestion mises en œuvre. En retour, ces États recevront un pourcentage de la quantité totale de prises autorisées, en qualité de nouveaux membres, ou bénéficieront de « contingents au titre de la coopération », en qualité de non-membres coopérants. À cet égard, les dispositions du paragraphe 3 de l'article 119 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ainsi que du paragraphe 3 de l'article 8 et du paragraphe 3 de l'article 17 de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons sont particulièrement pertinentes.

VIII. La biodiversité marine

259. La communauté internationale continue à se préoccuper de la cadence à laquelle la biodiversité marine disparaît¹³⁵. En conséquence, et compte tenu de la proximité des délais et objectifs établis dans ce domaine, dans les paragraphes 30 à 32 du Plan de mise en œuvre de Johannesburg¹³⁶, par le Sommet mondial pour le développement durable et d'autres organes directeurs¹³⁷, la conservation et l'utilisation viable de la biodiversité marine demeurent un important thème de discussion dans diverses instances internationales. Les questions relatives à la conservation et à l'utilisation viable de la biodiversité marine dans les zones au-delà de la juridiction nationale qui ont été identifiées au paragraphe 91 de la résolution 61/222 de l'Assemblée générale seront examinées lors de la réunion d'un groupe de travail de l'Assemblée générale (pour plus de renseignements, voir www.un.org/Depts/los).

A. Mesures récentes concernant les activités relatives à la biodiversité marine et visant à réduire les pressions dans ce domaine

260. En février 2008, l'Organe subsidiaire chargé de fournir des avis scientifiques, techniques et technologiques de la Convention sur la diversité biologique a examiné, à sa treizième session, la biodiversité marine et côtière et en particulier les moyens de prévenir et d'atténuer l'impact de certaines activités sur des habitats marins, ainsi que les critères écologiques applicables aux zones marines ayant besoin d'être protégées et les systèmes de classement biogéographique (voir par. 310 ci-après).

¹³⁵ Voir les Actes de la Conférence Organisation des Nations Unies/Norvège sur les écosystèmes et les peuples – La biodiversité aux fins du développement – Vers 2010 et au-delà, 2007.

¹³⁶ Plan de mise en œuvre du Sommet mondial pour le développement durable (*Rapport du Sommet mondial sur le développement durable, Johannesburg, Afrique du Sud, 26 août-4 septembre 2002* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.03.II.A.1 et rectificatif), chap. I, résolution 2, annexe, par. 30 à 32).

¹³⁷ Ainsi, en 2002, la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique est venue de réduire notablement le taux de perte de la biodiversité d'ici à 2010.

Un certain nombre de recommandations ont été arrêtées, qui seront examinées par la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique lors de sa neuvième réunion, en mai 2008¹³⁸.

261. L'Organe a recommandé que la Conférence des Parties, à sa neuvième réunion, prie le Secrétaire exécutif de la Convention sur la diversité biologique d'entreprendre, en collaboration avec les États et les organisations compétentes, un certain nombre d'études qui pourraient lui être soumises pour examen lors de réunions ultérieures, avant la dixième réunion de la Conférence des Parties en 2010, date à laquelle il sera procédé à un examen approfondi du programme de travail concernant les ressources marines et côtières. Ces études devraient notamment porter sur la compilation et la synthèse des données scientifiques disponibles concernant les effets des pratiques destructrices en matière de pêche et de la pêche INN, sur la biodiversité et les habitats marins, tout en reconnaissant le rôle de la FAO dans ce domaine; sur la fertilisation des océans par suite de l'activité humaine (voir également UNEP/CBD/SBSTTA/13/L.5), tout en reconnaissant le rôle de l'OMI dans ce domaine et sur l'acidification des océans ainsi que leurs incidences sur la biodiversité marine (voir également UNEP/CBD/SBSTTA/13/INF.11).

262. L'Organe subsidiaire a en outre invité les États à coopérer pour concevoir de manière plus approfondie et appliquer des moyens efficaces de prévenir et d'atténuer les effets néfastes des activités humaines sur certains habitats des fonds marins¹³⁹. Il a recommandé qu'à sa neuvième réunion, la Conférence des Parties prie instamment les États et les organismes d'effectuer des recherches plus approfondies en vue de mieux comprendre la biodiversité marine, en particulier dans certains habitats des fonds marins et certaines zones marines nécessitant d'être protégées, d'élaborer des inventaires et de concevoir des bases de données qui seront utilisés aux fins de l'évaluation de la situation de la biodiversité, en portant une attention particulière aux écosystèmes et aux habitats critiques qui sont relativement inconnus. Les recommandations ont également porté sur le renforcement des capacités dans les pays en développement et la promotion de la participation pleine et effective des communautés autochtones et locales à la désignation de nouvelles zones marines protégées.

B. Initiatives concernant des écosystèmes spécifiques

263. *Récifs coralliens*. Pour sensibiliser à la valeur des récifs coralliens et inciter les peuples à prendre des mesures de protection, l'Initiative internationale pour les récifs coralliens a lancé l'Année internationale des récifs, 2008. Le secrétariat de l'Initiative a également proposé un plan d'action pour 2007-2009, visant à assurer la survie à long terme, la productivité et la régénération des récifs coralliens et des écosystèmes connexes, en favorisant et en maintenant leur résilience grâce à la sensibilisation, à la conservation et à la gestion¹⁴⁰. Lors de son assemblée générale de 2008, l'Initiative internationale pour les récifs coralliens a déterminé que le

¹³⁸ Le rapport de l'Organe n'étant pas disponible au moment de la rédaction du présent rapport, le numéro de référence provisoire des recommandations est utilisé.

¹³⁹ Voir aussi UNEP/CBD/SBSTTA/13/INF.13, préparé par la Convention sur la diversité biologique en collaboration avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer.

¹⁴⁰ Le plan d'action est proposé par l'actuelle coprésidence États-Unis-Mexique de l'Initiative internationale. Voir www.icriforum.org/secretariat/gmdc/pdf/GM_DC_Sec_Plan_Action.pdf.

tourisme viable ainsi que la gestion des pêches et la création de zones marines protégées constituaient des moyens de protéger les récifs coralliens¹⁴¹. L'Initiative internationale met au point une boîte à outils et un programme de formation aux fins d'enquêtes normalisées relatives à la mise en œuvre des politiques concernant les récifs coralliens ainsi que les ressources naturelles, qui peuvent être adaptées aux fins d'utilisation dans toute grande région abritant des récifs coralliens¹¹³.

264. Le PNUE, en collaboration avec le Réseau mondial de surveillance des récifs coralliens, examine les incidences des sources de pollution d'origine terrestre sur la santé des récifs coralliens et leur capacité de résister à d'autres menaces, telles que celles dues aux changements climatiques dans le monde. Un rapport comportant des études de cas concernant divers États côtiers sera publié à la fin 2008¹¹³.

265. Un partenariat mondial entre le Fonds pour l'environnement mondial et 40 organismes collaborateurs appuie les activités de recherche et de renforcement des capacités concernant les récifs coralliens, en vue de disposer des données nécessaires pour prendre des décisions en matière de gestion et de politiques concernant les récifs coralliens, y compris au moyen de centres d'excellence situés en Australie, au Mexique, aux Philippines et en République-Unie de Tanzanie. Les scientifiques œuvrant dans le cadre de ce partenariat ont établi que, dans le cadre des hypothèses les plus prudentes établies par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, l'acidification des océans et la hausse de leur température, conjointement avec d'autres facteurs physiques et anthropogéniques, auront des conséquences dévastatrices sur les récifs coralliens. Dans les scénarios les plus alarmistes, près de la moitié des récifs coralliens du monde disparaîtront. Il faudra donc déployer davantage d'efforts pour gérer ces écosystèmes de façon durable, de manière à ce qu'ils puissent mieux résister à ces agressions⁸¹.

266. *Écosystèmes des grands fonds marins*. Lors de la neuvième Réunion mondiale relative aux conventions et plans d'action concernant les mers régionales, il a été décidé d'intensifier les activités aux fins du Plan de mise en œuvre de Johannesburg et du Mandat de Jakarta de la Convention sur la diversité biologique, en particulier en identifiant des problèmes critiques concernant la biodiversité marine, en protégeant ses principaux éléments et en favorisant son utilisation viable, l'accent était mis entre autres sur la protection de la biodiversité marine dans les zones au-delà de la juridiction nationale et sur la biodiversité des grands fonds marins à l'échelle régionale (voir par. 319)¹¹³.

267. Le Centre mondial de surveillance pour la conservation du PNUE, en collaboration avec le projet européen HERMES concernant la recherche dans les grands fonds marins (Hotspot Ecosystem Research on the Margins of European Seas – Étude des écosystèmes particuliers le long des profondeurs européennes), a publié un rapport sur l'économie, la gestion et la gouvernance de la biodiversité et des écosystèmes des grands fonds marins, qui fournit des renseignements et des directives sur l'emplacement des écosystèmes vulnérables dans les profondeurs et en haute mer, sur les biens et services écologiques, sociaux et économiques qu'ils fournissent et sur la manière dont ils sont touchés ou menacés par les activités existantes ou nouvelles et par les changements climatiques¹¹³.

¹⁴¹ Le rapport de cette réunion n'était pas disponible lors de la rédaction du présent document.

C. Mesures concernant des espèces données

1. Cétacés

268. L'Année du dauphin (2007) a été prolongée en 2008, en raison de son succès (voir www.yod2007.org). Les activités menées à cette occasion ont, par exemple, permis d'élaborer un projet d'accord sur la conservation des petits cétacés et des lamantins dans la région de l'Afrique de l'Ouest ainsi que des projets de plan d'action concernant ces espèces. Cet accord, une fois arrêté définitivement, sera l'un des accords relatifs à la conservation des cétacés couvrant la zone géographique la plus vaste¹⁴².

269. Depuis le 3 février 2008, l'Accord sur la conservation des petits cétacés de la mer Baltique et de la mer du Nord s'applique également à l'Atlantique Nord-Est et à la mer d'Irlande, comme l'indique son nouveau nom (Accord sur la conservation des petits cétacés de la mer Baltique, de l'Atlantique Nord-Est, de la mer d'Irlande et de la mer du Nord, voir aussi A/62/66/Add.1, par. 149). En 2007, des ateliers sur les critères de sélection de zones marines protégées destinées aux cétacés et aux mammifères marins et concernant également la structure de la population de petits cétacés dans la zone visée par l'Accord précité ainsi que la génétique et la structure de la population de marsouins communs dans la mer Baltique ont été organisés.

270. Les Parties à l'Accord sur la conservation des cétacés de la mer Noire, de la mer Méditerranée et de la zone atlantique adjacente (ACCOBAMS) ont adopté un nouveau plan de conservation concernant la région de la mer Noire en octobre 2007. Elles ont également adopté des résolutions sur le dauphin commun et le rorqual commun de la Méditerranée et sont convenues d'inclure dans le texte de l'Accord une interdiction concernant l'utilisation de filets dérivants. Diverses directives ont été adoptées concernant en particulier le sauvetage d'animaux en détresse, la centralisation des prélèvements de tissus provenant d'animaux échoués, la remise en liberté de cétacés et la pollution sonore anthropique (voir par. 300 ci-après). La Réunion a également décidé de créer un « label » à l'intention des organisateurs de circuits d'observation des baleines, pour promouvoir une observation viable des baleines, et a adopté des critères concernant la sélection et la présentation des propositions relatives à la création de zones marines protégées destinées aux cétacés et des principes directeurs concernant la création et la gestion de telles zones¹⁴³.

271. *Collision avec des navires*. La mise en circulation de navires plus rapides et plus grands ainsi que l'accroissement du trafic maritime ont suscité des préoccupations quant aux risques de collision avec les cétacés¹⁴⁴. Le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI examinera en mars 2008 une proposition tendant à inclure dans son programme de travail un nouveau point concernant les mesures visant à minimiser les risques de collision des navires avec les cétacés, afin de faciliter un traitement coordonné et cohérent de cette question (voir MEPC 55/23, par. 22.15 et MEPC 57/18/2). Le Comité de la sécurité maritime a dans le passé adopté des mesures, dont par exemple des systèmes obligatoires d'établissement de rapports par les navires, en vue d'empêcher les collisions avec le dauphin à dos lisse boréal (voir par exemple, A/54/429, par. 166 et A/62/66/Add.1,

¹⁴² Entretiens réalisés en Afrique de l'Ouest sur les cétacés et leurs habitats, octobre 2007. Contribution du PNUE/Convention sur la conservation des espèces migratrices.

¹⁴³ Rapport de la troisième Réunion des Parties contractantes à l'ACCOBAMS.

¹⁴⁴ Contribution de la Commission baleinière internationale.

par. 68, pour une proposition approuvée par le Sous-Comité pour la sécurité de la navigation).

272. Sur le plan régional, la question de la collision avec les navires est examinée entre autres dans le contexte de l'Accord sur la conservation des petits cétacés de la mer Baltique et de la mer du Nord (ASCOBANS) (A/62/66/Add.1, par. 148 et 192) et de l'Accord sur la conservation des cétacés de la mer Noire, de la mer Méditerranée de la zone atlantique adjacente (ACCOBAMS); il est prévu de créer un réseau méditerranéen afin de constituer une base de données sur les collisions avec les navires et de faciliter l'échange d'informations et le partage de données. Les mesures d'atténuation proposées en 2005 pendant un atelier sur les collisions entre des navires et des baleines de grande taille en mer Méditerranée seront dans un premier temps mises à l'essai dans des zones ciblées et, si elles s'avèrent efficaces, il sera proposé de les appliquer à plus grande échelle¹⁴⁵.

2. Autres espèces migratrices

273. *Dugong*. Un Mémoire d'accord sur la gestion et la conservation du dugong (*Dugong dugong*) et de son habitat dans son aire de répartition a été élaboré sous l'égide de la Convention sur les espèces migratrices et entré en vigueur le 31 octobre 2007. Cette convention appuie également la mise au point d'une stratégie nationale de conservation du dugong, dont le texte définitif devrait être établi à la fin 2008 ainsi que d'un plan d'action pour les populations restantes du dugong en Indonésie.

274. *Phoque moine*. Un nouveau Mémoire d'accord relatif à la protection des populations de phoques moines à ventre blanc dans l'Atlantique Est a été conclu le 18 octobre 2007; il énonce le cadre d'un plan d'action en vue de la reconstitution de cette espèce. La principale mesure prévue par le plan consiste à créer un réseau de zones spéciales de conservation du phoque moine pour aider à reconstituer les populations.

275. *Requins*. Une réunion destinée à promouvoir la coopération internationale concernant la conservation des requins migrateurs s'est tenue sous l'égide de la Convention sur les espèces migratrices en décembre 2007. Les États sont convenus en principe de concevoir un nouvel accord mondial en 2008 pour protéger le requin pèlerin, le requin baleine et le grand requin blanc, qui figurent actuellement sur les listes des appendices de la Convention sur les espèces migratrices. Les États faisant partie de l'aire de répartition de ces espèces pourront également ajouter d'autres espèces à l'accord.

276. *Tortue marine*. Dans le cadre du Mémoire d'accord sur la conservation et la gestion des tortues marines et de leurs habitats dans l'océan Indien et en Asie du Sud-Est, les efforts visant à suivre les migrations des tortues se sont poursuivis et des initiatives de sensibilisation ont été réalisées en 2007. Après la signature, par l'Afrique du Sud, le 6 novembre 2007, du Mémoire d'accord concernant les mesures de conservation relatives aux tortues marines de la côte atlantique de l'Afrique, les 23 États d'Afrique qui font partie de l'aire de répartition de cette espèce sont tous signataires du Mémoire d'accord.

¹⁴⁵ Contribution du PNUE/Convention sur la conservation des espèces migratrices.

D. Ressources génétiques

277. Le rapport sur les travaux de la huitième Réunion du Processus consultatif consacrée au thème « Les ressources génétiques marines » (voir A/62/169) a été examiné par l'Assemblée générale à sa soixante-deuxième session; l'Assemblée a pris note de ce rapport dans les paragraphes 134 à 136 de sa résolution 62/215. Les ressources génétiques marines dans les zones au-delà de la juridiction nationale seront examinées par le Groupe de travail de l'Assemblée générale lors de la réunion de 2008 (voir par. 3 ci-dessus).

278. L'utilisation responsable de la biodiversité marine dans les pêches et dans l'aquaculture a constitué un thème central de la onzième session de la Commission des ressources génétiques pour l'alimentation et l'agriculture de la FAO. La Commission a inscrit les ressources génétiques aquatiques à son programme de travail pluriannuel et favorisé l'emploi d'une approche concernant les écosystèmes en la matière. Elle a également recommandé que la FAO établisse des directives concernant la gestion des ressources génétiques dans l'aquaculture, dans le cadre de la collection *Technical Guidelines for Responsible Fisheries* (Directives techniques pour une pêche responsable). La FAO élabore également un examen de l'état et de l'évolution des ressources génétiques aquatiques dans les pêches de capture marine, les grands fonds marins et l'aquaculture, qui peut contribuer à l'identification des questions politiques essentielles, des priorités et des incidences pour la communauté internationale, et plus particulièrement pour les travaux de la FAO et de sa Commission des ressources génétiques pour l'alimentation et l'agriculture¹⁴⁶.

279. À sa réunion de janvier 2008, le Groupe de travail spécial à composition non limitée sur l'accès aux ressources biologiques et le partage des bénéfices de la Convention sur la diversité biologique a continué à débattre de la nature, de l'ampleur, des objectifs et des principaux éléments d'un régime international d'accès aux ressources biologiques et de partage de bénéfices. Les recommandations du Groupe de travail seront examinées par la Conférence des Parties lors de sa neuvième réunion.

280. L'Institut des hautes études de l'Université des Nations Unies a élaboré des mécanismes d'information sur Internet sur la prospection biologique dans l'Antarctique (<http://www.bioprospector.org/bioprospector/antarctica/search.jsp>) et dans les pays insulaires du Pacifique (<http://www.bioprospector.org/bioprospector/pacific/search.jsp>). Ces sites Web portent entre autres sur une évaluation de l'état des activités de bioprospection dans les zones précitées (y compris une base de données) et comprennent des informations concernant la législation, la politique, l'évaluation économique, l'accès aux ressources biologiques et le partage des bienfaits, ainsi que les connaissances traditionnelles. L'Institut des hautes études escompte publier en 2008 une analyse détaillée de la nature et de l'ampleur de la bioprospection dans l'Arctique, comprenant des données sur les brevets et des renseignements sur les entreprises opérant dans les zones marines de l'Arctique¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Contribution de la FAO.

¹⁴⁷ Contribution de l'Université des Nations Unies.

IX. Protection et préservation du milieu marin et développement durable

A. Introduction

281. Les océans et les ressources qu'ils renferment sont d'une importance vitale pour le bien-être et le développement des hommes, notamment en ce qui concerne la sécurité alimentaire, la santé, le transport, la production d'énergie et l'extraction de ressources. La mise en valeur durable des mers et des océans est donc essentielle à la prospérité des hommes à long terme. Toutefois, une utilisation irrationnelle des océans, telle que la surexploitation des ressources marines, notamment les stocks de poissons, conjuguée aux effets des changements climatiques causés par l'homme, modifie l'état des mers et des océans d'une manière qui nuit non seulement à l'environnement, mais aussi au bien-être et au développement économique des hommes. Les conséquences socioéconomiques de ces bouleversements pourraient être immenses. Si l'action menée au niveau local peut réduire la vulnérabilité humaine face à ce phénomène, seule une action mondiale concertée peut en éliminer les causes profondes¹⁴⁸. Une coopération efficace à tous les niveaux s'avère donc nécessaire à la mise en valeur durable des mers et des océans, ainsi que la participation de tous les acteurs clefs, en particulier dans le cadre d'une approche écosystémique.

282. Ainsi, s'il incombe au premier chef aux États de veiller à l'élaboration et à l'application d'un régime juridique applicable aux océans, l'industrie, en tant que grande utilisatrice des océans, a également un important rôle à jouer dans l'effort international fait pour régler les questions liées à l'environnement marin et à la mise en valeur durable des mers et des océans. À cet égard, le World Ocean Council, alliance internationale d'entreprises et d'industries pour la protection des océans et la responsabilité des milieux d'affaires dans ce domaine, qui opère dans le cadre du Pacte mondial des Nations Unies (www.globalcompact.org), lance un nombre croissant de projets portant sur la sauvegarde des océans par le secteur privé¹⁴⁹.

283. La société civile a aussi un rôle important à jouer dans la promotion d'approches intégrées, notamment par la sensibilisation et la mobilisation en faveur du dialogue des parties prenantes. Par exemple, la quatrième Conférence mondiale sur les océans, les côtes et les îles, qu'organisera le Forum mondial sur les océans, les côtes et les îles à Hanoï, en avril 2008, sera consacrée à la promotion de la gestion des écosystèmes et à la gestion intégrée des côtes et des océans jusqu'à 2010 dans le contexte des changements climatiques.

¹⁴⁸ Voir PNUE, *Rapport sur l'avenir de l'environnement mondial : l'environnement pour le développement* (quatrième rapport GEO), 2007, chap. 4.

¹⁴⁹ C'est ainsi que le World Ocean Council a examiné les priorités concernant la gestion durable des océans, les parties prenantes et les problèmes en jeu, à l'intention de l'Association internationale de l'industrie pétrolière pour la sauvegarde de l'environnement, et organisé un atelier sur la collaboration de différentes industries dans le domaine de la gestion écologique des ports, pendant la conférence annuelle de « Green Port/Eco Ports ».

B. Pollution d'origine terrestre

284. Quelque 80 % de la charge de pollution marine provient d'activités terrestres. L'environnement marin est aussi menacé par l'altération physique des zones côtières, notamment la destruction d'habitats qui sont d'une importance capitale pour la santé des écosystèmes (voir <http://www.gpa.unep.org>). Entre 35 à 40 % de la population urbaine mondiale participent directement à la pollution marine côtière. Un grand nombre d'usines en service sont situées le long des côtes. Parfois, dans les pays en développement notamment, où les moyens financiers sont limités, les technologies obsolètes et où on n'est pas sensibilisé à la pollution, on assiste à un déversement incontrôlé d'effluents industriels insuffisamment traités ou pas traités du tout dans les cours d'eau, les rivières et les lagunes, contribuant à l'eutrophisation et à la prolifération d'algues toxiques¹⁵⁰. Ces pressions intenses et d'autres encore, qui s'exercent sur les systèmes côtiers, requièrent un engagement solide et une action préventive à tous les niveaux. Quelques initiatives récentes du système des Nations Unies dans ce domaine sont présentées ci-après, tandis que les initiatives régionales sont présentées à la section G du présent rapport.

285. La deuxième session de la Réunion intergouvernementale pour l'examen de la mise en œuvre du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, qui a eu lieu en octobre 2006 (A/62/66, par. 268 à 272, et A/62/66/Add.1, par. 172 à 174), a adopté une nouvelle manière de concevoir le Programme d'action mondial, axée sur la prise en compte systématique de celui-ci, le financement de son application et le renforcement de son cadre normatif et institutionnel. Le Bureau de coordination du Programme d'action mondial du PNUE veille donc particulièrement à ce que les efforts que les autorités nationales déploient soient intégrés dans les principaux mécanismes nationaux de développement, y compris par l'organisation d'ateliers de formation régionaux (www.gpa.unep.org/content.html?id=388&ln=6). Il a aussi constitué un partenariat réunissant plusieurs acteurs pour combattre la pollution de sources ponctuelles ou diffuses de nutriments, qui ont un effet direct sur la santé humaine, le bien-être et l'environnement, y compris sur les écosystèmes marins et les bassins versants¹¹³.

286. Les activités d'ONU-Habitat dans le domaine de la formation et du renforcement des capacités sont principalement orientées vers la consolidation des moyens dont disposent les autorités locales pour prévoir et gérer les problèmes environnementaux, notamment en ce qui concerne l'eau et l'assainissement, ainsi que la gestion des déchets solides dans le cadre d'une approche intégrée permettant de réduire la pauvreté, d'atténuer les effets des changements climatiques et de s'adapter au phénomène. ONU-Habitat et la Banque asiatique de développement ont formé un partenariat pour améliorer les conditions d'assainissement dans les villes du delta du Mékong. D'autres initiatives ont été prises, notamment pour améliorer la qualité de l'eau et l'assainissement dans les villes côtières d'Afrique et d'Asie, et pour aider les villes de la région arctique à élaborer des politiques et à renforcer les capacités¹⁵¹.

287. Avec certains de ses partenaires, l'ONUDI élabore des projets visant à lutter contre la pollution dans le monde et à promouvoir l'application de politiques

¹⁵⁰ Contribution de l'ONUDI.

¹⁵¹ Contribution d'ONU-Habitat.

nationales, de réformes légales et institutionnelles afin de réduire les sources terrestres de pollution par l'azote, le phosphore et les polluants responsables de la raréfaction de l'oxygène; des projets de démonstration innovants et des options de financement dans les secteurs agricole et industriel au niveau local, l'aménagement et l'entretien des zones humides en vue de réduire la pollution et à encourager la participation des milieux d'affaires dans la recherche de solutions. L'ONUDI a aussi souligné la nécessité de renforcer la capacité des pays en développement à faire usage de techniques écologiquement rationnelles¹⁵⁰.

C. Dégradation du milieu marin causée par le transport maritime

288. Le transport maritime peut causer des dégâts au milieu marin, notamment en cas d'accidents, de déversements liés à l'exploitation, de rejets illicites, de dommages physiques, d'écoulement d'eaux de ballast, d'utilisation de peintures antisalissure toxiques sur les coques de navire, de prolifération d'organismes salissants et de collision avec des mammifères marins. La pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires peuvent aussi avoir des effets négatifs sur le milieu marin.

289. En cas d'accident, des mesures promptes et efficaces doivent être prises pour limiter la pollution, comme le prévoient la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990 et son protocole de 2000. Les instruments juridiques régissant la responsabilité et la réparation du préjudice subi sont aussi importants.

1. Prévention et contrôle

290. Le régime juridique applicable au transport maritime sera davantage renforcé avec l'entrée en vigueur de la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires prévue pour le 17 septembre 2008. À partir de cette date, il ne sera plus permis aux navires d'appliquer ou de réappliquer des composés organostanniques agissant comme biocides actifs dans les systèmes antisalissure; les coques, parties ou surfaces extérieures des navires ne pourront plus être revêtues d'un système contenant ces composés et il sera nécessaire d'appliquer sur les navires dont la coque a déjà été enduite de ces composés, un enduit formant une barrière qui empêche ces composés de s'échapper du système antisalissure non conforme sous-jacent. La Convention prévoit aussi un mécanisme permettant d'analyser et d'évaluer d'autres systèmes antisalissure et de prévenir l'utilisation éventuelle dans ces systèmes d'autres substances nuisibles (voir OMI, *Press briefing* 30/2007, disponible sur www.imo.org) (voir aussi par. 242, plus haut).

291. L'Assemblée générale a encouragé les États qui ne l'ont pas encore fait à ratifier la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (2004), ou à y adhérer, de manière à accélérer son entrée en vigueur. Cette Convention prévoit notamment qu'un navire nouvellement construit doit satisfaire à la norme de qualité des eaux de ballast prévue à la règle D-2 de la Convention d'ici à 2009. Vu qu'il n'est pas certain que la technologie requise soit immédiatement disponible pour les navires construits en 2009, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.1005(25), prévoyant qu'un navire construit en 2009, qui a une capacité en eaux de ballast inférieure à 5 000 mètres cubes, installe un

système de gestion des eaux de ballast d'ici à la fin de 2011, et invité le Comité de la protection du milieu marin (CPMM) à revoir la résolution en fonction des progrès technologiques (voir OMI, *Press briefing* 51/2007).

292. Entre autres mesures récemment adoptées en vue de protéger le milieu marin des activités liées au transport maritime, on peut citer la révision, par le CPMM, de l'annexe V (Prévention de la pollution par ordures) de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (voir MARPOL/57/5/1) et les travaux qui sont actuellement menés à l'échelle mondiale et régionale dans le cadre de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures et de son protocole de 2000 (voir plus bas, par. 330, 331, 343 et 344). Étant donné que le CPMM se réunira en mars 2008, les informations relatives à ces questions et à d'autres faits nouveaux feront l'objet d'un additif au présent rapport (voir aussi par. 271, plus haut).

2. Responsabilité et indemnisation

293. La réparation des dommages dus à la pollution provoquée par les navires obéit à un régime juridique international élaboré sous les auspices de l'OMI et comprenant les instruments ci-après : le Protocole de 1992 à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969 (Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile)¹⁵², le Protocole de 1992 à la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971 (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992), dont l'adoption a conduit à la dénonciation du Fonds de 1971; le Protocole de 2003 à la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole portant création d'un fonds complémentaire); et la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses de 1996, qui n'est pas encore entrée en vigueur¹⁵³.

294. *Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.* Le Conseil d'administration du Fonds de 1971¹⁵⁴ a pris note de l'évolution favorable à la liquidation du Fonds, qui interviendra après que toutes les demandes d'indemnisation en instance auront été réglées et le solde des avoirs réparti équitablement entre les personnes qui ont contribué au Fonds [voir 71FUND/AC.22/18 et liquidation du Fonds de 1971(71FUND/AC.22/13)]. De même, il a pris note des questions découlant du fait que les États n'ont pas présenté les rapports sur les hydrocarbures¹⁵⁵, ainsi que des mesures à prendre concernant les donateurs ayant accumulé des arriérés.

¹⁵² Le Protocole de 1992 est entré en vigueur le 30 mai 1996. Un grand nombre d'États ont dénoncé la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

¹⁵³ Pour une présentation de l'ensemble des conventions pertinentes, voir <http://www.iopcfund.org/intro.htm>.

¹⁵⁴ Recueil de décisions des vingt et unième et vingt-deuxième sessions du Conseil d'administration, 71FUND/AC.21/5 et 71FUND/AC.22/18, respectivement.

¹⁵⁵ Les Fonds de 1971 et de 1992 perçoivent des contributions d'entités situées dans les États

295. Le Fonds de 1992 a poursuivi l'examen des questions suscitées par les accidents de l'*Erika* (France, 1999), du *Prestige* (Espagne, 2003), du *N° 7 Kwang Min* (République de Corée, 2005), du *Solar I* (Philippines, 2006) et du *Shosei Maru* (Japon, 2006). En ce qui concerne le *Solar I*, le Comité exécutif a décidé qu'une demande d'indemnisation présentée au titre des dépenses afférentes à un programme « travail contre rémunération », qui avait été lancé en vue d'atténuer les rigueurs de la situation économique, n'était pas recevable au motif que les travaux effectués dans le cadre dudit programme ne concernaient pas directement les opérations de nettoyage ni les mesures de sauvegarde. En ce qui concerne l'accident du *Shosei Maru*, il a été noté que le montant estimatif de l'indemnité demandée pour couvrir les opérations de nettoyage en mer et sur le littoral, le nettoyage des coques des navires et les dommages causés à un certain nombre d'exploitations d'élevage d'algues marines, pourrait dépasser le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (voir 92FUND/EXC.36/10 et 92FUND/EXC.37/9).

296. Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a approuvé un projet révisé de Directives techniques sur les méthodes d'évaluation des pertes subies par les secteurs de la pêche, de la mariculture et du traitement des produits de la pêche, pour que les experts du Fonds puissent les utiliser dans leurs évaluations des demandes relatives à la pêche de subsistance. Il a aussi adopté un ensemble de sous-critères concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures de sauvegarde en vue de leur inclusion dans le *Manuel des demandes d'indemnisation*, facilitant ainsi l'appréciation de l'efficacité des opérations menées pour débarrasser un navire à la dérive du pétrole qu'il transporte et promouvoir le traitement de toutes les demandes de ce type sur un pied d'égalité (voir 92FUND/AC.3/A/ES.12/14 et 92FUND/A.12/28).

297. Le Groupe de travail intersessions sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures du Fonds de 1992 continue d'étudier les liens qui pourraient exister entre l'assurance responsabilité civile obligatoire et la navigation ne répondant pas aux normes, notamment les facteurs juridiques pris en compte au niveau national pour autoriser ou obliger les assureurs spécialisés dans les affaires maritimes, les associations de protection et d'indemnisation (P&I Clubs) et d'autres entreprises du secteur, à échanger des données sur les clients, ou pour le leur interdire. Il s'est aussi penché sur la question de savoir si le droit de la concurrence tel qu'appliqué prenait en compte la nécessité d'adopter des mesures favorisant la qualité du transport maritime des hydrocarbures. Le Groupe de travail devrait achever ses travaux fin 2008 au plus tard.

298. Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS). Neuf États sont actuellement parties à cette Convention. L'Assemblée du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a décidé de créer un groupe de réflexion chargé d'étudier les causes profondes des problèmes entravant l'entrée

membres, qui reçoivent plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fioul lourd (donnant lieu à contribution) par an acheminées par voie maritime. Les gouvernements fournissent au Secrétariat des rapports sur les quantités de pétrole reçues, permettant ainsi aux Fonds d'envoyer des factures à tous les participants.

en vigueur de la Convention, ainsi que toutes mesures administratives susceptibles d'en faciliter le fonctionnement, et de rechercher des solutions juridiquement contraignantes à ces problèmes, puis les consigner dans une sorte de projet de protocole à la Convention. Le Comité juridique de l'OMI s'est dit prêt à examiner toutes propositions fondées sur les conclusions des délibérations du groupe de réflexion.

D. Pollution sonore des océans

299. Les problèmes relatifs à la menace que la pollution sonore des océans fait peser sur le milieu marin sont à l'étude dans un certain nombre d'instances internationales qui continuent de préconiser des recherches, des activités de suivi et des efforts pour réduire au minimum les risques d'effets négatifs de la pollution sonore des océans sur la faune et la flore marines. Ainsi, le Comité Biodiversité de la Commission OSPAR prépare un panorama des effets de la pollution sonore anthropique sur le milieu marin¹⁵⁶.

300. La Réunion des Parties contractantes à l'ACCOBAMS (voir aussi par. 270, plus haut) a adopté la résolution 3.10 intitulée « Lignes directrices pour aborder le problème de l'impact du bruit d'origine anthropique sur les mammifères marins dans l'aire de l'ACCOBAMS », exhortant les Parties à agir le plus tôt possible conformément aux principes énoncés dans la résolution et fondés sur les recommandations et directives du Comité scientifique de l'ACCOBAMS (voir A/62/66/Add.1, par. 193). La résolution a aussi créé un groupe de travail par correspondance pour traiter la question du bruit d'origine anthropique dérivant d'activités diverses, en vue de développer des outils appropriés d'évaluation de l'impact du bruit d'origine anthropique sur les cétacés et d'élaborer davantage des mesures pour réduire de tels impacts (pour consulter le rapport de la troisième réunion (octobre 2007), voir www.accobams.org).

301. En application du paragraphe 107 de la résolution 61/222 de l'Assemblée générale et du paragraphe 120 de sa résolution 62/215, la Division a mis en ligne sur son site Web les études scientifiques avalisées par des comités de lecture que les États Membres lui ont envoyées. Au 29 février 2008, les études reçues émanaient de la Belgique et des États-Unis.

E. Gestion des déchets

302. *Piégeage du carbone.* En novembre 2007, la Réunion des Parties contractantes à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières (Convention de Londres) de 1972 et au Protocole y relatif (Protocole de Londres de 1996) ont adopté les Directives spécifiques pour l'évaluation des flux de dioxyde de carbone en vue de leur évacuation dans des formations géologiques du sous-sol marin, qui avaient été élaborées par les groupes scientifiques (voir A/62/66, par. 289 à 291). Ces directives complètent les

¹⁵⁶ Un projet préliminaire a été présenté lors d'une réunion du Groupe de travail sur les conséquences des activités humaines sur l'environnement tenue en octobre 2007. (Pour un compte rendu analytique de cette séance, voir EIHA 07/8/1-E, sur le site Web : www.ospar.org/eng/html/welcome.html).

amendements apportés¹⁵⁷, en 2006, à l'annexe 1¹⁵⁸ du Protocole de Londres, qui prévoit de réglementer le piégeage des flux de CO₂ dans les formations géologiques du soubassement marin (ibid., par. 290). Elles sont fondées sur l'annexe 2 du Protocole de Londres, et fournissent des informations détaillées sur : l'audit relatif à la prévention de la production de déchets, les options en matière de gestion des déchets, la caractérisation des flux de CO₂ (propriétés chimiques et physiques), la détermination au moyen d'une liste d'intervention des matières pouvant faire l'objet d'une immersion, le choix et la caractérisation du lieu d'immersion, l'évaluation des effets potentiels, la surveillance et la gestion des risques, et les conditions de délivrance du permis (pour le rapport de la réunion, voir le document de l'OMI LC 29/17, annexe 4). Les Directives préconisent également l'application du principe de précaution et l'adoption de procédures d'exécution susceptibles de limiter au minimum les risques d'effets négatifs. L'acceptation par les Parties contractantes des Directives et l'autorisation d'évacuer des flux de CO₂ dans les formations géologiques du sous-sol marin ne suppriment pas l'obligation, imposée par le Protocole de Londres, de limiter la nécessité de recourir à cette pratique (ibid., annexe 4, par. 1.5). Enfin, il sera procédé à une révision et à une mise à jour des Directives dans cinq ans ou plus tôt, en fonction de l'évolution des circonstances (ibid., par. 4.12).

303. Les Parties contractantes ont aussi demandé au Groupe scientifique du Protocole de Londres d'élaborer un modèle de rapport spécifique pour les projets de piégeage de carbone, qui sera présenté à leur prochaine réunion, en octobre 2008. Le stockage de dioxyde de carbone pouvant être permanent, il faudrait tenir des registres des permis et licences délivrés et conserver les données relatives à la surveillance à long terme et aux moyens d'intervention. Le modèle de rapport énumérerait les éléments que les Parties contractantes auraient à faire figurer dans leurs rapports. À cet effet, le Groupe a reçu pour instructions de se concerter avec d'autres organismes s'occupant de l'enregistrement de la séquestration du dioxyde de carbone et des crédits d'émission de carbone, tels que la Commission OSPAR (ibid., par. 4.11; voir aussi par. 340, plus bas).

304. *Mouvement transfrontière des flux de CO₂*. Au cours de la préparation des Directives, une proposition a été faite, selon laquelle, si un flux de CO₂ injecté dans une formation géologique du sous-sol marin devait traverser la frontière entre les juridictions de deux pays ou plus, les régulateurs devaient veiller particulièrement à informer et à consulter les pays en question avant de délivrer le permis, de façon à assurer la conformité avec les listes d'intervention appropriées ou d'autres règles pertinentes (ibid., par. 4.4). La réaction des Parties contractantes a été de créer un Groupe de travail juridique et technique sur les questions transfrontières de séquestration de dioxyde de carbone, chargé d'élaborer un avis général sur cette question. Le Groupe de travail étudiera tous les cas de figure suivant lesquels les flux de CO₂ qu'on cherche à séquestrer dans les formations géologiques du sous-sol marin sont recueillis, traités, transportés et séquestrés dans des situations impliquant des mouvements transfrontières de flux de CO₂ (pour consulter l'ordre du jour de la première réunion, voir LP/C02/1/1/1). Il se penchera également sur la question de

¹⁵⁷ Amendements adoptés en vertu de la résolution LP.1(1), voir LC 28/15, annexe 6.

¹⁵⁸ L'annexe I du Protocole contient la liste des déchets ou autres matières dont l'immersion peut être envisagée, ce qui constitue une exception à la règle de la Convention de Londres interdisant l'immersion de déchets et autres matières.

savoir dans quelle mesure l'article 6 du Protocole de Londres¹⁵⁹ serait applicable au mouvement transfrontière de flux de CO₂ en vue de leur séquestration dans les formations géologiques du sous-sol marin et durant ce processus, et s'il faut amender cette disposition. Si le Groupe de travail venait à conclure qu'un amendement est nécessaire, il devrait élaborer un projet d'amendement, ainsi qu'un aperçu des avantages et inconvénients de ce dernier (ibid.). Enfin, il déterminera s'il est nécessaire de prendre d'autres mesures de surveillance, en complément des Directives sur la séquestration du CO₂ : notification, déclaration, échange d'informations et conditions d'octroi du permis (ibid.). Le Groupe de travail s'est réuni en février 2008.

305. *Fertilisation des océans par le fer*. Dans son rapport de synthèse sur les moyens pouvant atténuer les effets indésirables de la fertilisation des océans par le fer, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat a indiqué que « les choix proposés par la géo-ingénierie, comme la fertilisation de l'océan pour l'élimination directe du CO₂ atmosphérique [...] relèvent de la spéculation, ne sont étayés par aucune preuve et risquent, par ailleurs, d'avoir des effets secondaires inconnus »¹⁶⁰. Les Parties contractantes à la Convention de Londres et les Parties contractantes au Protocole de Londres ont approuvé la « Déclaration de préoccupation » de leurs groupes scientifiques au sujet de la technologie relative à la fertilisation à grande échelle des eaux océaniques au moyen de micronutriments, en vue de séquestrer le dioxyde de carbone (voir LC/56/30/14, par. 2.23 à 2.25, et A/62/66/Add.1, par. 201). La Commission permanente du Pacifique Sud et Vanuatu¹⁶¹, ont également exprimé leur préoccupation aux Parties contractantes concernant un plan de la société « Planktos » consistant à injecter plusieurs tonnes de nanoparticules de fer pour « fertiliser » une surface de 10 000 kilomètres carrés environ dans l'océan Pacifique, autour des îles Galapagos. Tout en reconnaissant qu'il revient à chaque État d'examiner les différentes propositions au cas par cas, conformément à la Convention et au Protocole de Londres, les Parties contractantes ont exhorté les États à faire preuve de la plus grande prudence lorsqu'ils examinent des propositions de fertilisation à grande échelle des océans, et estimé que compte tenu de l'état actuel des connaissances à ce sujet, de telles opérations n'étaient pas justifiées à l'heure actuelle (voir LC/29/17, par. 4.23), ce que l'Assemblée générale a réitéré au paragraphe 97 de sa résolution 62/215. Le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin et le Comité scientifique pour les recherches océaniques ont publié une position commune appelant de leurs vœux une évaluation transparente et indépendante de l'apport de nutriments aux océans¹⁶².

306. Les Parties contractantes ont réaffirmé leur compétence pour traiter de la question de la fertilisation des océans par apport de fer dans le contexte plus large de la fertilisation des océans et convenu de poursuivre l'étude de la question d'un point de vue scientifique et juridique dans le but de la régler. Dans ce sens,

¹⁵⁹ L'article 6 du Protocole de Londres interdit l'exportation de déchets ou autres matières vers d'autres pays.

¹⁶⁰ Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, *Résumé à l'intention des décideurs*, quatrième rapport d'évaluation du Groupe de travail III, 2007, p. 20, par. 17.

¹⁶¹ Voir les déclarations de la Commission permanente du Pacifique Sud et de Vanuatu dans LC 29/17, par. 4.18 et annexe 5, respectivement.

¹⁶² Voir le communiqué de presse conjoint du 4 mars 2008, disponible sur www.gesamp.org/page.php?page=2.

elles ont créé un groupe de travail intersessions par correspondance spécialisé en droit et chargé d'établir une liste de questions juridiques à traiter concernant le fait de savoir dans quelle mesure le cadre juridique établi par la Convention et le Protocole de Londres serait applicable aux principaux cas de figure se rapportant à la fertilisation des océans. Cette liste sera communiquée aux réunions des groupes scientifiques en mai 2008 (pour plus d'informations sur l'ordre du jour, voir LC/SG/31/1/1).

307. *Élimination de déchets toxiques.* En août 2006, des milliers de tonnes de déchets dangereux ont été déversées par un navire¹⁶³ sur divers sites autour d'Abidjan, entraînant une pollution du réseau d'égouts et d'autres sources d'approvisionnement en eau. Le PNUE et le Secrétariat de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination contribuent au relèvement des zones polluées à travers le Fonds d'affectation spéciale pour la Côte d'Ivoire du PNUE, qui aide au nettoyage (voir A/62/66/Add.1, par. 205), et à titre provisoire, par le biais du Fonds d'affectation spéciale pour la coopération technique, qui fournit une aide d'urgence dans la mesure où la question relève du champ d'application de la Convention de Bâle¹⁶⁴.

F. Outils de gestion par zone

308. Au nombre des outils de gestion par zone, figurent les zones marines protégées, la fermeture de pêcheries, les réserves de la biosphère, les zones spéciales et les zones maritimes particulièrement vulnérables. Le choix des outils les plus appropriés est fonction des objectifs de gestion poursuivis (voir aussi A/62/66/Add.2, chap. IV).

309. *Zones marines protégées.* En octobre 2007, les participants à l'atelier d'experts sur les critères écologiques de sélection des zones marines devant être protégées et les systèmes de classement biogéographique correspondants, organisé dans le cadre de la Convention sur la diversité biologique, ont établi d'un commun accord une liste de critères scientifiques de sélection des zones marines d'une certaine importance écologique et biologique devant être protégées dans des habitats situés en haute mer et dans les grands fonds. Au nombre de ces critères, figurent : l'unicité ou la rareté; l'importance spécifique pour les étapes du cycle biologique des espèces; l'importance pour la survie des espèces menacées, en voie d'extinction ou en déclin, ou pour la préservation de leurs habitats; la vulnérabilité, la fragilité, la sensibilité, la lente reconstitution; la productivité biologique; la diversité biologique; et le caractère naturel. Les experts sont également d'avis que les zones marines d'une certaine importance écologique et biologique, la représentativité, la connexité, la reproductibilité des caractéristiques écologiques, le caractère approprié et viable des sites sont les critères scientifiques et les principes directeurs suivant lesquels les zones seront choisies de façon à créer un réseau représentatif de zones marines protégées, notamment en haute mer et dans les grands fonds. Les experts sont en outre convenus de quatre mesures préliminaires à prendre dans le cadre de la

¹⁶³ Le *Probo Koala*, navire affrété par un transporteur indépendant de matières premières, Trafigura.

¹⁶⁴ Groupe de travail à composition non limitée de la Convention de Bâle, Décision VIII/1 sur la Côte d'Ivoire, note du Secrétariat (UNEP/CHW/OEWG/6/2, par. 2).

formation de réseaux représentatifs de zones marines protégées (voir UNEP/CBD/SBSTTA/13/INF/14).

310. La treizième réunion de l'Organe subsidiaire chargé de fournir des avis scientifiques, techniques et technologiques relevant de la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique (voir par. 260, plus haut) a demandé que soient compilées des informations sur l'alignement et l'intégration des classifications biogéographiques régionales et infrarégionales, actuellement disponibles ou en cours d'élaboration, dans un contexte mondial, et de mettre ces informations à la disposition des Parties lors des futures réunions de l'Organe subsidiaire avant la dixième réunion de la Conférence des Parties. Il n'y a pas eu d'accord sur une recommandation concernant les conclusions de l'atelier d'experts.

311. Lors du Colloque européen sur les zones marines protégées, qui a eu lieu en Espagne en septembre 2007, le sujet intitulé « zones marines protégées au service de la gestion des pêches et de la préservation des écosystèmes » a été traité, notamment les effets écologiques des zones marines protégées, leurs effets sur la pêche et sur d'autres activités, l'évaluation de leur impact positif, les instruments servant à planifier et à concevoir les zones marines protégées, ainsi que les questions de gestion et de participation (voir www.mpasymposium2007.eu).

312. Plusieurs activités se rapportant à la désignation des zones marines protégées sont en cours à l'échelle régionale (voir la section G, plus bas). Dans sa résolution 62/215, l'Assemblée générale a expressément pris acte du « Micronesia Challenge », du projet « Eastern Tropical Pacific Seascape » et du « Caribbean Challenge », qui cherchent en particulier à créer des zones marines protégées nationales et à relier ces zones afin de faciliter la mise en œuvre d'approches écosystémiques, et réaffirmé à cet égard la nécessité de poursuivre la coopération internationale à l'appui de ces initiatives.

313. *Fermeture de pêcheries et mesures connexes.* En septembre 2007, la Commission de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest a adopté des mesures provisoires consistant à créer une zone de protection des coraux, en suspendant toute activité de pêche utilisant le chalut de fond sur une grande zone de la Division 30 à compter du 1^{er} janvier 2008 jusqu'au 31 décembre 2012¹⁶⁵. En octobre 2007, la Commission de l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Sud-Est a décidé que les activités de pêche ne pouvaient reprendre dans les zones fermées, qu'une fois qu'on aura identifié et cartographié les écosystèmes marins vulnérables, notamment les monts sous-marins, les cheminées hydrothermales et les coraux d'eau froide, et évalué l'incidence d'une reprise de la pêche sur ces écosystèmes¹⁶⁶. Dans une recommandation adoptée en novembre 2007, la Commission de l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Est a préconisé la fermeture de certaines zones relevant de sa compétence afin de protéger les coraux des grands fonds marins¹⁶⁷.

¹⁶⁵ Mesures provisoires destinées à la prévention de dommages graves sur les écosystèmes marins vulnérables (FC Doc. 07/24, annexe 24).

¹⁶⁶ Mesure provisoire 11/07, fixant les conditions de la reprise des activités de pêche dans des zones fermées en vertu de la mesure conservatoire 06/06.

¹⁶⁷ Recommandation IX : 2008, voir : www.neafc.org/measures/current_measures/docs/09-rec_corals.pdf.

314. *Réserves de biosphère et planification spatiale.* En février 2008, le troisième Congrès mondial des réserves de biosphère a évalué les progrès accomplis et les problèmes qui restent à résoudre concernant les réserves de biosphère, et élaboré le Plan d'action de Madrid pour les réserves de biosphère au XXI^e siècle (voir www.unesco.org/mab/madrid/congress2008.shtml). Ce Plan d'action définit les actions, cibles, indicateurs de réussite, partenariats et autres stratégies de mise en œuvre, ainsi que le cadre d'évaluation, pour le travail du Programme sur l'homme et la biosphère (MAB) et du Réseau mondial de réserves de biosphère sur la période 2008-2013, en mettant l'accent sur les possibilités qu'offrent les réserves de biosphère et le rôle qu'elles pourraient jouer dans la résolution des problèmes nouveaux, à savoir l'urbanisation rapide, l'accélération du changement climatique et la perte de plus en plus rapide de biodiversité et de diversité culturelle, dont les conséquences inattendues influent sur la capacité des écosystèmes à offrir des services (ibid.). Le Congrès a aussi adopté la Déclaration de Madrid sur le Programme l'homme et la biosphère de l'UNESCO et le Réseau mondial de réserves de biosphère, qui invite à utiliser au mieux les réserves de biosphère en vue de la promotion du développement durable, et à tirer pleinement parti du potentiel d'action offert par les réserves de biosphère, en particulier en tant que lieux d'investissement et d'innovation pour l'adaptation au changement climatique et l'atténuation de ses effets, et pour le développement et l'exploitation durables des produits et services des écosystèmes au bénéfice du bien-être humain notamment (ibid.).

315. La Réserve de la biosphère Islas Marietas, riche zone de convergence où les espèces marines des zones du centre et du sud du Pacifique mexicain coexistent avec des espèces du Golfe de Californie et de la côte Pacifique de Baja California (Mexique), a rejoint le Réseau mondial des réserves de la biosphère de l'UNESCO. C'est un site important pour la recherche scientifique, dont dépend la reproduction d'espèces menacées, telles que le rorqual à bosse.

316. S'inspirant des bonnes pratiques, l'UNESCO, la COI et le Programme sur l'homme et la biosphère élaborent ensemble un manuel comportant une série de directives et de principes en vue de la mise en œuvre d'une gestion spatiale marine fondée sur les écosystèmes, utilisant l'expérience acquise en matière de réserves de la biosphère (voir <http://www.ioc3.unesco.org/marinesp>).

317. *Zone maritime particulièrement vulnérable.* L'OMI ayant approuvé, en principe, la proposition faite par les États-Unis de décréter zone maritime particulièrement vulnérable le Monument marin national de Papahânaumokuâkea, situé au nord-ouest des îles Hawaii (États-Unis), le CSM a, en octobre 2007, approuvé les mesures de protection y relatives (voir A/62/66/Add.1, par. 68 et 69), et décidé qu'elles devront s'appliquer au 1^{er} mai 2008 après que le site aura été définitivement déclaré zone maritime particulièrement vulnérable⁶¹.

G. Coopération régionale

318. La coopération régionale demeure essentielle pour faire face aux problèmes mondiaux qui touchent le milieu marin tout en tenant compte des conditions locales sur les plans écologique, environnemental, économique et socioéconomique. Dans plusieurs régions du monde, les efforts visant à adopter des approches écosystémiques et une politique intégrée de gestion des océans et à s'attaquer aux problèmes émergents se sont intensifiés, mais les progrès sont inégaux. Après un

bref aperçu des activités du Programme pour les mers régionales du PNUE, qui constitue le cadre général de la coopération pour les mers régionales, on trouve dans la présente section des informations sur les principaux faits nouveaux survenus dans chaque programme régional, ainsi que sur les activités pertinentes menées par d'autres organismes régionaux.

1. Programme pour les mers régionales du PNUE¹⁶⁸

319. Les participants à la neuvième Réunion mondiale sur les conventions et plans d'action pour les mers régionales, tenue en octobre 2007, ont adopté la Déclaration de Djedda sur la poursuite de la mise en œuvre des conventions et plans d'action pour les mers régionales aux fins d'une mise en valeur durable du milieu marin et côtier, aux termes de laquelle ils ont décidé de concevoir et mettre en place des mesures d'adaptation aux impacts des changements climatiques, d'améliorer l'application de l'approche écosystémique aux côtes, aux océans et aux grands écosystèmes marins ainsi qu'à la gestion des îles et de recourir systématiquement à des estimations économiques des biens et services fournis par les ressources marines et côtières (voir http://www.unep.org/regionalseas/RS_Global_Meetings/9th_Global_Meeting/SD_New/K0763775.F_DEPI_RS_9_6_Rev_1.pdf). Les participants à la Réunion ont également adopté des Orientations stratégiques pour les mers régionales pour la période 2008-2012 qui tracent la voie à suivre par rapport à des questions émergentes touchant les océans et le littoral, notamment l'impact des changements climatiques, la biodiversité des grands fonds marins, la conservation et l'utilisation durable de la haute mer et l'exploitation des fonds marins. Ces orientations stratégiques définissent également un cadre d'exécution qui tient compte des liens entre les services écosystémiques rendus par les milieux marins et côtiers et le développement économique et humain.

320. Afin d'encourager une application plus concertée et globale des résolutions de l'Assemblée générale relatives aux déchets en mer, le PNUE et la FAO ont entrepris un examen à l'échelle mondiale de la question des engins de pêche abandonnés¹⁶⁹, qui vise, entre autres, à étudier la possibilité de mettre en place des programmes et des activités associant les organismes régionaux des pêches et les organisations maritimes régionales. Le Programme pour les mers régionales du PNUE collabore également avec la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO à la formulation de directives opérationnelles pour le recensement et la surveillance des déchets en mer. Avec d'autres partenaires, il prépare des directives qui devraient faciliter l'emploi d'outils de marché et d'instruments économiques pour faire face au problème des déchets en mer. À l'échelon régional, les efforts se poursuivent dans le cadre de l'initiative mondiale sur les déchets en mer coordonnée par le Programme pour les mers régionales et concernent maintenant : la mer Baltique, la mer Noire, la mer Caspienne, les mers d'Asie orientale, l'Afrique de l'Est, la Méditerranée, l'Atlantique du Nord-Est, le Pacifique du Nord-Ouest, la mer Rouge et le golfe d'Aden, les mers d'Asie du Sud, le Pacifique du Sud-Est et la région des Caraïbes. Le Programme pour les mers régionales du PNUE continue également d'appuyer son appui à plusieurs mers régionales, en particulier pour l'élaboration et la révision de protocoles sur la pollution due aux activités terrestres.

¹⁶⁸ Établi à partir de la contribution du Programme pour les mers régionales du PNUE.

¹⁶⁹ « The problem of derelict fishing gear: global review and proposals for action » (Les engins de pêche abandonnés : examen du problème à l'échelle mondiale et propositions d'action).

2. Antarctique

321. La région de l'Antarctique subit de nombreuses pressions, notamment l'introduction d'espèces allogènes, le tourisme¹⁷⁰, les changements climatiques et la pollution, comme en témoigne la priorité élevée accordée à ces questions par le Comité pour la protection de l'environnement dans son plan de travail quinquennal provisoire. Le Comité a également accordé un rang de priorité élevé à la définition de procédures pour la désignation de zones marines protégées¹⁷¹.

322. En mai 2007, les participants à la Réunion consultative du Traité sur l'Antarctique ont recommandé que les Parties découragent ou refusent d'autoriser les voyagistes qui utilisent des navires transportant plus de 500 passagers à effectuer des débarquements en Antarctique [résolution 4 (2007)]. Ils ont également convenu d'examiner, pendant l'intersession, les mesures additionnelles à prendre concernant les navires à passagers dans la zone du Traité sur l'Antarctique et ont pris note que l'OMI envisageait d'adopter des directives pour les navires exploités dans les eaux de l'Arctique et de l'Antarctique couvertes de glace¹⁷². Dans la résolution 5 (2007), les participants ont aussi recommandé que les Parties découragent toutes les activités de tourisme qui peuvent pour beaucoup contribuer à la dégradation à long terme de l'environnement en Antarctique et de ses écosystèmes dépendants et associés.

323. Les participants à la Réunion ont convenu que les travaux intersessions devraient permettre de recenser les questions et activités en cours relatives à la prospection biologique dans la zone du Traité sur l'Antarctique¹⁷². Ils se sont également félicités des progrès accomplis par la Convention sur la conservation de la faune et la flore marines de l'Antarctique dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée dans la zone de la Convention¹⁷³.

3. Arctique

324. Le Conseil de l'Arctique met actuellement au point un projet de recensement des principes et des pratiques retenus par les pays de l'Arctique pour la mise en œuvre d'une gestion intégrée des océans et de l'approche écosystémique¹⁷⁴. Sont également en cours d'élaboration des projets d'évaluation des effets des changements climatiques, notamment les effets de la réduction des glaces marines,

¹⁷⁰ On estime que les voyages organisés par les agences de tourisme membres de l'Association internationale des organisateurs de voyages en Antarctique et d'autres agences ont fait entrer 37 506 touristes dans la zone du Traité sur l'Antarctique en 2006-2007, soit une augmentation de 14 % par rapport à la saison 2005-2006. Voir le document IP121 intitulé « Overview of Antarctic Tourism 2006-2007 Antarctic Season » qui a été présenté à la trentième Réunion consultative du Traité sur l'Antarctique.

¹⁷¹ Le plan de travail quinquennal provisoire du Comité pour l'environnement est contenu dans l'appendice 1 au rapport du Comité, disponible à l'adresse suivante : http://www.ats.aq/documents/atcm_fr_images/ATCM30_fr003_f.pdf.

¹⁷² Rapport final de la trentième Réunion consultative du Traité sur l'Antarctique, disponible à l'adresse suivante : http://www.ats.aq/documents/atcm_fr_images/ATCM30_FR001_f.pdf.

¹⁷³ Rapport de la vingt-cinquième Réunion de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, tenue du 23 octobre au 3 novembre 2006, disponible à l'adresse suivante : <http://www.ccamir.org>.

¹⁷⁴ Rapport d'activité du Groupe de travail pour la protection du milieu marin arctique aux hauts fonctionnaires de la région de l'Arctique, disponible à l'adresse suivante : <http://www.arctic-council.org>.

de la fonte de la calotte glaciaire du Groenland et de la modification du couvert neigeux et du pergélisol, et des projets d'échange de connaissances sur l'adaptation aux changements climatiques, les pratiques exemplaires et les mesures envisageables. Un projet de plan de travail et de stratégie financière pour l'évaluation de la diversité biologique de l'Arctique en 2010 a été établi¹⁷⁵.

325. Les préparatifs du projet intitulé « Évaluation des transports maritimes dans l'Arctique » sont en cours et des versions révisées des Directives relatives aux exploitations gazières et pétrolières dans l'Arctique et du Programme d'action régional pour la protection du milieu marin arctique contre la pollution due aux activités terrestres devraient être présentées à la réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique en 2009¹⁷⁴.

4. Mer Baltique

326. Le Plan d'action pour la mer Baltique, qui a pour objectif de réduire considérablement la pollution de la mer Baltique et d'en rétablir la situation écologique d'ici à 2021, a été adopté en novembre 2007. Il recense les mesures à prendre, à l'échelon national et régional, afin d'atteindre, dans les délais impartis, les objectifs convenus dans les domaines suivants : eutrophisation, substances dangereuses, sécurité maritime et moyens d'intervention en cas d'accident, destruction des habitats et diversité biologique. Fondé sur des objectifs écologiques, ce plan vise à mettre en œuvre une approche écosystémique¹⁷⁶. Le Projet régional pour la mer Baltique financé par le FEM et la Banque mondiale va être renommé Projet pour les grands écosystèmes marins de la mer Baltique¹⁷⁷.

327. En 2007, les États riverains de la mer Baltique, réunis au sein de la Commission de la protection du milieu marin de la mer Baltique, dite Commission d'Helsinki (HELCOM), ont adopté l'Évaluation thématique des changements climatiques en mer Baltique (voir document 3/13 de la Commission); un projet de directives relatives à l'immersion en mer des déblais de dragage; et une série de recommandations. Ces recommandations portent notamment sur l'application du système « sans redevance spéciale » aux déchets produits par les navires dans la zone de la mer Baltique (voir HELCOM 28/2007, recommandation 28/1); la consignation des opérations de mazoutage et les documents nécessaires pour l'utilisation d'installations de collecte (ibid., recommandation 28/2); et les directives relatives aux opérations de mazoutage et de transbordement d'hydrocarbures d'un navire à un autre, conformément à l'annexe I de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite Convention MARPOL 73/78 (ibid., recommandation 28/3). Des travaux sont actuellement menés sur l'établissement d'un document d'orientation en vue d'harmoniser l'application de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

¹⁷⁵ Rapport d'activité du Groupe de travail pour la conservation de la flore et de la faune arctiques aux hauts fonctionnaires de la région de l'Arctique, disponible à l'adresse suivante : <http://www.arctic-council.org>.

¹⁷⁶ Contribution de la Commission de la protection du milieu marin de la mer Baltique ou Commission d'Helsinki (HELCOM). On peut consulter le Plan à l'adresse suivante : http://www.helcom.fi/BSAP/en_GB/intro/.

¹⁷⁷ Minutes de la vingt-huitième Réunion de la Commission pour la protection du milieu marin de la mer Baltique (HELCOM 28/2007), tenue les 7 et 8 mars 2007 à Helsinki. Voir également les documents 4/1 et 4/2 de la Commission.

328. Une proposition de projet d'aménagement à grande échelle a également été approuvée¹⁷⁸. La Commission a examiné une évaluation de la cohérence biologique du réseau de zones protégées de la mer Baltique, qui compte actuellement 78 zones couvrant un peu plus de 6 % de la superficie de la mer Baltique (voir le document 3/6 de la Commission), et a souligné l'importance qu'elle attache à une coopération accrue entre elle-même et la Commission OSPAR pour faciliter l'évaluation de l'état du réseau conjoint de zones marines protégées.

5. Mer Noire

329. En 2007, les travaux se sont poursuivis en vue de mettre à jour ou d'amender, selon le cas, le Plan d'action stratégique pour la régénération et la protection de la mer Noire, la Convention de 1992 relative à la protection de la mer Noire contre la pollution et le Protocole de 1992 sur la protection de la mer Noire contre la pollution due aux activités terrestres et ses annexes. Dans la Convention amendée, les problèmes suivants sont déclarés prioritaires : la diminution des stocks d'espèces commerciales, le surenrichissement en nutriments ou eutrophisation, l'introduction d'espèces allogènes, la pollution chimique, l'érosion des côtes, la modification des débits des cours d'eau, la modification des habitats et de la diversité biologique et les changements climatiques. Un projet de directives relatives à l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière a également été élaboré. Des projets de classification et de cartographie des habitats ont été entrepris en vue de définir des zones marines protégées et de les mettre éventuellement en réseau.

330. En raison du déversement de plus de 2 000 tonnes de mazout et de soufre dans la mer Noire à la suite du naufrage de plusieurs cargos en novembre 2007, le Parlement européen a demandé au Conseil européen et à la Commission européenne de renforcer la coopération avec les États côtiers non membres de l'Union européenne sur la mise en œuvre de mesures permettant d'amoindrir le risque de pollution environnementale causé par des accidents impliquant des navires, y compris par des actions arrêtées dans le contexte de l'Organisation maritime internationale et du Mémorandum d'entente de Paris¹⁷⁹.

6. Mer Caspienne

331. Les participants à la première Réunion de la Conférence des Parties à la Convention-cadre pour la protection de l'environnement de la mer Caspienne (Convention de Téhéran), tenue à Bakou du 25 au 27 mai 2007, ont adopté un programme de travail d'un an qui prévoit l'élaboration d'un plan d'action pour la Convention et de plans de mise en œuvre nationaux, la conclusion d'un accord de partenariat pour l'environnement avec l'industrie pétrolière et la mise au point définitive de protocoles dans les domaines de préoccupation prioritaires¹⁸⁰. Les protocoles sur la conservation de la diversité biologique, sur la pollution due aux activités terrestres et sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un

¹⁷⁸ Minutes de la vingt et unième Réunion des chefs de délégation (HELCOM HOD 21/2007), tenue en juin 2007.

¹⁷⁹ Résolution du Parlement européen du 13 décembre 2007 sur les naufrages dans le détroit de Kerch et la mer Noire et la pollution causée par la marée noire qui en a résulté (document P6_TA(2007)0625 de l'Union européenne).

¹⁸⁰ Rapport de la première Réunion, document TC/COP1/INF.5, disponible à l'adresse suivante : http://www.unep.ch/roe/Caspian_cop1_adoptedddocs.htm.

contexte transfrontière devraient pouvoir être adoptés à la deuxième Réunion de la Conférence des Parties en 2008, tandis que le protocole régional sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures devrait être ouvert à la signature dès avant la Réunion ou au cours de celle-ci¹⁸¹.

332. Un programme régional de surveillance de la pollution, un programme de suivi de l'environnement, un plan de conservation des phoques, un système de données sur la diversité biologique et une étude des législations nationales relatives à la lutte contre les espèces envahissantes ont été mis au point¹⁸².

7. Mers d'Asie orientale

333. Les nouvelles orientations stratégiques pour les mers d'Asie orientale adoptées en janvier 2008¹⁸³ font apparaître les domaines prioritaires suivants : la pollution due aux activités marines et terrestres, la conservation des habitats côtiers et marins, et la gestion et la conduite des opérations en cas de catastrophe côtière. Ces questions seront traitées dans le cadre de quatre stratégies interdépendantes relatives à la gestion de l'information, au renforcement des capacités des pays, aux questions stratégiques et émergentes et à la coopération régionale. Un rapport sur l'état du milieu marin dans la région des mers d'Asie orientale est en cours d'élaboration.

334. En outre, des projets visant à appuyer les pays touchés par le tsunami en renforçant les capacités de planification durable dans les zones côtières ont été proposés et leur financement approuvé.

8. Afrique de l'Est et de l'Ouest

335. Les Parties à la Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Est (Convention de Nairobi) et les Parties à la Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Convention d'Abidjan) ont tenu une réunion conjointe à Johannesburg (Afrique du Sud) en novembre 2007. Elles ont examiné des projets de protocoles sur les activités et les sources de pollution terrestres pour chaque région et adopté des programmes de travail sur quatre ans qui définissent pour chaque Convention des objectifs concrets de gestion écosystémique des milieux côtiers et marins. Dans une déclaration conjointe, les participants ont renouvelé les engagements pris par leurs gouvernements pour l'application des deux Conventions dans le cadre du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique¹⁸⁴.

9. Mer Méditerranée

336. Le Protocole de 1996 sur la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par suite de mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination,

¹⁸¹ Ibid., annexe 2, Déclaration des ministres à la première Réunion, 25 mai 2007.

¹⁸² Contribution du Programme de la mer Caspienne pour l'environnement.

¹⁸³ Rapport de la dix-neuvième Réunion de l'Organe de coordination du programme relatif aux mers d'Asie orientale, consacrée au Plan d'action pour les mers d'Asie orientale et tenue à Siem Reap (Cambodge) les 22 et 23 janvier 2008 (UNEP(DEPI)/EAS IG.19/3).

¹⁸⁴ Rapport de la cinquième Réunion des Parties contractantes à la Convention de Nairobi (UNEP(DEPI)/EAF/CP.5/10) et Rapport de la huitième Réunion des Parties contractantes à la Convention d'Abidjan (UNEP(DEPI)WAF/CP.8/10).

relatif à la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée (Convention de Barcelone) est entré en vigueur. Les Parties à la Convention de Barcelone ont adopté un nouveau Protocole relatif à la gestion intégrée des zones côtières méditerranéennes, ouvert à la signature le 21 janvier 2008. Elles ont également arrêté définitivement les procédures et mécanismes de contrôle du respect des dispositions de la Convention et de ses protocoles, notamment la création d'un comité d'application. Elles ont en outre adopté un ensemble de directives pour la détermination des responsabilités et de l'indemnisation relatives aux dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la mer Méditerranée¹⁸⁵.

337. Les Parties ont également adopté des directives relatives à la maîtrise des vecteurs d'introduction d'espèces allogènes et à l'évaluation des risques; ajouté quatre nouvelles zones à la liste des aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne, toutes situées en Italie; et adopté une décision sur la mise en place d'une approche écosystémique de la gestion des activités humaines pouvant avoir une incidence sur le milieu marin et côtier méditerranéen. Le Partenariat stratégique pour les grands écosystèmes marins de la Méditerranée établi par le FEM sera lancé en 2008¹⁸⁵.

338. Dans la déclaration d'Almeria, les Parties ont convenu d'un certain nombre de mesures d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets. En particulier, elles ont convenu de promouvoir des mesures pour la mise en place d'un réseau vaste et cohérent d'aires côtières et marines protégées en Méditerranée d'ici à 2012. Elles ont convenu en outre de traiter comme il convient les questions de responsabilité en cas de stockage des flux de dioxyde de carbone dans les formations géologiques du sous-sol marin de la Méditerranée, ainsi que de toute autre mesure d'atténuation ayant un impact potentiel sur le milieu marin¹⁸⁵.

339. En mai 2007, les correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle ont examiné les directives relatives à la prévention de la pollution due aux bateaux de plaisance, ainsi que celles relatives aux lieux de refuge pour les navires en détresse. Dans les discussions portant sur les installations portuaires de réception des déchets produits par les navires, le statut de Zone spéciale de la mer Méditerranée en vertu de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires a été souligné¹⁸⁶.

10. Atlantique du Nord-Est

340. En juin 2007, la Commission OSPAR a adopté plusieurs mesures autorisant le stockage des flux de CO₂ dans les formations géologiques souterraines, sous réserve qu'ils soient confinés de manière permanente dans ces formations et n'entraînent pas d'effets contraires significatifs pour le milieu marin, la santé de l'homme et les

¹⁸⁵ Rapport de la quinzième Réunion ordinaire des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles, tenue à Almeria (Espagne), du 15 au 18 janvier 2008 (UNEP(DEPI)/MED IG.17/10).

¹⁸⁶ Rapport de la huitième Réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle, tenue à Malte du 7 au 11 mai 2007 (REMPEC/WG.28/13), disponible à l'adresse suivante : [http://www.rempec.org/admin/upload/publications/REMPEC%20FPM%2007%20Final%20Report%20CONSOLIDATED%20\(F\).pdf](http://www.rempec.org/admin/upload/publications/REMPEC%20FPM%2007%20Final%20Report%20CONSOLIDATED%20(F).pdf).

autres utilisations légitimes de la zone maritime¹⁸⁷. Par sa décision 2007/1, la Commission a également décidé que, à compter du 15 janvier 2008, le dépôt des flux de dioxyde de carbone dans la colonne d'eau ou sur le fond marin est interdit, à moins qu'il ne découle d'opérations normales, telles que décrites dans la Convention, ou qu'il soit effectué à des fins autres que leur simple élimination (voir annexe 5 du compte rendu de la réunion de la Commission OSPAR tenue du 25 au 29 juin 2007).

341. La Commission a également examiné l'état du réseau de zones marines protégées, qui compte actuellement 87 sites (document 07/06/06 de l'OSPAR). En particulier, elle a convenu que le réseau de zones marines protégées de l'OSPAR devrait être considérablement élargi; que des sites plus éloignés des côtes devraient être sélectionnés, en particulier dans les ZEE des États parties (annexe 3 du document 07/6/01 de l'OSPAR); et que la Commission devrait redoubler encore d'efforts pour recenser les sites à protéger en dehors des eaux territoriales (voir également A/62/66/Add.2, par. 135). Les participants à la réunion ont approuvé la liste des activités de la Commission dans le domaine de la gestion géographique des océans.

342. La Commission OSPAR a adopté l'Accord pour un Programme de surveillance volontaire des déchets marins sur le littoral (voir annexe 10 du compte rendu). Dans le contexte de la stratégie régionale de gestion des eaux de ballast pour l'Europe du Nord-Ouest, elle a également donné son accord de principe au projet de Lignes directrices sur l'application intérimaire facultative de la norme D-1 pour l'échange des eaux de ballast dans l'Atlantique du Nord-Est (ibid., annexe 9).

11. Pacifique du Nord-Ouest

343. Les travaux portant sur la prolifération d'algues nuisibles, la pollution due aux activités terrestres et les déversements accidentels d'hydrocarbures et de produits chimiques dangereux se poursuivent dans la région. Un rapport sur l'état du milieu marin dans la région du Pacifique du Nord-Ouest a été établi et entrera dans l'évaluation mondiale de l'état de l'environnement marin. Des rapports sur les zones côtières et marines protégées, ainsi que des données et des renseignements sur la diversité biologique marine dans le Pacifique du Nord-Ouest, ont également été publiés. Les participants à la réunion intergouvernementale du Plan d'action du Pacifique du Nord-Ouest, tenue en octobre 2007, ont notamment examiné un projet de plan régional d'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures ou de substances dangereuses ou nocives¹⁸⁸. À la suite de la marée noire survenue en République de Corée en décembre 2007, le plan régional d'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures actuellement en vigueur a été activé à la demande du Gouvernement coréen (voir <http://www.nowpap.org>).

12. Pacifique

344. En 2007, le secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement (PROE) a axé ses travaux sur la gestion des zones côtières, la protection des espèces

¹⁸⁷ Voir amendements aux annexes II et III de la Convention (décision 2007/2) et les Lignes directrices OSPAR pour l'évaluation et la gestion des risques du stockage des flux de CO₂ dans les structures géologiques (document 07/24/1-F de l'OSPAR).

¹⁸⁸ Rapport de la douzième Réunion intergouvernementale du Plan d'action du Pacifique du Nord-Ouest, tenue à Xiamen (Chine) du 23 au 25 octobre 2007 (UNEP/NOWPAP IG.12/11).

et des écosystèmes marins et la pollution marine. Un appui à la mise en place de plans d'action nationaux pour la lutte contre la pollution marine due aux activités terrestres a été fourni à Kiribati, aux Tonga et à Vanuatu, et des ateliers sur la pollution par les hydrocarbures ont été organisés afin d'aider 13 pays insulaires du Pacifique à accéder à la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures et à la Convention de Nouméa et à les ratifier. Des consultations régionales ont également été tenues concernant l'élaboration d'un plan d'action pour l'application du Cadre d'action des îles du Pacifique dans le domaine du changement climatique. Un projet consacré aux effets du changement climatique sur la diversité biologique marine a été lancé, avec pour thème principal les instruments de gestion, tels que l'évaluation économique et le suivi socioéconomique.

345. En septembre 2007, les participants à la Conférence du PROE ont déclaré que 2008 serait l'Année des récifs coralliens du Pacifique. Ils ont également examiné, entre autres, les ressources génétiques des pays insulaires du Pacifique et décidé de créer un réseau de fonctionnaires responsables qui poursuivront les discussions et l'échange d'informations sur la question par courrier électronique. Les participants à la Conférence ont approuvé un programme-cadre pour les espèces marines pour 2008-2012, qui inclut les requins parmi les espèces présentant un intérêt particulier, et demandé au secrétariat de collaborer avec d'autres organisations régionales compétentes en vue d'élaborer un plan d'action régional pour les requins¹⁸⁹.

346. En octobre 2007, les participants à la Conférence des îles du Pacifique sur la conservation de la nature et les aires protégées ont examiné la Stratégie d'action sur la conservation de la nature dans la région des îles du Pacifique pour 2003-2007, en particulier les trois objectifs environnementaux axés sur la protection des zones et des écosystèmes, la protection des espèces et les espèces allogènes envahissantes, se sont penchés sur l'élaboration d'un cadre régional pour les cinq années à venir et ont discuté des lacunes et des possibilités d'action en matière de conservation (voir <http://www.sprep.org/Roundtable>).

13. Pacifique du Sud-Est

347. En novembre 2007, les Parties à la Convention relative à la protection du milieu marin et du littoral du Pacifique Sud-Est (Convention de Lima) ont adopté des résolutions portant notamment sur les questions suivantes : le suivi, le contrôle et la surveillance de la pollution marine; les déchets en mer; et la conservation de tortues marines. En 2008, des activités seront menées sur les questions suivantes : invasion biologique en milieu marin; atténuation de l'impact des activités anthropiques sur les mammifères marins; réseau régional de zones marines protégées; gestion intégrée des zones côtières; et évaluation des instruments régionaux relatifs à l'environnement.

348. À une réunion consacrée à la formulation d'une position régionale commune sur la fertilisation par le fer dans les eaux du Pacifique du Sud-Est, les pays de la région ont fait part de leur vive préoccupation à l'égard de toute activité qui se traduirait, en l'absence de recherches scientifiques préalables, par des déversements à grande échelle de fer ou d'autres substances dans les zones marines relevant des

¹⁸⁹ *Rapport de la dix-huitième Conférence du PROE*, tenue du 11 au 14 septembre 2007 à Apia (Samoa).

États du Pacifique du Sud-Est et au-delà, sachant que la circulation océanique influence les eaux territoriales des États ou leurs ressources naturelles.

14. Mers d'Asie du Sud

349. Un mémorandum d'accord et un projet de plan régional d'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures ou de produits chimiques devraient être adoptés en 2008. Les travaux se poursuivent également sur un projet visant à renforcer les institutions et les capacités de gestion et de conservation à long terme des zones marines et côtières protégées qui abritent les ressources coralliennes de l'Asie du Sud. Un groupe d'étude sur les récifs coralliens créé dans le cadre de ce projet est chargé de mettre au point un plan d'action régional pour la conservation des récifs coralliens et la gestion et la conservation à long terme des zones marines protégées¹⁹⁰.

15. Autres organisations régionales

350. *Communauté des Caraïbes et Association des États de la Caraïbe*. Le rapport d'évaluation de l'écosystème marin des Caraïbes publié en 2007 – qui décrit l'état de l'écosystème et son évolution, propose divers scénarios et examine les voies d'action qui s'offrent aux décideurs – note que le tourisme et la pêche sont parmi les principaux services rendus par les écosystèmes dans la région. Parmi les principaux facteurs de changement à l'œuvre dans l'écosystème marin des Caraïbes, il souligne les suivants : l'évolution de l'utilisation des terres et des eaux côtières, la pollution due aux activités terrestres, la surpêche, l'urbanisation des communautés côtières, le manque de coordination des autorités, les changements climatiques et l'introduction d'espèces allogènes¹⁹¹. En juillet 2007, la Communauté des Caraïbes a fait connaître une fois de plus sa préoccupation face aux problèmes de conservation et de protection du milieu naturel et de maintien de sa diversité biologique, ainsi que son appui à l'initiative visant à faire reconnaître la mer des Caraïbes en tant que zone spéciale dans la perspective du développement durable¹⁹².

351. À sa treizième Réunion ordinaire, tenue à Panama le 25 janvier 2005, le Conseil des ministres de l'Association des États de la Caraïbe a approuvé le programme de travail de la Commission de la mer des Caraïbes. La Commission a été créée afin de donner suite à l'Initiative Caraïbes, dont l'objectif principal est de faire reconnaître la mer des Caraïbes comme zone spéciale dans la perspective du développement durable¹⁹³. Le programme de travail de la Commission fait état d'activités et de partenaires potentiels dans les domaines suivants : gouvernance, recherche scientifique et collecte de données dans les domaines des ressources naturelles, des transports et des substances dangereuses, de l'eutrophisation, du tourisme et des études socioéconomiques; et suivi, évaluation et rapports.

¹⁹⁰ Contribution du Programme de coopération sur l'environnement pour l'Asie du Sud.

¹⁹¹ *Caribbean Sea Ecosystem Assessment. A sub-global component of the Millennium Ecosystem Assessment*, Caribbean Marine Studies, Special Edition, 2007.

¹⁹² Déclaration sur la coopération fonctionnelle, publiée par les chefs de gouvernement de la Communauté des Caraïbes à l'occasion de leur vingt-huitième Réunion ordinaire, tenue à Needham's Point (Barbade) du 1^{er} au 4 juillet 2007, disponible à l'adresse suivante : <http://www.caricom.org>.

¹⁹³ Contribution de l'Association des États de la Caraïbe; voir également A/62/66, par. 315.

352. L'Association a également continué de suivre l'avancement de l'application de la Convention portant création de la Zone de tourisme durable de la Caraïbe et du projet de sélection et d'évaluation des destinations de cette zone.

353. *Union européenne.* La Directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin » adoptée par le Parlement et le Conseil européens en décembre 2007 établit un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin. Elle vise à réaliser le bon état écologique des eaux marines de l'Union européenne au plus tard en 2020 et à protéger la base de ressources dont dépendent les activités économiques et sociales marines (voir <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=FR&reference=P6-TA-2007-0595>). L'Agence européenne pour l'environnement appuie l'élaboration des composantes de suivi et d'évaluation de cette stratégie, notamment en s'employant à établir un nombre restreint d'indicateurs communs paneuropéens pour le milieu marin¹⁹⁴. La Stratégie constituera le pilier écologique d'une politique maritime intégrée de l'Union européenne¹⁹⁵.

X. Changements climatiques

354. Les océans jouent un rôle fondamental dans le système climatique, car leurs interactions avec l'atmosphère encadrent et modulent les échanges de chaleur, de carbone et d'eau sur la planète (voir A/62/644). Les changements climatiques auront des incidences sur leurs caractéristiques physiques – température, force des courants, composition chimique, etc. –, ce que l'on commence à observer de plus en plus clairement¹⁹⁶. Selon des études récentes, alors que la quantité de dioxyde de carbone augmente dans l'atmosphère, il se peut que la capacité des océans à absorber ce gaz diminue¹⁹⁷. Le niveau des mers s'élève plus vite que prévu et le réchauffement découlant du maintien des émissions actuelles pourrait entraîner une élévation de 50 centimètres à 1,40 mètre au cours du XXI^e siècle¹⁹⁸. En 2007, la superficie des glaces marines dans l'océan Arctique a diminué au niveau le plus bas jamais enregistré, dépassant de 23 % le niveau record précédent observé en 2005¹⁹⁹.

¹⁹⁴ Contribution de l'Agence européenne pour l'environnement.

¹⁹⁵ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, « Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne » (COM(2007) 575 final).

¹⁹⁶ C. Nellemann, S. Hain et J. Alder (dir. publ.), *In Dead Water – Merging of climate change with pollution, over-harvest, and infestations in the world's fishing grounds*, PNUE, GRID-Arendal (février 2008), disponible à l'adresse www.unep.org.

¹⁹⁷ D'après des études récentes, l'absorption de CO₂ dans une région observée de l'Atlantique Nord a chuté de plus de 50 % entre le milieu des années 90 et la période 2002-2005, et la capacité d'absorption annuelle de CO₂ de l'océan Antarctique a baissé de 80 millions de tonnes métriques par décennie entre 1981 et 2004 (voir *Annuaire 2008 du Programme des Nations Unies pour l'environnement – Tour d'horizon d'un environnement en pleine mutation*, disponible à l'adresse www.unep.org). Voir aussi A/62/66/Add.1, par. 226.

¹⁹⁸ *Annuaire 2008 du Programme des Nations Unies pour l'environnement*, op. cit. La fonte de l'inlandsis groenlandais a duré entre 25 et 30 jours de plus en 2007 que la moyenne observée lors des 19 années précédentes. 2007 a également marqué une tendance à la hausse dans la fonte sur l'ensemble de l'inlandsis du Groenland; les fontes en régions de haute altitude ont surpassé toutes celles enregistrées jusqu'à présent, avec 150 % de plus que la moyenne.

¹⁹⁹ *Annuaire 2008 du Programme des Nations Unies pour l'environnement*, op. cit. Selon certaines projections, il pourrait y avoir un Arctique sans glace dès 2040; en outre, fin 2007, des chercheurs ont annoncé que l'été arctique pourrait être sans glace dès 2013.

355. Les effets possibles des changements climatiques sur la circulation thermohaline et autres processus naturels des océans, la température des mers, la répartition de la faune et de la flore marines, les récifs coralliens et l'acidité de l'eau aggraveront les effets d'autres facteurs de stress tels que l'aménagement du littoral et la pollution côtière, la surpêche, les pratiques de pêche non viables et les espèces envahissantes¹⁹⁶. Il semble que la plus forte concentration de ces effets cumulés concerne les 10 à 15 % des océans de la planète où se trouvent les fonds de pêche les plus productifs et d'où viennent plus de la moitié des quantités mondiales débarquées. Les changements dans la circulation thermohaline et les processus naturels « de rinçage et de nettoyage » risquent en outre d'avoir un impact sur la qualité des eaux côtières, le renouvellement des nutriments et la production en eau profonde dans plus de 75 % des fonds de pêche du monde¹⁹⁶.

356. L'impact des changements climatiques sur les écosystèmes marins, côtiers, estuariens et d'eau douce risque d'affecter de nombreuses populations dont la subsistance dépend directement ou indirectement de la pêche, ce qui se traduira par une plus grande vulnérabilité des communautés concernées, sans compter la fréquence accrue des catastrophes naturelles telles que les inondations et les cyclones²⁰⁰. Une augmentation de la température mondiale de 3 à 4 °C pourrait en outre provoquer le déplacement temporaire ou permanent de 330 millions de personnes du fait des inondations qui en résulteraient. Les conséquences pourraient être catastrophiques, en particulier pour les petits États insulaires²⁰¹.

357. D'autres parties du présent rapport présentent diverses considérations relatives au climat (voir par. 302 à 306 ci-dessus), y compris les mesures d'adaptation au plan régional (voir aussi les paragraphes 319, 324, 338 et 344 ci-dessus)²⁰². La section ci-après est consacrée au Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat et à la Conférence des Nations Unies sur le changement climatique qui s'est tenue à Bali, ainsi qu'à quelques autres conférences et réunions.

A. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

358. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat a publié en novembre 2007 son rapport de synthèse, fondé sur l'évaluation menée par ses trois groupes de travail (voir A/62/66, par. 327 à 330, et A/62/66/Add.1, par. 228 à 235), présentant ainsi une vue d'ensemble de l'évolution du climat dans le dernier volume de son quatrième rapport d'évaluation (AR4, disponible à l'adresse <http://www.ipcc.ch>). Le rapport de synthèse confirme que le système climatique se réchauffe, comme le démontrent la hausse constatée des températures moyennes de

²⁰⁰ Voir A/62/644; et « Building Adaptive capacity to climate change: Policies to sustain livelihoods and fisheries » (FAO, Policy brief, 2007), à l'adresse <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/010/a1115e/a1115e00.pdf>.

²⁰¹ *Rapport mondial sur le développement humain 2007/2008*, op. cit. Les habitants des îles Carteret, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, pourraient être les premiers au monde à devoir quitter une île en raison de l'élévation du niveau de la mer, *Daily Mail*, 18 décembre 2007 (voir www.dailymail.co.uk/pages/live/articles/news/worldnews.html?in_article_id=503228&in_page_id=1811).

²⁰² Les informations de l'Organisation maritime internationale concernant la réduction de la pollution atmosphérique causée par les navires seront présentées dans l'additif au présent rapport.

l'atmosphère et des océans à l'échelle planétaire, la fonte généralisée des neiges éternelles et des glaciers et la hausse du niveau moyen des océans. Il conclut, avec un degré élevé de certitude, que le réchauffement planétaire au fil des siècles fera que la contribution de la dilatation thermique à elle seule entraînera une élévation du niveau des mers très supérieure à celle qu'on a pu observer au cours du XX^e siècle, avec la disparition de zones côtières et d'autres impacts liés à celle-ci. La montée du niveau des mers est inévitable dans le contexte du réchauffement, et la dilatation thermique continuera durant de nombreux siècles après que la concentration de gaz à effet de serre aura été stabilisée, si bien que l'élévation du niveau des mers au XXI^e siècle sera beaucoup plus forte que prévu. À long terme, la dilatation thermique à elle seule devrait provoquer une hausse du niveau moyen des océans comprise entre 0,2 et 0,6 mètre par degré Celsius de réchauffement moyen du globe au-dessus du niveau de température préindustriel.

359. Le rapport de synthèse indique également qu'on comprend mieux aujourd'hui dans quelle mesure le risque de voir la fonte de la calotte glaciaire du Groenland, voire celle de l'Antarctique, contribuer aussi à la hausse du niveau des mers pourrait être plus grand que prévu dans les modèles et se prolonger durant des siècles. En effet, les dynamiques glaciaires constatées dans les récentes observations des glaces, mais prises en compte en partie dans les modèles examinés dans le quatrième rapport d'évaluation, pourraient accélérer la fonte. La contribution due à la diminution de la calotte du Groenland pourrait atteindre plusieurs mètres, et être plus grande que celle due à la seule dilatation thermique, si un réchauffement dépassant la fourchette de 1,9 à 4,6 °C au-dessus du niveau de température préindustriel se prolongeait pendant plusieurs siècles. Enfin, la longue durée des phénomènes de dilatation thermique et de réaction des calottes glaciaires au réchauffement signifie que la stabilisation des concentrations de gaz à effet de serre aux niveaux actuels ou au-dessus n'entraînera pas celle du niveau des mers avant des siècles.

B. Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et Protocole de Kyoto

360. La Conférence des Nations Unies sur le changement climatique, qui s'est tenue à Bali du 3 au 15 décembre 2007, a servi de cadre à toute une série de réunions et de manifestations, y compris la treizième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et la troisième réunion des Parties au Protocole de Kyoto (voir aussi http://unfccc.int/meetings/cop_13/items/4049.php). Les thèmes principaux y ont été la coopération à long terme et le cadre d'examen des changements climatiques après 2012, lorsque la première période d'engagements au titre du Protocole de Kyoto expirera.

361. La treizième session de la Conférence des Parties a débouché sur l'adoption de la Feuille de route de Bali (et de son plan d'action) qui ouvre, sous l'égide de la Convention-cadre, un nouveau cycle de négociations censées aboutir en 2009. S'agissant du Protocole de Kyoto, il a été décidé de créer un fonds d'adaptation, de déterminer l'objet et l'ampleur du deuxième examen du Protocole et de fixer à 2009 le délai pour les négociations du Groupe de travail spécial des nouveaux engagements des Parties visées à l'annexe I au titre du Protocole. Des décisions ont

également été prises en ce qui concerne les transferts de technologies et la réduction des émissions de gaz dues à la déforestation²⁰³. La quatorzième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre et la quatrième réunion des Parties au Protocole de Kyoto se tiendront en décembre 2008.

C. Autres conférences et réunions

362. Les changements climatiques ont dominé l'agenda international et un grand nombre de réunions ont été consacrées aux moyens de relever ce défi planétaire²⁰⁴ présenté comme le problème essentiel de notre époque²⁰⁵. En septembre 2007, le Secrétaire général de l'ONU a convoqué une réunion de haut niveau sur les changements climatiques pour faciliter les négociations sur un nouvel accord mondial sur la question. L'Assemblée générale a consacré son débat général annuel à un thème intitulé « Agir face aux changements climatiques » et tenu en février 2008 un débat thématique informel intitulé « Changements climatiques : l'ONU et le monde à la recherche de solutions ».

363. La deuxième Réunion des grandes économies sur la sécurité énergétique et les changements climatiques, tenue à Honolulu (Hawaii) les 30 et 31 janvier 2008, entendait apporter une contribution détaillée à la réalisation du Plan d'action de Bali (pour en savoir plus, voir www.state.gov/g/oes/climate/mem). Les débats devraient se poursuivre lors du Sommet du Groupe des Huit qui se tiendra en juillet 2008 et dont l'un des thèmes principaux sera l'environnement et les changements climatiques (pour plus de détails, voir www.mofa.go.jp/policy/economy/summit/2008/index.html et www.env.go.jp/earth/g8/en/index.html). Les participants au forum parlementaire GLOBE G8+5, qui s'est déroulé en février 2008, ont fait des recommandations sur les biocarburants et l'exploitation forestière illégale et examiné la question du cadre d'examen des changements climatiques après 2012 (voir www.globeinternational.org).

364. Ces conférences et autres réunions ont été l'occasion de réaffirmer que le système des Nations Unies constituait le cadre multilatéral approprié pour établir le futur régime de contrôle des changements climatiques. Afin de coordonner les initiatives, les organismes du système ont participé à un recensement général des actions qu'ils menaient face aux changements climatiques et ils mettront au point un cadre effectif de renforcement de la cohérence et de la coordination des actions du système (voir résolution 62/8 de l'Assemblée générale et document A/62/644).

²⁰³ « The Bali Roadmap » : déclaration finale faite par le Président de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, disponible à l'adresse http://unfccc.int/meetings/cop_13/items/4049.php.

²⁰⁴ En ce qui concerne l'actualité des divers forums, voir www.un.org/climatechange.

²⁰⁵ Allocution du Secrétaire général à la réunion de haut niveau sur les changements climatiques (24 septembre 2007), disponible à l'adresse <http://www.un.org/climatechange/2007highlevel/>.

XI. Règlement des différends

A. Cour internationale de Justice

365. Le 8 octobre 2007, la Cour internationale de Justice a rendu son arrêt en l'affaire du Différend territorial et maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes (*Nicaragua c. Honduras*). Dans cet arrêt, la Cour dit que le Honduras a la souveraineté sur Bobel Cay, Savanna Cay, Port Royal Cay et South Cay; décide que le point de départ de la frontière maritime unique qui sépare la mer territoriale, le plateau continental et les zones économiques exclusives de la République du Nicaragua et de la République du Honduras sera le point de coordonnées 15° 00' 52" de latitude N et 83° 05' 58" de longitude O; et décide que, à partir de ce point de départ, la ligne de délimitation suit la bissectrice jusqu'à ce qu'elle rejoigne la limite extérieure de la mer territoriale de 12 milles marins de Bobel Cay. Elle s'infléchit alors vers le sud pour suivre le pourtour de cette mer territoriale jusqu'à ce qu'elle rencontre la ligne médiane de la zone de chevauchement des mers territoriales de Bobel Cay, Port Royal Cay et South Cay (Honduras) et d'Edinburgh Cay (Nicaragua). La ligne de délimitation se poursuit ensuite le long de cette ligne médiane jusqu'à sa jonction avec la mer territoriale de South Cay, laquelle, pour l'essentiel, n'empiète pas sur la mer territoriale d'Edinburgh Cay. La ligne suit alors, en direction du nord, le pourtour de la mer territoriale de 12 milles marins de South Cay jusqu'à ce qu'elle rencontre de nouveau la bissectrice. À partir de ce point, elle se poursuit selon l'azimut de cette dernière jusqu'à atteindre la zone dans laquelle pourraient être en cause les droits de certains États tiers. La Cour dit également que les Parties devront négocier de bonne foi en vue de convenir du tracé de la ligne de délimitation de la partie de la mer territoriale située entre le point terminal de la frontière terrestre établi par la sentence arbitrale de 1906 et le point de départ de la frontière maritime unique fixé par la Cour²⁰⁶.

366. Le 13 décembre 2007, la Cour a rendu son arrêt sur les exceptions préliminaires soulevées par la Colombie en l'affaire du Différend territorial et maritime (*Nicaragua c. Colombie*). Dans cet arrêt, la Cour juge que le traité de 1928 entre la Colombie et le Nicaragua a réglé la question de la souveraineté sur les îles de San Andrés, Providencia et Santa Catalina, qu'il ne subsiste pas de différend juridique entre les Parties sur cette question et qu'elle ne peut donc être compétente sur ce point; la Cour juge par ailleurs qu'elle est compétente pour statuer sur le différend relatif à la souveraineté sur les autres formations maritimes revendiquées par les Parties ainsi que sur le différend relatif à la délimitation maritime entre celles-ci²⁰⁷.

367. Le 16 janvier 2008, le Pérou a introduit une instance contre le Chili devant la Cour au sujet d'un différend portant, d'une part, sur « la délimitation de la frontière entre les zones maritimes des deux États dans l'océan Pacifique, à partir d'un point situé sur la côte, appelé Concordia, [...] point terminal de la frontière terrestre telle qu'établie conformément au [traité entre le Chili et le Pérou réglant le différend relatif à Tacna et Arica, signé à Lima le 3 juin 1929] » et, d'autre part, sur la reconnaissance de l'appartenance au Pérou d'une « zone maritime qui, située dans la

²⁰⁶ CIJ, communiqué de presse n° 2007/23 du 8 octobre 2007.

²⁰⁷ CIJ, communiqué de presse n° 2007/30 du 13 décembre 2007.

limite de 200 milles marins de la côte du Pérou, devrait donc lui revenir, mais que le Chili considère comme faisant partie de la haute mer ».

368. Dans sa requête, le Pérou affirme que « les zones maritimes entre le Chili et le Pérou n'ont jamais été délimitées, ni par voie d'accord ni d'aucune autre manière », et que, par conséquent, « la Cour doit procéder à la délimitation conformément au droit international coutumier ». Le Pérou expose que, « depuis les années quatre-vingt, [il] a constamment cherché à négocier les diverses questions en litige, mais [...] s'est toujours trouvé confronté au refus du Chili d'engager des négociations ». Il affirme que la note du 10 septembre 2004 adressée à son Ministre des affaires étrangères par le Ministre des affaires étrangères chilien a rendu impossible toute nouvelle tentative de négociation.

369. Le Pérou prie la Cour de « déterminer le tracé de la frontière entre les zones maritimes des deux États conformément au droit international [...] et de dire et juger qu'[il] possède des droits souverains exclusifs dans la zone maritime située dans la limite de 200 milles marins de sa côte, mais en dehors de la zone économique exclusive ou du plateau continental du Chili »²⁰⁸.

370. La Cour demeure saisie d'une autre affaire relevant du droit de la mer, à savoir la Délimitation maritime en mer Noire (*Roumanie c. Ukraine*).

B. Tribunal international du droit de la mer

371. Le 30 novembre 2007, la Chambre spéciale du Tribunal constituée pour connaître de l'affaire concernant la conservation et l'exploitation durable des stocks d'espadon dans l'océan Pacifique Sud-Est (Chili/Communauté européenne) a adopté une ordonnance prorogeant à nouveau les délais de la procédure pour une nouvelle période d'un an allant jusqu'au 1^{er} janvier 2009²⁰⁹.

C. Arbitrage international

372. Le 17 septembre 2007, le Tribunal d'arbitrage constitué en vertu de l'article 287 et conformément à l'annexe VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a rendu sa sentence dans le différend opposant le Guyana au Suriname. Après avoir établi qu'il avait compétence pour examiner les revendications des parties relatives à la délimitation de leurs frontières maritimes, le Tribunal a fixé une frontière maritime unique entre les deux pays qui ne correspond pas aux frontières revendiquées par les parties dans leurs plaidoiries.

373. Le Tribunal a décrit comme suit la frontière dans la mer territoriale : la ligne de délimitation commence au point 1, c'est-à-dire à l'intersection de la laisse de basse mer de la rive occidentale du fleuve Corentyne et de la ligne géodésique N10°E passant par la borne repère « B » posée en 1936. Le Tribunal considère que la ligne des 10 degrés vaut entre les parties à compter du point initial jusqu'à la limite des 3 milles marins. Après cela, il fixe une ligne qui se poursuit en direction de la mer en suivant la diagonale la plus courte depuis le point terminal de la ligne N10°E, situé à la distance de 3 milles marins, jusqu'à la ligne adoptée pour

²⁰⁸ CIJ, communiqué de presse n° 2008/1 du 16 janvier 2008.

²⁰⁹ Tribunal international du droit de la mer, communiqué de presse 117 du 30 novembre 2007.

délimiter le plateau continental et la zone économique exclusive de chaque partie. La ligne adoptée par le Tribunal pour délimiter le plateau continental et la zone économique exclusive de chaque Partie est une ligne d'équidistance non ajustée.

374. Le Tribunal a en outre considéré que le Guyana et le Suriname avaient tous deux manqué à leurs obligations au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, lesquelles prévoient que les États parties doivent faire tout leur possible pour conclure des arrangements provisoires de caractère pratique et pour ne pas compromettre ou entraver la conclusion d'un accord définitif. Il a également estimé que le Suriname avait agi illégalement en expulsant de la zone contestée une plateforme de forage autorisée par le Guyana²¹⁰.

XII. Coopération et coordination internationales

A. Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer

375. Dans sa résolution 62/215, l'Assemblée générale s'est dite consciente de l'importance des travaux du Processus consultatif et du concours qu'ils avaient représenté au cours des huit années écoulées (voir par. 2 ci-dessus)²¹¹. Les paragraphes 132 à 136 de la résolution concernent les travaux de la huitième réunion du Processus sur la question des ressources génétiques marines.

376. La neuvième réunion du Processus consultatif se tiendra à New York du 23 au 27 juin 2008 et aura pour thème « La sécurité et la sûreté maritimes » (voir résolution 62/215 de l'Assemblée générale, par. 141). À l'issue de consultations appropriées avec les États Membres, le Président de l'Assemblée a nommé l'Ambassadeur Paul Badji (Sénégal) et reconduit Lori Ridgeway (Canada) aux fonctions de Coprésidents de cette réunion. L'Assemblée examinera les travaux de la neuvième réunion ainsi que l'efficacité et l'utilité du Processus à sa soixante-troisième session (voir résolution 60/30 de l'Assemblée, par. 99).

B. Mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques

377. Dans sa résolution 60/30, l'Assemblée générale a décidé de lancer l'« évaluation des évaluations » en tant qu'étape préparatoire de l'établissement du mécanisme de notification et d'évaluation systématiques à l'échelle mondiale de l'état du milieu marin, y compris les aspects socioéconomiques (le « mécanisme »), et d'en confier la supervision à un groupe directeur spécial et l'exécution à un groupe d'experts.

²¹⁰ Voir Cour permanente d'arbitrage, à l'adresse www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1147.

²¹¹ Le Processus consultatif a été créé par la résolution 54/33 de l'Assemblée générale pour une période initiale de trois ans et prorogé par les résolutions 57/141 et 60/30 pour deux périodes de trois ans.

378. Conformément à son programme de travail²¹², le Groupe d'experts conduira dans chacune des 21 régions désignées une évaluation générale des évaluations existantes concernant les océans et les zones côtières, sous l'angle de la sécurité alimentaire, de la santé et de la sécurité publiques, de la santé et du fonctionnement des écosystèmes et des avantages économiques et sociaux correspondant aux biens et services écosystémiques aux plans mondial et régional. Dans un premier temps, il fera le point de ces évaluations en se fondant sur cinq grands critères, à savoir la crédibilité scientifique, la pertinence, la communication, la légitimité et l'utilité. Ensuite, il examinera les évaluations existantes afin de recenser les meilleures pratiques et d'élaborer un cadre et des options pour l'établissement du mécanisme envisagé. Les experts collaborent avec les institutions nationales et régionales, en plus des organismes et institutions œuvrant dans le domaine considéré, lesquels ont été invités à participer à ses travaux. Le Groupe d'experts exécute actuellement le programme de travail approuvé à la deuxième réunion du Groupe directeur spécial²¹³ et prévoit achever en 2009 son rapport d'« évaluation des évaluations » et un résumé à l'intention des décideurs.

379. À sa deuxième réunion, tenue en novembre 2007, le Groupe d'experts a fait le point sur l'avancement de l'évaluation des évaluations dans les 21 régions concernées, examiné la façon de présenter les résultats généraux et discuté de la manière de recenser les meilleures pratiques à partir des évaluations existantes²¹⁴. Il a en outre convenu de faire établir des études supplémentaires sur des thèmes généraux et des questions supranationales telles que les changements climatiques, la pollution marine et la pêche. Le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin et l'Organisation météorologique mondiale ont tous deux proposé de contribuer auxdites études. L'équipe spéciale du Groupe mixte d'experts chargée de l'évaluation des évaluations recensera les évaluations régionales et mondiales existantes de la pollution marine, y compris la pollution causée par les navires et celle due à l'atmosphère. Dans le cadre de la Commission technique mixte d'océanographie et de météorologie marine réunissant la Commission océanographique intergouvernementale et l'Organisation météorologique mondiale, cette dernière étudiera la façon dont des systèmes d'observation intégrés à l'échelle mondiale pourraient contribuer au « mécanisme ». L'Organisation météorologique mondiale a noté l'intérêt que pourraient présenter pour le Groupe d'experts les comptes rendus des réunions ministérielles sur l'évaluation des capacités et des besoins en matière de systèmes d'observation des océans, organisées dans le cadre du Projet sur l'avenir de l'environnement mondial (voir aussi www.unep.org/GEO/About) et du Réseau mondial de systèmes d'observation de la Terre (voir A/62/66/Add.1, par. 250). On se rappellera que le Groupe d'experts est composé de membres approuvés par le Groupe directeur spécial selon la procédure d'approbation tacite et que l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, l'Organisation météorologique mondiale, le Centre mondial de surveillance pour la conservation (Programme des Nations Unies pour l'environnement) et le Groupe

²¹² Rapport de la première réunion du Groupe d'experts, tenue en mars 2007, document GRAME/GOE/1/7.

²¹³ Rapport de la deuxième réunion du Groupe directeur spécial, tenue en juin 2007, document UNGA 60/30 – A of A – AHSG/2 (en anglais seulement).

²¹⁴ Rapport du Groupe d'experts sur les travaux de sa deuxième réunion, document UNGA 60/30 Regular Process/GOE/2/3, disponible à l'adresse www.unep.org/dewa/assessments/EcoSystems/water/MarineAssessment/meetings.asp.

mixte d'experts y ont le statut d'observateur (voir A/61/GRAME/AHSG/1, annexe II, par. 14).

380. Le Groupe d'experts et le Groupe directeur spécial tiendront leur troisième réunion en avril et juin 2008, respectivement²¹⁵.

C. UN-Océans

381. UN-Océans, mécanisme de coordination interinstitutions pour les questions relatives aux océans et aux zones côtières, a été établi en 2003 par le Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination. Depuis sa cinquième réunion, tenue en mai 2007, deux autres organismes du système des Nations Unies se sont joints à UN-Océans, à savoir l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et l'Organisation mondiale du tourisme.

382. Les membres d'UN-Océans collaborent au sein de groupes de travail spéciaux et limités dans le temps, établis selon les directives du Comité de haut niveau sur les programmes. Deux groupes de travail spéciaux sont actuellement en activité. Le Groupe de travail sur la biodiversité dans les zones marines situées au-delà de la juridiction nationale, dirigé par le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique et la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, coordonne les contributions destinées à divers mécanismes des Nations Unies et autres mécanismes internationaux concernés par la biodiversité dans les zones marines situées au-delà de la juridiction nationale, y compris le Groupe de travail de l'Assemblée générale (voir par. 3 ci-dessus) et la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique. Il participe actuellement à la conception d'une page Web sur la biodiversité dans les zones marines situées au-delà de la juridiction nationale²¹⁶. Le Groupe de travail sur les zones marines protégées et les autres outils de gestion par zone, placé sous la direction conjointe du secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, de la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO, de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et du Programme des Nations Unies pour l'environnement, et auquel participent l'Organisation maritime internationale, le Programme des Nations Unies pour le développement, la Banque mondiale, l'Autorité internationale des fonds marins et la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, élabore actuellement une analyse comparative des activités que mènent ou préparent les membres d'UN-Océans dans les domaines des zones marines protégées, de la gestion intégrée des zones côtières et de la planification spatiale marine. Cette analyse devrait mettre en évidence les possibilités d'assistance mutuelle et de synergie entre les membres dans l'exécution de leurs programmes d'activités respectifs.

383. Afin d'assurer la cohérence de l'action du système des Nations Unies dans les domaines du développement, de l'aide humanitaire et de l'environnement, les membres d'UN-Océans recensent actuellement les activités qu'ils mènent dans les pays pilotes pertinents (Albanie, Cap-Vert, Mozambique, Pakistan, République-Unie de Tanzanie, Uruguay et Viet Nam) et d'autres activités relevant du processus de

²¹⁵ Contributions du Programme des Nations Unies pour l'environnement et de la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO.

²¹⁶ Cette page sera disponible sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, à l'adresse www.un.org/depts/los.

programmation conjointe par pays. Le résultat de ce recensement devrait permettre aux institutions, programmes et fonds intéressés de mieux coordonner les activités menées à l'échelon national qui concernent les milieux côtiers et marins.

XIII. Activités de renforcement des capacités menées par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer

384. Il ressort des résolutions de l'Assemblée générale sur les océans et le droit de la mer que les États attachent une importance croissante aux activités de renforcement des capacités dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer. La Division a continué à gérer des programmes de bourses, à offrir des services de conseil, à administrer des fonds d'affectation spéciale, à organiser des cours et des réunions d'information et à réaliser des études spécialisées. Elle a continué à dispenser des formations, au niveau sous-régional, pour aider les États en développement à préparer, à l'intention de la Commission, les dossiers sur le tracé des limites extérieures du plateau continental. Elle a également mis au point un nouveau dispositif permettant de faciliter leur accès au Fonds d'affectation spéciale conçu à cette fin (voir par. 398), et a traité un nombre croissant de demandes d'aide financière.

385. La Division met la dernière main à un manuel destiné à accompagner une formation régionale sur l'élaboration et la mise en œuvre d'approches écosystémiques de la gestion des océans (voir par. 394).

A. Réunions d'information à l'intention des membres de l'Assemblée générale

386. À l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de l'ouverture à la signature de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, une réunion d'information sur l'évolution des affaires maritimes et du droit de la mer s'est tenue au Siège, le 17 octobre 2007. Organisée, pour la sixième année consécutive, par la Division et l'Institut des Nations Unies pour la formation et la recherche, elle a réuni plus de 45 participants, qui ont donné un avis très favorable sur cet événement. Dans le cadre de ces célébrations, la Division a organisé aussi, le même jour, un forum intitulé « 25 ans après l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : réfléchir au passé et sur la voie à suivre », en collaboration avec l'UNU. Dans leurs exposés liminaires, Hasjim Djalal (Président de la Commission des finances de l'Autorité internationale des fonds marins) et Myron H. Nordquist (Directeur du Center for National Security Law et du Center for Oceans Law and Policy de la faculté de droit de l'Université de Virginie) ont orienté les discussions sur les retombées et les perspectives de la Convention. Le débat était animé par David Freestone, Conseiller juridique adjoint du Service-conseil du Bureau du Vice-Président de la Banque mondiale.

387. Le 3 mars 2008, la Division et l'Institut ont organisé une réunion d'information sur « la biodiversité marine dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale », destinée à aider les délégations à préparer la réunion du Groupe de travail créé par l'Assemblée générale (voir par. 3). Marquée par une

intervention de Peter A. Rona, professeur de géologie marine et de géophysique à l'Institute of Marine and Coastal Science de l'Université Rutgers, elle a rassemblé une cinquantaine de participants et reçu un accueil très favorable.

B. Dotation Hamilton Shirley Amerasinghe

388. La dotation Hamilton Shirley Amerasinghe existe depuis 23 ans. Le Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques, Conseiller juridique des Nations Unies, a attribué la vingt-deuxième bourse à un candidat de Madagascar, sur la recommandation du Groupe consultatif de haut niveau. Ce programme de bourses est reconnu pour contribuer à faire mieux connaître et appliquer la Convention. Les boursiers conduisent des recherches et suivent des formations de haut niveau sur le droit de la mer, son application et des questions connexes, afin de parfaire leur connaissance de la Convention et de s'employer à la faire connaître et appliquer plus largement. Ils sont tenus d'effectuer pendant six mois des travaux de recherche encadrés dans l'université participante de leur choix, suivis d'un stage pratique de trois mois à la Division et, selon le thème choisi, dans un autre organisme des Nations Unies, y compris le Tribunal (voir le site Web de la Division à l'adresse : www.un.org/depts/los).

389. Ce programme de bourses s'inscrit 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, associé à un fonds de contributions volontaires spécialement créé à cette fin. La part de ce fonds affectée à la dotation Hamilton Shirley Amerasinghe est aujourd'hui pratiquement réduite à néant. Dans sa résolution 62/215, l'Assemblée générale a appelé les États Membres, ainsi que les autres partenaires internationaux en mesure de le faire, à augmenter leur contribution au programme. Une note verbale a été adressée aux États pour appeler leur attention sur cette résolution. En 2007-2008, le programme a ainsi bénéficié des contributions de Chypre, de l'Irlande, de Monaco et du Royaume-Uni.

C. Programme de bourses Nations Unies-Nippon Foundation

390. En quatre ans d'existence, ce programme a permis d'attribuer 40 bourses à de hauts fonctionnaires et à des cadres de rang moyen pour qu'ils effectuent des recherches pointues dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer ou sur des thèmes connexes.

391. Les 10 boursiers de l'année 2007-2008 (originaires d'Antigua-et-Barbuda, du Bénin, du Brésil, du Cameroun, de Colombie, des Comores, du Kenya, d'Indonésie, des Philippines et de Thaïlande) accomplissent actuellement la dernière phase de leur programme, au sein de la Division, tandis que les 10 bénéficiaires de l'année 2008-2009 (originaires du Cameroun, du Ghana, du Guatemala d'Inde, de la République islamique d'Iran, du Mozambique, de la République arabe syrienne, de Thaïlande et de Turquie) entament la première phase du programme, avec un stage à l'université.

392. Le Programme a continué à négocier la participation de nouvelles universités de renom international, notamment dans le domaine des sciences de la mer. Il a d'ores et déjà établi des partenariats avec 32 institutions issues de 16 pays.

393. On trouvera plus d'informations à ce sujet, et notamment les travaux de recherche des anciens boursiers, les dossiers de candidature et une liste à jour des universités participantes sur le site Web du programme (www.un.org/depts/los/nippon).

D. Formations

1. Programme FORMATION-MERS-CÔTES

394. La Division a poursuivi ses efforts en vue d'enrichir le Programme FORMATION-MERS-CÔTES (voir www.un.org/depts/los/tsc_new/TSCindex.htm). Elle s'emploie actuellement à organiser, pour 2008, un cours sur la pollution par les engrais agricoles, mis au point par l'unité d'élaboration du Programme de cours de la mer Noire, basée à Ankara. Cette formation répond à un besoin qu'a la région de se doter des moyens de gérer l'écosystème de la mer Noire, et sa première session sera ouverte à tous les pays qui bordent la mer Noire. La Division a également entrepris des consultations avec le Programme de coopération sur l'environnement pour l'Asie du Sud, en vue d'organiser une deuxième session de sa formation sur la mise en valeur, l'établissement et la gestion des zones marines protégées (voir A/62/66, par. 353). Des discussions sont en cours avec le Programme pour les mers régionales du PNUE pour dispenser pour la première fois dans la région d'Afrique de l'Est le cours sur les approches écosystémiques de la gestion des océans (voir par. 385).

395. Le Programme d'action mondial a continué à dispenser, en partenariat avec l'Institut UNESCO-IHE pour l'éducation relative à l'eau (voir A/61/63/Add.1, par. 183), son cours sur l'amélioration de la gestion des eaux usées dans les villes côtières, dans le cadre du Programme FORMATION-MERS-CÔTES. Des sessions ont été organisées au Mozambique, au Suriname et en République arabe syrienne. Par ailleurs, le PNUE et le Programme d'action mondial ont mis au point un tutoriel en ligne d'autoformation à la gestion et un recueil qui décrit plusieurs technologies d'épuration des eaux usées adaptées aux petits États insulaires en développement et aux pays côtiers à faible revenu¹¹³.

2. Stage de formation destiné à promouvoir le respect des dispositions de l'article 76 de la Convention

396. Après l'achèvement d'une première série de quatre cours dispensés à l'échelon régional (voir A/60/63, par. 47 à 49; A/60/63/Add.2, par. 109 à 112; A/61/63, par. 48 à 51 et A/61/63/Add.1, par. 180 et 181) et le lancement d'activités de formation à l'échelon sous-régional, avec deux stages organisés au Brunéi Darussalam du 12 au 16 février 2007 (voir A/62/66, par. 352) et en Afrique du Sud du 13 au 17 août 2007 (voir A/62/66/Add.1, par. 270), la Division a organisé, en collaboration avec le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago, la GRID-Arendal et l'Institut fédéral allemand de géosciences et de ressources naturelles, un cours qui s'est déroulé du 14 au 18 janvier 2008 à Port of Spain (Trinité-et-Tobago). Vingt-neuf agents d'administration originaires des Bahamas, de la Barbade, du Costa Rica, de Cuba, du Guyana, du Suriname et de la Trinité-et-Tobago l'ont suivi (voir aussi par. 397).

E. Fonds d'affectation spéciale

1. Commission des limites du plateau continental

397. Fonds d'affectation spéciale devant aider les États en développement, en particulier les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, à préparer les dossiers destinés à la Commission des limites du plateau continental, conformément à l'article 76 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Seize candidats ont bénéficié d'une aide de ce fonds pour participer à la formation mentionnée au paragraphe 396 ci-dessus. Le Comité d'experts indépendants chargé d'aider la Division à examiner les demandes s'est réuni en juin et en décembre 2007²¹⁷. Dans la seconde moitié de 2007, l'Irlande a versé 58 584 dollars au fonds²¹⁸. D'après les comptes provisoires, les dépenses pour 2007 (qui comprennent les dépenses d'appui aux programmes) s'élevaient à 60 311 dollars et le solde du fonds, fin décembre, à 2 397 823 dollars.

398. Afin de faciliter l'accès des États en développement à ce fonds, les aides pourront aussi, désormais, prendre la forme de dons, s'ils en font la demande. Ainsi, l'Organisation des Nations Unies pourra fournir une assistance aux États sans qu'ils aient à engager des dépenses et à en demander ensuite le remboursement.

399. Les 21 et 22 février 2008, la Division a organisé des réunions d'information à l'intention des représentants sur le statut, le règlement et les principes du fonds et sur les procédures relatives à la préparation, au dépôt et au traitement des demandes. Vingt représentants de pays en développement susceptibles de demander une aide financière pour préparer les dossiers destinés à la Commission y ont assisté.

400. Fonds d'affectation spéciale servant à couvrir les frais de participation des membres de la Commission des limites du plateau continental originaires de pays en développement. Dans la seconde moitié de 2007, le fonds a reçu des contributions de l'Islande (100 000 dollars) et du Mexique (7 500 dollars). D'après les comptes provisoires, les dépenses pour 2007 (qui comprennent les dépenses d'appui aux programmes) se sont élevées à 84 854 dollars et le solde du fonds, fin décembre, à 611 158 dollars.

2. Fonds d'affectation spéciale alimenté par des contributions volontaires visant à aider les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, à participer aux réunions des participants au Processus consultatif officiel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer

401. Dans sa résolution 62/215, l'Assemblée générale a décidé d'élargir le champ d'application de ce fonds, créé par sa résolution 55/7. Désormais, les représentants

²¹⁷ En 2007, ce comité était composé des Représentants permanents du Mexique, de la Norvège, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et du Sénégal, des Représentants permanents adjoints du Japon et de la Fédération de Russie et du Directeur du Droit de la mer au Ministère irlandais des affaires étrangères. Depuis, ce dernier a démissionné et la Division doit désigner son remplaçant, conformément au statut, au règlement et aux principes du fonds définis à l'annexe II à la résolution 55/7 de l'Assemblée générale et à l'annexe à la résolution 58/240 de l'Assemblée générale.

²¹⁸ En 2005, l'Irlande s'est engagée à verser 120 000 euros au fonds d'affectation spéciale en trois paiements échelonnés (voir A/62/66, par. 355). Cette somme représente son troisième et dernier versement.

des pays en développement invités par les coprésidents à intervenir aux réunions du Processus consultatif se verront rembourser en priorité leurs frais de voyage et auront droit au remboursement de leurs frais de séjour en fonction des fonds disponibles, une fois remboursés les frais de voyage de tous les autres représentants concernés. Cette mesure est destinée à inciter les représentants des pays en développement à participer davantage aux réunions, mais son efficacité dépendra entièrement des contributions des États au fonds.

402. Les comptes provisoires de ce fonds d'affectation spéciale pour la période s'achevant au 31 décembre 2007 font apparaître un solde de 42 474 dollars. N'ayant reçu aucune contribution depuis 2004, il risque de ne pas pouvoir satisfaire toutes les demandes d'aide, dans la perspective de la neuvième réunion du Processus consultatif, en 2008. Dans sa résolution 62/215, l'Assemblée générale se déclare gravement préoccupée par l'insuffisance des ressources du fonds et exhorte les États à y verser des contributions supplémentaires. La Division a adressé une note verbale aux États Membres pour appeler leur attention sur cette résolution.

3. Fonds d'affectation spéciale pour le Tribunal international du droit de la mer

403. Aucune demande n'a été déposée au titre de ce fonds depuis celle de la Guinée-Bissau en 2004. Dans la seconde moitié de l'année 2007, la Finlande y a versé une contribution de 14 148 dollars. D'après les comptes provisoires, le solde du fonds s'établissait à 107 447 dollars en décembre 2007.

XIV. Conclusions

404. Le présent rapport montre une fois de plus l'importance de la coopération internationale, priorité de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ainsi que d'autres instruments juridiques, et donne un aperçu de la contribution qu'apportent, à cet égard, les instances créées par la Convention ou d'autres organisations internationales. Dans la perspective de la dix-huitième Réunion des États parties à la Convention, il importe de remédier au plus vite au problème de la charge de travail de la Commission, et de donner aux États en développement les moyens d'honorer les obligations énoncées dans la Convention, compte tenu de la décision de la onzième Réunion (SPLOS/72), tout en assurant l'intégrité de la Convention.

405. La coopération internationale joue aussi un rôle déterminant dans le renforcement de la sûreté et de la sécurité maritimes, qui seront au cœur des débats de la neuvième réunion du Processus consultatif. Dans ce domaine, les obstacles et les dangers sont imbriqués et ne connaissent pas de frontières. Seule une action concertée de tous les États peut permettre d'en venir à bout. Il importe aussi de veiller à ce que toutes les mesures prises respectent les dispositions du droit international et de trouver des parades à leurs éventuels effets pervers, notamment sur les hommes. Le présent rapport tente de donner une vue d'ensemble de toutes ces questions et d'identifier les questions intersectorielles, afin d'en faciliter la compréhension. Il met l'accent sur la nécessité de consolider le cadre légal international et de mieux l'appliquer, et préconise de renforcer la coopération, la coordination et les capacités dans un certain nombre de domaines.

406. La communauté internationale doit continuer à agir de concert pour donner aux États les moyens d'exploiter les ressources marines et de gérer les océans de manière responsable et rationnelle. Elle devra veiller en priorité à contrôler les activités humaines qui portent atteinte aux écosystèmes marins et à surveiller leurs répercussions en chaîne, en tenant compte des dangers présents et futurs des changements climatiques. Les programmes et les technologies des sciences de la mer jouent un rôle à cet égard et doivent donc être soutenus, de même que les projets qui visent à améliorer la gestion des ressources halieutiques. Au niveau régional, les partenaires ont intérêt à coopérer pour s'attaquer aux problèmes du milieu marin, de dimension mondiale, notamment en prenant des mesures pour s'adapter aux conséquences néfastes des changements climatiques d'origine humaine.
