



Assemblée générale

Distr. générale
20 mars 2000
Français
Original: anglais

Cinquante-cinquième session
Point 34 de la liste préliminaire*
Les océans et le droit de la mer

Les océans et le droit de la mer

Rapport du Secrétaire général

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1–12	4
II. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les accords d'application et les nouvelles institutions.	13–33	7
A. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	13–15	7
1. État de la Convention	13	7
2. Déclarations faites au titre de l'article 310 de la Convention	14	7
3. Déclarations faites au titre des articles 287 et 298 de la Convention	15	7
B. Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention.	16	7
C. Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants de poissons et des stocks de poissons grands migrants	17	7
D. Institutions créées par la Convention.	18–29	7
1. Autorité internationale des fonds marins	18–20	7
2. Tribunal international du droit de la mer	21–24	8
3. Commission des limites du plateau continental	25–29	8
E. Réunions des États parties	30	9
F. Mécanismes de règlement des différends	31–33	9

* A/55/50.

III.	L'espace maritime	34-35	10
A.	La pratique des États	34	10
B.	Limites fixées par les États	35	10
IV.	États présentant des caractères géographiques spéciaux	36-40	10
A.	Petits États insulaires	36-38	10
B.	États sans littoral et États géographiquement désavantagés	39-40	11
V.	Industrie des transports maritimes et navigation	41-93	11
A.	Industrie des transports maritimes	41-47	11
1.	État de l'industrie	41-43	11
2.	Mise hors service, recyclage et mise au rebut des navires	44-47	12
B.	Navigation	48-81	12
1.	Aperçu des activités de l'OMI et de l'OHI	48-53	12
2.	Sécurité des navires	54-68	14
a)	Construction, équipement et navigabilité des navires	54-60	14
b)	Effectifs des navires et formation des équipages	61-63	15
c)	Conditions d'emploi	64-68	15
3.	Transport de marchandises	69-70	16
4.	Sécurité de la navigation	71-80	17
a)	Mesures d'organisation du trafic maritime et systèmes de signallement des navires	75-79	17
b)	Communications maritimes	80	19
c)	Fourniture de services et partage des coûts	81	19
C.	Application des textes internationaux	82-91	19
1.	Mise en oeuvre par l'État du pavillon	82-90	19
2.	Contrôle par l'État du port	91	21
D.	Accidents et incidents de mer	92-93	21
VI.	Criminalité en mer	94-117	22
A.	Piraterie et vols à main armée	96-102	22
B.	Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes	103-107	23
C.	Trafic illicite de déchets dangereux et autres déchets	108	24
D.	Introduction clandestine de migrants	109-114	25
E.	Passagers clandestins	115-117	26

VII.	Mise en valeur et gestion des ressources marines et protection et préservation du milieu marin.	118–221	26
A.	Conservation et gestion des ressources biologiques marines.	120–136	27
1.	Pêche maritime	120–128	27
2.	Diversité biologique des mers et des zones côtières	129–136	29
B.	Ressources non biologiques	137–146	30
1.	Minéraux	137–144	30
2.	Installations et ouvrages au large	145–146	32
C.	Protection et préservation du milieu marin	147–221	32
1.	Réduction et maîtrise de la pollution	147–206	32
a)	Pollution due aux sources et activités terrestres	147–157	32
b)	Pollution par immersion et gestion des déchets	158–172	34
c)	Pollution par les navires	173–190	37
d)	Pollution résultant des activités en mer	191–193	39
e)	Responsabilité et indemnisation	194–206	40
2.	Écosystèmes côtiers	207–209	42
3.	Zones marines protégées et zones maritimes particulièrement vulnérables	210–218	43
4.	Changements climatiques.	219–221	45
VIII.	Patrimoine culturel subaquatique	222–223	46
IX.	Les sciences et les techniques marines	224–247	46
A.	Les sciences marines.	224–238	46
B.	Technologie marine.	239–247	49
X.	Règlement des différends	248–264	51
XI.	Renforcement des capacités et diffusion de l'information	265–279	53
A.	Renforcement des capacités	265–273	53
1.	Bourses d'études.	267–268	53
2.	Formation	269–273	54
B.	Diffusion d'informations	274–279	55
XII.	Coopération et coordination internationales	280–304	56
A.	Programmes de coopération	280–287	56
B.	Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination.	288–294	58
C.	Suggestions sur les initiatives tendant à améliorer la coordination et la coopération	295–304	59

I. Introduction

1. En réponse à la demande que lui a faite l'Assemblée générale dans sa résolution 54/33 du 24 novembre 1999, le Secrétaire général soumet le présent rapport sur les océans et le droit de la mer en temps utile pour faciliter les délibérations sur les affaires maritimes dans le contexte du processus consultatif officiel ouvert à tous récemment amorcé.

2. L'importance des mers et des océans pour l'humanité et l'interpénétration de tous les aspects des activités maritimes ont amené la communauté internationale à coopérer et à coordonner ses efforts dans une considérable mesure. On dispose maintenant avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui a mis en place le cadre juridique dans lequel doivent s'inscrire toutes les activités intéressant les mers et les océans en conformité avec ses dispositions (A/RES/54/33), d'une complète « constitution des océans » qui traite de tous les aspects des activités humaines menées en mer. Un plan d'action international en vue d'un développement durable des ressources maritimes et côtières est opérationnel – c'est le chapitre 17 d'Action 21 qui reste le programme d'action de référence pour les activités de développement durable relatives aux mers et aux océans¹. De très nombreuses activités sont actuellement encouragées et entreprises par les organisations internationales et les organismes nationaux, aux niveaux mondial, interrégional, régional, sous-régional et national, activités qui favorisent, notamment, la sécurité de la navigation, un développement durable des ressources marines, la préservation et l'utilisation de manière durable de la biodiversité marine et côtière, la protection et la préservation de l'environnement marin et une meilleure compréhension scientifique des milieux océaniques et marins, de leurs ressources et de leur interaction avec l'écosystème terrestre.

3. Si l'on doit se féliciter de ces activités et des résultats qui ont déjà été obtenus, on ne saurait se cacher que la communauté internationale a également à relever des défis impressionnants – des problèmes persistants restent encore à régler; ou bien, l'on en voit se dessiner de nouveaux, qui appellent notre attention. La surexploitation des ressources biologiques marines, la dégradation de l'environnement marin, l'incapacité de bien des pays à tirer parti des droits que leur reconnaît le régime juridique international et à s'acquitter des obligations qu'il leur impose, la vulnérabilité de nom-

breux pays insulaires et côtiers face aux phénomènes océaniques et l'augmentation des délits criminels commis en mer, n'en sont que quelques exemples. (Voir également, dans ce contexte, la décision 7/1, par. 3, de la Commission du développement durable.)

4. Dès l'origine, l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies s'est faite le gestionnaire avisé des mers et des océans. C'est l'Assemblée générale qui a réuni la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer qui devait aboutir à l'adoption, en 1982, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ci-après dite « la Convention »). C'est aussi l'Assemblée générale qui a réuni la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement à l'issue de laquelle a été adopté l'Action 21. Elle est la mieux placée pour appliquer le principe fondamental qu'a établi la Convention, à savoir que les problèmes des espaces océaniques sont étroitement reliés et doivent être considérés comme un tout. Dans ce contexte, « convaincue de l'importance de l'examen de l'analyse des affaires maritimes et du droit de la mer auquel elle procède tous les ans en tant qu'institution mondiale ayant compétence pour ce faire » (préambule de sa résolution 54/33), elle procède chaque année depuis 1983, suite à l'adoption de la Convention en 1982, à cet examen sur la base des grands rapports annuels qu'établit le Secrétaire général.

5. Récemment, à la septième session de la Commission du développement durable, ont été soulignés à nouveau, dans le contexte de l'examen du thème sectoriel « océans et mers », à propos des progrès réalisés dans l'application du chapitre 17 et des autres chapitres pertinents d'Action 21, les deux principes suivants, à savoir : l'Assemblée générale est l'organe compétent pour décider de la coordination propre à garantir que tous les aspects relatifs au problème des océans soient abordés de façon intégrée, tant au niveau intergouvernemental qu'au niveau interinstitutions; et à cette fin, il lui faut accorder plus de temps à l'examen du rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer ainsi qu'à la préparation du débat en séance plénière sur la question [voir Commission du développement durable, décision 7/1, par. 40 1) et 40 3)]. En conséquence, dans sa résolution 54/33, l'Assemblée a décidé, « en conformité avec le cadre juridique constitué par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les objectifs du chapitre 17 d'Action 21, d'établir un processus consultatif officiel ouvert à tous, ayant pour but de l'aider à examiner chaque an-

née, de façon efficace et constructive, l'évolution des affaires maritimes, en analysant le rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer et en suggérant les thèmes qu'elle pourrait examiner, l'accent étant mis sur la recherche des domaines appelant un renforcement de la coordination et de la coopération intergouvernementales et interinstitutionnelles » (par. 2). Cette résolution, au moment où l'on s'apprête à entrer dans un nouveau millénaire (et alors que va se tenir l'Assemblée du millénaire), reflète l'importance des mers et des océans pour l'humanité et d'une gestion avisée de l'Assemblée générale dans le domaine considéré.

6. Il ressort clairement de cette résolution et des débats à la Commission du développement durable et à l'Assemblée générale que le processus consultatif officieux des Nations Unies concernant les affaires maritimes (ci-après dit le processus consultatif), vise l'exécution de trois tâches liées entre elles et consistant à : a) examiner l'évolution des affaires maritimes en conformité avec le cadre juridique constitué par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et avec les objectifs du chapitre 17 d'Action 21; b) déterminer, dans le contexte de l'évolution générale de toutes les questions maritimes pertinentes, celles que devra plus particulièrement examiner l'Assemblée générale; et c) faire ressortir, ce faisant, les domaines appelant un renforcement de la coordination et de la coopération intergouvernementales et interinstitutionnelles. Pour ce qui concerne ces questions particulières, il serait préférable, afin d'éviter de surcharger l'Assemblée, de se concentrer sur un nombre restreint de questions concrètes.

7. Les débats à la Commission du développement durable et à l'Assemblée générale ont aussi fait ressortir la nécessité d'adopter dans ce processus consultatif une approche intégrée des questions maritimes. Une telle approche implique une vision générale des différents secteurs maritimes à considérer, l'examen de questions transectorielles et, plus important encore, l'intégration des différents aspects pertinents à prendre en considération, notamment les aspects politiques, juridiques, économiques, sociaux, environnementaux, scientifiques et techniques. Il se peut qu'une question particulière dont on a déterminé dans le cadre du processus consultatif qu'elle mérite d'être soumise à l'Assemblée générale pour examen s'avère n'intéresser qu'un secteur précis ou qu'un aspect particulier des affaires maritimes; compte tenu toutefois de ce que les

questions maritimes sont la plupart du temps reliées, il faudra veiller à ne pas négliger les éventuelles interactions transectorielles ni aucun des divers aspects que peut revêtir la question considérée.

8. La résolution a fixé aussi un certain nombre de paramètres dans lesquels doit s'inscrire le déroulement du processus consultatif. La participation aux réunions qui auront lieu dans ce contexte devra être aussi large et représentative que possible – elle devra être ouverte à tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies, aux États membres des institutions spécialisées, à tous les États parties à la Convention, aux entités invitées à titre permanent à participer en qualité d'observateurs aux travaux de l'Assemblée générale en application de ses résolutions pertinentes ainsi qu'aux organisations intergouvernementales compétentes en matière d'affaires maritimes; le processus consultatif devra être organisé de telle sorte qu'il offre l'occasion de recueillir la contribution des représentants des principaux groupes identifiés dans Action 21. Les réunions seront coordonnées par deux coprésidents, l'Ambassadeur Tuiloma Neroni Slade (Samoa) et M. Alan Simcock (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord) qui ont été nommés par le Président de l'Assemblée générale en consultation avec les États Membres et compte tenu de la nécessité d'une représentation des pays développés et des pays en développement. Les coprésidents définiront, en consultation avec les délégations, l'organisation des travaux la plus favorable au bon déroulement du processus consultatif, conformément au Règlement intérieur et aux pratiques de l'Assemblée générale.

9. L'essentiel des travaux qui seront effectués dans le cadre du processus consultatif consistera en l'examen du rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer. À la suite des débats qui ont eu lieu à l'Assemblée générale au titre du point de l'ordre du jour intitulé « Les océans et le droit de la mer » (voir A/54/PV.62), la documentation de base pour la première réunion, compte tenu du bref laps de temps séparant ces débats de la première réunion, sera constituée par : a) le rapport du Secrétaire général à l'Assemblée générale à sa cinquante-quatrième session (A/54/429); et b) le présent document. Celui-ci traite des principales tendances qui se sont manifestées récemment et des faits nouveaux les plus importants survenus en ce qui concerne les affaires maritimes dans la seconde partie de 1999 et au début de l'année 2000. Les participants au processus consultatif sont priés

d'étudier le présent document en relation avec le document A/54/429; les précédents rapports annuels du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer pourront aussi être utilement consultés (A/53/456, A/52/487, A/51/647 et A/50/713). Les grands rapports annuels du Secrétaire général traitent de l'évolution générale des affaires maritimes et de questions précises les concernant ou concernant le droit de la mer, notamment l'application de la Convention. Ces rapports, dans leur ensemble, traitent essentiellement des principaux problèmes survenus les dernières années dans le domaine des affaires maritimes; des mesures prises pour y remédier, notamment formulation et application d'une politique internationale, normalisation, renforcement des capacités, financement de projets et diffusion de l'information; et des questions qui pourraient exiger d'autres interventions. Voir les rapports du Secrétaire général à la Commission du développement durable sur le thème sectoriel « Océans et mers » (E/CN.17/1999/4 et E/CN.17/1996/3 et Add.1), ainsi que les décisions 7/1 et 4/15² de la Commission.

10. Le Secrétaire général a adopté, pour établir le présent rapport ainsi que ses précédents rapports annuels sur les océans et le droit de la mer, une approche intégrée qui donne une vue générale de tous les secteurs et problèmes maritimes importants, traitant des éléments transsectoriels et surtout faisant la synthèse des aspects pertinents des questions maritimes, notamment des questions politiques, juridiques, économiques, sociales, environnementales, scientifiques et techniques. Cet aperçu général est complété d'une analyse en profondeur de chacune des questions spécifiques importantes. Les trois principales tâches à accomplir dans le contexte du processus consultatif, qui ont été décrites plus haut, devraient s'en trouver facilitées (voir par. 6).

11. L'Assemblée générale elle-même a donné des orientations précieuses quant à la manière d'assurer que le rapport du Secrétaire général serve bien les objectifs visés tout en renforçant la coordination et la coopération internationales dans le domaine maritime. Au paragraphe 10 de sa résolution 54/33, elle a souligné l'importance de la participation au processus des organisations intergouvernementales, des institutions spécialisées, des fonds et programmes des Nations Unies dont les activités touchent aux affaires maritimes et au droit de la mer, ainsi que du Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination et de la contribution qu'ils doivent ap-

porter au rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer. Le Secrétaire général a, en conséquence, dans une lettre en date du 13 décembre 1999, prié les organisations pertinentes de participer à la réunion qui devait avoir lieu dans le cadre du processus consultatif et d'apporter leur contribution au présent rapport. Il tient à exprimer ses remerciements aux organisations ou organismes suivants qui ont répondu à sa demande : Organisation maritime internationale (OMI); Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO); Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI); Organisation météorologique mondiale (OMM); Organisation mondiale de la santé (OMS); Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); Banque mondiale; Organisation hydrographique internationale (OHI); Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique; Cour internationale de Justice (CIJ); Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) y compris le Bureau de coordination du PNUE pour le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre les effets des activités menées à terre (Bureau de coordination du Programme d'action mondial); Bureau du contrôle des drogues et de la prévention du crime des Nations Unies, y compris le Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID) et le Centre de prévention de la criminalité internationale des Nations Unies.

12. Enfin, conformément au mandat donné au paragraphe 7 de la résolution 54/33, le Secrétaire général, agissant en coopération avec les chefs des organismes compétents des Nations Unies, propose, dans le présent rapport, certaines suggestions concernant les initiatives qui pourraient être prises pour renforcer la coordination et la coopération et améliorer l'intégration dans le domaine des affaires maritimes.

II. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les accords d'application et les nouvelles institutions

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

1. État de la Convention

13. Dans sa résolution 54/31, en date du 24 novembre 1999, l'Assemblée générale a de nouveau demandé à tous les États qui ne l'avaient pas encore fait de devenir parties à la Convention et à l'Accord relatif à l'application de la partie XI, afin de réaliser l'objectif d'une participation universelle. Depuis le rapport annuel du Secrétaire général pour 1999 (A/54/429), aucun autre instrument de ratification ou d'accession n'a été déposé. Le nombre total d'États parties à la Convention est donc toujours de 132 (ibid., par. 10).

2. Déclarations faites au titre de l'article 310 de la Convention

14. Depuis le rapport de 1999, aucune autre déclaration n'a été faite.

3. Déclarations faites au titre des articles 287 et 298 de la Convention

15. Depuis le rapport annuel pour 1999, la Croatie a fait une déclaration (le 4 novembre 1999) relative à l'application de l'article 287 de la Convention. Elle déclarait qu'en ce qui concerne le règlement des différends concernant l'application et l'interprétation de la Convention et de l'Accord relatif à la partie XI, elle avait choisi, par ordre de préférence, le Tribunal international du droit de la mer et la Cour internationale de Justice. Au 29 février 2000, 24 États avaient fait savoir quelle procédure ils choisissaient, conformément à l'article 287. Ces informations seront publiées dans la circulaire d'information sur le droit de la mer No 11.

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

État de l'Accord

16. Pas de changement en ce qui concerne l'état de l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la

Convention par rapport aux renseignements communiqués dans le rapport de 1999 (A/54/429, par. 22 et 23).

C. Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants de poissons et des stocks de poissons grands migrateurs

État de l'Accord

17. Depuis le rapport de 1999 (voir ibid., par. 25 et 26), l'Australie et le Brésil ont ratifié l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons, portant le nombre total des ratifications et adhésions à 26.

D. Institutions créées par la Convention

1. Autorité internationale des fonds marins

18. L'Autorité internationale des fonds marins est l'organisation par l'intermédiaire de laquelle les États parties, conformément au régime établi à la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour les fonds marins et leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale (la « Zone »), et à l'Accord relatif à son application, organisent et contrôlent les activités menées dans la Zone, notamment aux fins de l'administration des ressources de celle-ci. L'Autorité a commencé à fonctionner à Kingston, Jamaïque, le 16 novembre 1994, et a, depuis lors, tenu cinq sessions.

19. On trouvera des détails concernant les travaux de l'Autorité dans les récents rapports annuels du Secrétaire général (A/54/429, par. 29 à 37; A/53/456, par. 29 à 38; A/52/487, par. 25 à 33; A/51/645, par. 56 à 64; et A/50/713, par. 48 à 54). On notera en particulier que ces travaux ont abouti à l'approbation, en 1997, des plans de travail enregistrés pour sept investisseurs pionniers aux fins d'exploration de gisements de nodules polymétalliques et que des progrès ont été réalisés dans la formulation du projet de règlement relatif à la prospection et à l'exploration des gisements de nodules polymétalliques dans la Zone (le « code d'exploitation minière des fonds marins »).

20. La sixième session de l'Autorité se tiendra à Kingston, du 20 au 31 mars 2000. Pour ce qui concerne l'organisation des travaux de cette session, l'organe exécutif de l'Autorité, le Conseil, qui comporte 36 membres, a décidé que la priorité serait donnée à ses propres travaux relatifs au code d'exploitation minière, que l'on voudrait voir adopter en 2000.

2. Tribunal international du droit de la mer

21. Le Tribunal international du droit de la mer, qui a été créé par la Convention, a compétence pour connaître de tout différend concernant son interprétation ou son application. Les 21 membres (juges) du Tribunal ont été élus en août 1996; ils ont tenu leur première session en octobre 1996 au siège du Tribunal à Hambourg, Allemagne, et ont, depuis lors, tenu neuf sessions.

22. On trouvera de plus amples détails sur les travaux du Tribunal dans les récents rapports annuels du Secrétaire général (A/54/429, par. 38 à 50; A/53/456, par. 39 à 54; A/52/487, par. 34 à 41; A/51/645, par. 65 à 76; et A/50/713, par. 55 à 58). Parmi ses activités les plus notables, on notera que le Tribunal a connu de cinq affaires – *Affaire du navire Saiga* (affaire No 1), *Affaire du navire Saiga* (affaire No 2), *Affaires du thon à nageoire bleue* (No 3 et 4) et *Affaire Camouco*.

23. Le Tribunal a tenu sa neuvième session en mars 2000 et débattu de son projet de budget pour 2001 qui sera soumis pour approbation à la dixième Réunion des États parties à la Convention (New York, 22 au 26 mai 2000). Il a également établi son rapport annuel à l'intention de la Réunion des États parties. Il a ensuite examiné son projet de règlement financier et d'autres documents qui seront soumis à celle-ci.

24. Le Tribunal a reçu le 17 janvier 2000 une demande du Gouvernement panaméen réclamant au Gouvernement français la prompte remise en liberté d'un navire. Le différend portait sur l'arraisonnement et l'arrestation en septembre 1999 par une frégate française du navire de pêche *Camouco* qui aurait pêché illégalement dans la zone économique exclusive de Crozet (terres australes et antarctiques françaises). Le navire battait pavillon panaméen et a été arraisonné et détenu ainsi que son capitaine par les autorités françaises à l'île de la Réunion. Le Tribunal, après délibérations, a rendu son jugement le 7 février 2000 (voir plus loin par. 250 à 257). (On pourra consulter le texte intégral du jugement, le résumé de la procédure ainsi que

les communiqués de presse Nos 33, 34 et 35 du Tribunal international du droit de la mer sur le site Web « Les océans et le droit de la mer » (<www.un.org/Depts/los>) alimenté par la Division des Nations Unies pour les affaires maritimes et le droit de la mer.

3. Commission des limites du plateau continental

25. La Commission des limites du plateau continental, établie par la Convention, a pour fonctions d'examiner les données et autres documents soumis par les États côtiers concernant le tracé des limites extérieures du plateau continental quand ce plateau s'étend au-delà de 200 milles marins, ainsi que de donner des avis scientifiques et techniques en la matière aux États côtiers qui en font la demande. Les 21 membres de la Commission ont été élus pour un mandat de cinq ans en 1997 et, depuis lors, la Commission a tenu six sessions.

26. On trouvera des détails sur les travaux de la Commission dans les documents A/54/429, paragraphes 51 à 61; A/53/456, paragraphes 55 à 69; A/52/487, paragraphes 43 à 53; et A/51/645, 77 à 84. On notera plus particulièrement qu'elle a adopté des Directives scientifiques et techniques (CLCS/11) qui ont pour objet d'aider les États côtiers à déterminer les aspects techniques et la portée des données et de l'information qu'ils doivent lui présenter pour qu'elle puisse faire des recommandations concernant le tracé des limites extérieures du plateau continental lorsque celui s'étend au-delà de 200 milles marins, et les annexes à ces Directives (CLCS/11/Add.1), où sont notamment présentées sous forme de diagrammes simplifiés les procédures décrites dans leurs différentes sections (voir A/54/429, par. 53 et 54).

27. La Commission tiendra sa septième session à New York du 1er au 5 mai 2000. Elle a décidé de convoquer à cette occasion une réunion publique le 1er mai 2000. Une note verbale a été en conséquence envoyée à toutes les missions permanentes des États Membres de l'Organisation des Nations Unies, leur communiquant la résolution de l'Assemblée générale dans laquelle celle-ci se félicitait de « la décision de la Commission d'organiser à sa septième session une réunion publique, afin de faire prendre conscience aux États de la nécessité d'appliquer les dispositions de l'article 76 et de l'annexe II de la Convention... », et encourageait ceux-ci à assister à cette réunion (A/RES/54/31, par. 15). Cette résolution reflète les termes de la Convention qui fait obligation à l'État côtier de soumettre les caractéristiques des limites men-

tionnées au paragraphe ci-dessus, à la Commission « dans un délai de 10 ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention pour cet État » (art. 4 de l'annexe II de la Convention sur le droit de la mer).

28. Cette réunion publique a également pour objet d'expliquer aux décideurs et aux conseillers juridiques les avantages que les États côtiers peuvent tirer de l'application des dispositions de l'article 76 concernant les limites du plateau continental. Plus de 30 États rempliraient, semble-t-il, les conditions juridiques et géographiques leur permettant de tirer parti de ces dispositions. La Commission estimait également que cette réunion serait particulièrement utile pour expliquer aux experts nationaux en sciences de la mer, comment elle entend que s'appliquent dans la pratique ses Directives scientifiques et techniques.

29. En ce qui concerne la formation nécessaire au développement des connaissances et des aptitudes requises pour l'établissement des demandes touchant le tracé des limites extérieures, en fonction de la définition du plateau continental donnée à l'article 76, la Commission a pris un certain nombre de mesures visant à aider les États à cet égard. Estimant que certaines activités menées dans le cadre des programmes de la Commission océanographique intergouvernementale et de l'Organisation hydrographique internationale pouvaient présenter de l'intérêt au regard des dispositions scientifiques de l'article 76, et qu'elles pouvaient donc être mises à profit s'agissant des besoins de formation des États en développement dans le domaine considéré, la Commission a invité ces organisations à exposer devant elle en quoi consistaient ces activités. Plusieurs autres questions concernant la formation sont inscrites à l'ordre du jour de la septième session de la Commission, dont l'examen d'un rapport du groupe de travail de la Commission sur la formation; l'examen des projets de formation existants et des moyens de formation disponibles dans le système des Nations Unies; ainsi que l'élaboration d'un manuel qui pourrait aider les États côtiers à préparer leurs demandes.

E. Réunions des États parties

30. La Convention prévoit au paragraphe 2 e) de son article 319 que le Secrétaire général convoque « les réunions nécessaires des États parties » conformément à ses dispositions. La première de ces réunions a eu lieu à New York, les 21 et 22 novembre 1994, sitôt la Convention entrée en vigueur. Depuis lors jusqu'à 1999

compris, neuf réunions des États parties se sont tenues. Celles-ci portaient essentiellement sur les élections des membres du Tribunal international du droit de la mer et des membres de la Commission des limites du plateau continental, ainsi que sur les questions administratives et budgétaires concernant le Tribunal. (Pour plus amples détails, voir A/54/429, par. 62 à 67; A/53/456, par. 70 à 78; A/52/487, par. 54 et 55; A/51/645, par. 24 et 25; et A/50/713, par. 14 à 21). La dixième Réunion des États parties se tiendra à New York du 22 au 26 mai 2000. Parmi les points inscrits à son ordre du jour, on examinera le rapport du Tribunal; le projet de budget du Tribunal pour 2001; le projet de règlement financier du Tribunal et le Règlement intérieur de la Réunion des États parties, en particulier l'article consacré aux décisions sur les questions de fond (art. 53).

F. Mécanismes de règlement des différends

Conciliation

31. Depuis le rapport A/54/429, les conciliateurs suivants ont été ajoutés à la liste : M. Carsten Smith, Mme Karin Bruzelius, M. Hans Wilhelm Longva et l'Ambassadeur Per Tresselt, nommé par la Norvège. (Pour les noms des autres conciliateurs figurant sur la liste, se reporter au document A/54/429, par. 69.)

Arbitrage

32. Depuis le rapport A/54/429, les arbitres suivants ont été ajoutés à la liste établie et tenue à jour par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en application de l'article 2, annexe VII de la Convention : M. Carsten Smith, Mme Karin Bruzelius, M. Hans Wilhelm Longva et l'Ambassadeur Per Tresselt, nommé par la Norvège. (Pour les noms des autres arbitres figurant sur la liste, se reporter au document A/54/429, par. 70).

Arbitrage spécial

33. Les institutions spécialisées, FAO, PNUE, OMI et la Commission océanographique intergouvernementale, auxquelles il est demandé d'établir des listes d'experts dans leurs domaines respectifs de compétence, continuent de tenir ces listes à jour. Copie en est envoyée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Ces listes seront publiées dans la *Circulaire d'information sur le droit de la mer* No 11.

III. L'espace maritime

A. La pratique des États

34. Lors de la Conférence nationale sur les océans qui s'est tenue en 1998 à Monterey, Californie, dans le contexte de l'Année internationale de l'Océan, le Président des États-Unis a prié le Cabinet de la présidence de lui présenter une recommandation concernant une politique maritime globale déterminant l'orientation des activités maritimes des États-Unis à entreprendre au niveau fédéral au XXI^e siècle. Dans le rapport qu'il a présenté en septembre 1999 au Vice-Président des États-Unis, intitulé « Regard sur la mer : la politique maritime de l'Amérique à l'avenir », le Cabinet de la présidence a recommandé la prise dans 25 secteurs clefs d'approximativement 150 mesures visant à protéger, restaurer et explorer les ressources maritimes des États-Unis. Le Vice-Président a annoncé la constitution d'une équipe spéciale de haut niveau qui serait chargée de superviser l'application des recommandations du Cabinet. Cette équipe spéciale devra fixer l'ordre de priorité des recommandations, désigner les organismes chefs de file qui seront chargés de leur application, et elle se réunira trimestriellement pour faire le point des progrès accomplis. Elle sera coprésidée par le Président du Conseil pour la préservation de la qualité de l'environnement et par le Conseiller adjoint pour la sécurité nationale et elle comprendra des représentants de haut niveau des organismes fédéraux chargés des affaires maritimes.

B. Limites fixées par les États

35. Les dispositions de la Convention du droit de la mer concernant la détermination du tracé des lignes extérieures des zones maritimes sont très largement respectées par les États (voir A/54/429, par. 85 à 87, en particulier le tableau où sont présentées des statistiques résumées des zones maritimes revendiquées par les États). On trouvera plus amples détails sur les limites des zones maritimes dans le *Bulletin du droit de la mer* No 39.

IV. États présentant des caractères géographiques spéciaux

A. Petits États insulaires

36. Parmi les récents développements concernant les petits États insulaires en développement, l'un des plus marquants a été la tenue à New York les 27 et 28 septembre 1999 de la vingt-deuxième session extraordinaire de l'Assemblée générale, qui a été l'occasion d'examiner et d'évaluer l'application du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement (Programme d'action de la Barbade). La Commission du développement durable, en sa qualité d'organe préparatoire de la session extraordinaire, s'est réunie au Siège de l'Organisation des Nations Unies les 23 et 30 avril et les 9 et 10 septembre 1999. Dans la déclaration annexée à la résolution adoptée à cette session (résolution S-22/2), l'Assemblée générale a notamment reconnu que les petits États insulaires en développement étaient les gardiens d'une proportion considérable des océans du monde et que la diversité biologique était très importante, et que ces États étaient le fer de lance de la lutte contre les changements climatiques et que leur vulnérabilité et leurs difficultés particulières faisaient ressortir la nécessité d'agir d'urgence pour appliquer le Programme d'action de la Barbade. Elle a également approuvé les recommandations formulées par la Commission du développement durable telles qu'elles figurent dans le document « Progrès accomplis dans l'application du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement et initiatives en la matière » (annexe II à la résolution). (Pour plus amples détails sur ladite résolution et les recommandations de la Commission du développement durable, voir A/50/429, par. 94 à 100.)

37. La Deuxième Commission de l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le 1^{er} décembre 1999 une résolution intitulée « Promotion d'une approche intégrée de la gestion de la mer des Caraïbes dans le contexte du développement durable »³ (voir également A/54/429, par. 506).

38. L'Alliance des petits États insulaires (AOSIS) est l'une des plus importantes organisations internationales qui traitent des questions intéressant ces États, en particulier les petits États insulaires en développement. Les participants au premier atelier de l'AOSIS sur le mécanisme de développement fondé sur des techniques

non polluantes du Protocole de Kyoto (Majuro, Îles Marshall, 14-16 juillet 1999) ont adopté la Déclaration de Majuro sur les changements climatiques (A/S-22/5). Dans cette déclaration, ils ont souligné, entre autres choses, que les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement, du fait de leur vulnérabilité aux effets préjudiciables des changements climatiques et de leur exposition aux catastrophes naturelles, appelaient des initiatives spéciales pour renforcer leurs capacités; ils ont décidé d'unir leurs efforts pour coordonner les activités des donateurs et les priorités nationales, de manière à mieux répondre aux besoins de renforcement des capacités et d'adaptation de ces États, et pris acte des possibilités exceptionnelles qu'offrait à cet égard l'atelier norvégien des petits États insulaires en développement, l'atelier australien du Pacifique Sud et la conférence sur l'évolution du climat organisée par le Programme régional pour l'environnement du Pacifique Sud (SPREP), ainsi que la table ronde des Îles Cook; enfin, ils ont demandé que se poursuivent les travaux en matière d'adaptation des techniques, dans la perspective de la gestion et de la protection des zones côtières.

B. États sans littoral et États géographiquement désavantagés

39. Les dispositions de la partie X de la Convention sur le droit de la mer sont une des sources les plus importantes du droit international régissant le libre accès des États à la mer et la liberté de transit. La partie X est fréquemment invoquée comme référence par les États sans littoral et les États de transit lorsqu'ils négocient des accords spécifiques concernant les conditions et modalités du transit. On trouvera mentionnés les récents développements concernant les États sans littoral et les États géographiquement désavantagés dans les documents A/54/429, par. 101 à 108; A/53/456, par. 115 à 117; A/52/487, par. 86 à 89 et A/51/645, par. 41 et 42.

40. Le 22 décembre 1999, l'Assemblée générale a adopté la résolution 54/199 dans laquelle elle accueillait favorablement la note du Secrétaire général transmettant le rapport du Secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement consacré aux mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral (A/54/529), et elle se félicitait des

conclusions concertées et des recommandations adoptées à la quatrième Réunion d'experts gouvernementaux des pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement (New York, 24-26 août 1999) (voir également A/54/429, par. 104 et 105). Elle réaffirmait dans cette résolution que les pays sans littoral, y compris les pays sans littoral en développement, ont le droit de libre accès à la mer, ainsi que la liberté de transit à travers le territoire des États de transit par tous les moyens de transport, conformément au droit international. Elle priait, ensuite, le Secrétaire général de convoquer en 2001 une autre réunion d'experts gouvernementaux des pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, y compris les organisations et commissions économiques régionales et sous-régionales compétentes, qui serait chargée d'examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit, y compris les aspects sectoriels, ainsi que les coûts du transport en transit, en vue d'examiner la possibilité de définir les mesures pratiques nécessaires.

V. Industrie des transports maritimes et navigation

A. Industrie des transports maritimes

1. État de l'industrie

41. L'industrie des transports maritimes internationaux a enregistré sa douzième année consécutive de croissance en 1997, le commerce maritime atteignant le niveau record de 4,95 milliards de tonnes. À la fin de 1997, la flotte marchande représentait 775,9 millions de tonnes de port en lourd. Les pétroliers et les vraquiers en constituaient toujours la majeure partie, leur tonnage combiné s'élevant à 71,3 % du tonnage total en 1997. Selon les statistiques de la compagnie d'assurances Lloyd pour 1998, les 10 flottes ayant augmenté le plus rapidement étaient celles des îles Caïmanes, du Cambodge, de Belize, d'Antigua-et-Barbuda, du Koweït, de Madère (Portugal), du Royaume-Uni, de l'Allemagne, des Îles Canaries (Espagne) et du Qatar.

42. Exception faite de la Grèce, les pays qui disposent des plus gros tonnages sont les grandes nations

commerciales. Plus de la moitié de la flotte marchande mondiale en tonnes de port en lourd n'est pas immatriculée dans les pays de domicile des entreprises mères. En 1997, les sept principaux pays de libre immatriculation étaient le Panama, le Libéria, Chypre, les Bahamas, Malte, les Bermudes et Vanuatu. Pour chacun de ces pays, à l'exception de Chypre, la part du tonnage détenue par des nationaux et immatriculés dans le pays était minime, voire nulle.

43. Un très grand nombre de navires, notamment des vraquiers et des pétroliers géants construits du début au milieu des années 70 lorsque le secteur de la construction navale était en pleine expansion, ont déjà 25 ans ou presque. Les énormes coûts que pourrait engendrer l'application de critères plus rigoureux, conjugués à la récente baisse des taux de fret, pourraient faire envoyer de nombreux navires à la ferraille au cours des prochaines années (pour plus de détails sur l'industrie des transports maritimes, la croissance, l'appartenance et l'immatriculation de la flotte marchande mondiale et le vieillissement de la flotte, voir A/54/429, par. 109 à 113).

2. Mise hors service, recyclage et mise au rebut des navires

44. L'accroissement prévu du nombre de navires envoyés à la démolition et les conséquences pour la santé publique et l'environnement ont attiré l'attention du public sur une industrie traditionnellement autorégulatrice. En décembre 1999, à sa cinquième réunion, la Conférence des parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination a adopté un projet de décision préparé par le Comité spécial à composition non limitée (voir A/54/429, par. 117) en tant que décision V/28, intitulée « Démantèlement des navires ». L'Organisation maritime internationale a informé la Conférence des discussions entreprises au sein de l'organisation à ce sujet⁴.

45. En mars 2000, à sa quarante-quatrième session, le Comité de protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale a examiné un certain nombre de documents contenant des propositions sur la manière dont l'OMI devrait aborder la question du recyclage des navires (voir également A/54/429, par. 116 et 120). À l'exception de la proposition présentée par le Brésil, qui suggérait que la question soit examinée par les parties à la Convention de Bâle (document MEPC 44/16/3 de l'OMI), toutes les propositions allaient dans

le sens de l'inscription de la question au programme de travail du Comité. À cet égard, il convient de noter que les Pays-Bas et la Norvège ont proposé que l'OMI, en coopération avec le secrétariat de la Convention de Bâle et l'Organisation internationale du Travail (OIT), élabore des directives internationales pour le recyclage des navires (MEPC 44/16/1 et MEPC 44/16/2). La Norvège a indiqué que la publication de telles directives constituerait une première étape dans la mise en place d'un régime international contraignant. Le Comité a également été informé de la création par l'industrie des transports maritimes d'un groupe de travail chargé d'élaborer des politiques relatives au recyclage des navires et un code de bonne pratique⁵.

46. L'organisation Amis de la terre international a appelé l'attention sur la menace qui planerait sur l'environnement si l'on ne parvenait pas à contrôler les émissions d'organismes dangereux provoqués par la mise hors service et la mise au rebut des navires et a recommandé l'adoption de mesures ou de règlements à cet égard (MEPC 44/16).

47. Le Comité a décidé de continuer d'examiner la question à sa quarante-sixième session en 2001. Pour faciliter la discussion, il a créé un groupe de travail par correspondance chargé, entre autres, de recueillir des informations sur les pratiques actuelles de recyclage des navires, de définir les risques que présentent ces pratiques pour la santé et l'environnement, et de faire une synthèse des informations reçues des secrétariats de l'OIT, de la Convention de Bâle et de la Convention de Londres et de l'industrie concernant leurs activités et leurs responsabilités en ce qui concerne le recyclage des navires.

B. Navigation

1. Aperçu des activités de l'OMI et de l'OHI

Aperçu des activités et des principaux objectifs de l'OMI⁶

48. L'Organisation maritime internationale a défini plusieurs axes d'action : a) au cours des dernières années, elle a continué de mettre l'accent sur l'adoption et l'application des règles et normes de sécurité en matière de navigation et sur la prévention de la pollution du milieu marin; b) elle a aussi intensifié ses activités concernant les traités en vue de garantir une indemni-

sation rapide et suffisante des victimes d'accidents maritimes; c) l'adoption de nouveaux traités et d'amendements aux traités existants a été guidée par le principe selon lequel il faut élaborer des règles et des normes pour prévenir les accidents en mer et non en réponse à des accidents (les aspects concrets de ces règles et normes restent constamment à l'examen de manière à ce que les activités de transport obéissent aux règlements les plus sévères en matière de sécurité et de prévention de la pollution).

49. L'OMI s'est fixé comme priorité de veiller à ce que les nombreuses règles et normes qu'établissent les traités soient effectivement appliquées. En conséquence, l'organisation met l'accent sur le renforcement des règlements de manière à permettre aux États du pavillon, aux États du port et aux armateurs ainsi qu'à tous leurs partenaires de l'industrie des transports maritimes de renforcer leurs capacités et d'exercer pleinement leurs responsabilités. La coopération technique a été renforcée par le lancement du Programme intégré de coopération technique, qui a pour but d'affecter les ressources fournies par les donateurs à l'exécution de projets d'amélioration des infrastructures maritimes des pays en développement, l'OMI jouant le rôle d'agent d'exécution.

50. Tenant compte de l'évolution récente des affaires maritimes, à sa vingt et unième session (du 15 au 26 novembre 1999), l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.900(21), qui définit les principaux objectifs de l'Organisation dans les années 2000 : prendre des mesures pour appliquer plus résolument que par le passé la politique proactive convenue dans les années 90, de façon à ce qu'il soit possible d'identifier à un stade précoce les tendances qui pourraient avoir des effets défavorables sur la sécurité des navires et des personnes à bord et/ou sur l'environnement et d'agir pour prévenir ou atténuer ces effets (pour ce faire, il faudrait autant que possible avoir recours à l'évaluation formelle de la sécurité dans tout processus d'élaboration de règles); mettre davantage l'accent sur l'élément humain; veiller à l'application effective et uniforme des normes et règles existantes de l'OMI; veiller à ce que les annexes de 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) qui ne sont pas encore entrées en vigueur soient largement acceptées dans les meilleurs délais; promouvoir une culture axée sur la sécurité et une prise de conscience de l'environnement;

éviter tout excès de réglementation; renforcer les programmes de coopération technique de l'Organisation; encourager les gouvernements et le secteur maritime à intensifier leurs efforts en vue de réprimer les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et des personnes à bord et menacent l'environnement (en particulier le terrorisme en mer, les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires, le trafic de drogues, les migrations illégales par mer et les cas d'embarquement clandestin); continuer à respecter la résolution A.500(XII) intitulée « Objectifs de l'Organisation dans les années 80 » et la résolution A.777(18) intitulée « Méthodes de travail et organisation des travaux ».

51. La résolution A.900(21) souligne également les efforts faits par le Secrétaire général pour promouvoir les objectifs de l'Organisation, en particulier pour renforcer la sécurité des navires rouliers à passagers et des vraquiers, hâter la révision de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et faire appliquer à l'échelle mondiale les normes et règles adoptées par l'Organisation pour que la Convention STCW révisée, le Code international de gestion de la sécurité (ISM), MARPOL 73/78 et la Convention visant à faciliter le trafic maritime international soient largement et effectivement appliqués. La résolution prend également note de la contribution particulière de l'Université maritime mondiale, de l'Institut de droit maritime international de l'OMI et de l'Académie maritime internationale de l'OMI à la réalisation des objectifs de l'Organisation.

Aperçu des activités et des principaux objectifs de l'OHI⁷

52. L'Organisation hydrographique internationale a indiqué que, pour garantir la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin, il faudrait entreprendre les activités suivantes : conduire, dans le respect des normes de l'OHI, des levés hydrographiques (comprenant la bathymétrie et des mesures des paramètres océanographiques) en priorité dans les ports et les zones côtières fragiles puis dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et le plateau continental; publier et diffuser les informations tirées des levés hydrographiques sous la forme de cartes marines (sous forme électronique et sur papier) et d'ouvrages nautiques pour la sécurité de navigation de tous les navires; diffuser les informations tirées des levés hydrographi-

ques et océanographiques portant sur les zones maritimes relevant de la juridiction de l'État côtier sous la forme de cartes bathymétriques et de produits du Système d'information géographique (SIG) à des fins de pêche, de gestion des zones côtières ou encore d'études scientifiques; créer des aides à la navigation ou modifier les aides existantes sur la base des résultats des levés hydrographiques et en tenant compte des utilisations des zones maritimes concernées (l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) avec laquelle l'OHI coopère, s'occupe de cette question); diffuser des informations sur la sécurité maritime conformément au Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) (cette question est examinée par l'OHI en coopération avec l'OMI), organiser des cours de formation adaptés à l'intention des responsables des levés hydrographiques, des cartographes nautiques et des responsables de l'aide à la navigation appliquant les normes établies par l'OHI et l'AISM.

53. L'OHI souligne que, si les pays développés disposent de services hydrographiques adéquats chargés de mener à bien les activités susmentionnées, de nombreux pays ont besoin d'une aide dans ce domaine. L'OHI a élaboré un tableau qui présente les régions où il faudrait renforcer la coordination et la coopération dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de la protection du milieu marin, à savoir les îles du Pacifique Ouest, l'Asie du Sud, le golfe Persique, la mer Rouge, l'Afrique australe, l'Afrique occidentale et centrale, le sud de la mer Méditerranée, la mer Noire, la mer Baltique et l'Amérique centrale et les Caraïbes. On voit donc qu'une intervention vigoureuse est nécessaire dans de vastes régions, et en particulier en Afrique. Il convient de noter à cet égard que l'Assemblée générale, au paragraphe 21 de sa résolution 53/32 du 24 novembre 1998, a invité les États à coopérer en procédant à des levés hydrographiques et en fournissant des services nautiques afin d'assurer la sécurité de la navigation, à veiller à uniformiser au maximum les cartes et les publications nautiques et à coordonner leurs activités afin que des informations hydrographiques et nautiques soient disponibles dans le monde entier.

2. Sécurité des navires

a) Construction, équipement et navigabilité des navires

54. Comme indiqué par l'OMI, le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) qui impose des

règles aux compagnies de navigation afin de garantir une bonne application des normes de sécurité et de prévention de la pollution a été rendu obligatoire en 1998 en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) pour tous les navires-citernes, vraquiers, transporteurs de gaz, navires à passagers et navires de charge à grande vitesse d'un tonnage brut supérieur à 500 tonneaux. Son application sera étendue aux autres catégories de navires en juillet 2002. Dans sa résolution A.880(21) adoptée en novembre 1999 à l'occasion de sa vingt et unième session, l'Assemblée de l'OMI a placé parmi ses premières priorités la mise en oeuvre de la deuxième phase d'application du Code.

55. Le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est devenu pleinement opérationnel en février 1999. Les efforts considérables déployés par les gouvernements en collaboration avec l'OMI ont débouché sur l'élaboration de plans de recherche et de sauvetage conformes aux dispositions de la Convention de 1979 sur la recherche et le sauvetage en mer. Ces plans couvrent dorénavant tous les océans du monde, de façon à garantir l'uniformité du mécanisme de réponse et sa conformité aux dispositions du SMDSM, quel que soit le lieu d'un accident. Ainsi, grâce à l'instauration de ce véritable système mixte SMDSM-SAR, il devrait être possible de limiter les pertes de vies humaines en mer. Les efforts de coordination dans ce domaine ont encore été renforcés grâce à la publication conjointe par l'OACI et l'OMI du Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes.

56. La résolution A.887(21) intitulée « Saisie, mise à jour et extraction des renseignements des bases de données sur l'immatriculation pour le Système mondial de détresse et de sécurité en mer » adoptée par l'Assemblée de l'OMI à sa vingt et unième session, comprend des recommandations sur la procédure à suivre pour garantir que les informations concernant les navires utilisant des systèmes SDMSM sont actualisées et accessibles aisément et à tout moment, par exemple par les centres de coordination et de sauvetage en mer (MRCC). Chaque État exigeant ou autorisant l'utilisation de systèmes SDMSM devrait prendre les dispositions qui s'imposent pour s'assurer que les identités sont bien enregistrées et tenues à jour et que leur enregistrement est rendu obligatoire.

57. La sécurité des navires à cargaisons sèches est devenue une priorité de l'OMI au cours des dernières

années et, en juillet 1999, un nouveau chapitre de la Convention SOLAS a introduit des normes et réglementations plus rigoureuses. L'OMI examine actuellement de nouvelles recommandations concernant la conception et la construction des vraquiers.

58. À sa vingt et unième session, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.886(21) intitulée « Procédure d'adoption et de modification des normes de fonctionnement et des spécifications techniques ». Dans cette résolution, elle a décidé que les fonctions liées à l'adoption de normes de fonctionnement et de spécifications techniques, ainsi que des amendements à ces normes et spécifications, seraient assurés par le Comité de sécurité maritime et/ou le Comité de la protection du milieu marin. Elle a pour objectif d'établir une procédure uniforme pour l'adoption de toutes normes de fonctionnement et spécification technique, y compris les amendements y relatifs, élaborée par le Comité de la sécurité maritime et le Comité de la protection du milieu marin de manière à ce qu'elles suivent les progrès de la technologie et de l'industrie.

59. À la même session, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.883(21) intitulée « Application mondiale et uniforme du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC). Cette résolution a pour objet d'encourager tous les États à appliquer le système harmonisé de visites et de délivrance de certificats, même s'ils ne sont pas parties aux protocoles correspondants, lequel est entré en vigueur le 3 février 2000. Le système HSSC concerne les visites et délivrances de certificats visées par la Convention SOLAS, la Convention internationale sur les lignes de charge (CLL), la Convention MARPOL ainsi que le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC), le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil BCH) et le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC) (voir également A/54/429, par. 133).

60. En outre, à sa vingt et unième session, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.889(21) intitulée « Dispositifs utilisés pour le transfert du pilote » en vertu de laquelle les constructeurs de navires, les concepteurs de matériel et les fabricants sont encouragés à envisager tous les aspects des dispositifs utili-

sés pour le transfert du pilote dès la première étape de la conception. Cette résolution vise à garantir la sécurité des pilotes, notamment lors des procédures d'embarquement et de débarquement d'un navire.

b) Effectifs des navires et formation des équipages

61. L'OMI rappelle également que depuis 1998, les parties à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) sont tenues, conformément aux amendements de 1995, de fournir à l'OMI des informations concernant la compétence de leurs instituts de formation. Un rapport sur l'évaluation des informations communiquées par les parties doit être présenté en mai 2000 au Comité de la sécurité maritime par le Secrétaire général de l'OMI.

62. À sa vingt et unième session, en novembre 1999, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.890(21) intitulée « Principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité » (voir A/54/429, par. 136). Elle remplace la résolution A.481(XII) adoptée en 1981 afin de tenir compte des évolutions de l'industrie des transports maritimes depuis cette date. Elle prévoit les principes de base qui doivent être appliqués lors de la détermination des niveaux d'effectifs minimaux pour assurer le fonctionnement du navire en toute sécurité.

63. Préoccupée par le nombre de plus en plus considérable des brevets de capacité frauduleux, ou des brevets authentiques apparemment délivrés sur la base de certificats étrangers falsifiés et qui sont détectés lors d'inspections de contrôle conduites par l'État du port ainsi qu'à l'occasion de l'examen des demandes de reconnaissance des brevets, l'Assemblée de l'OMI a adopté à sa vingt et unième session la résolution A.892(21) intitulée « Pratiques illégales liées aux brevets de capacité et aux autorisations ».

c) Conditions d'emploi

64. Les membres du Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts chargé d'examiner la question de la responsabilité et de l'indemnisation à l'égard des droits en cas de décès, des lésions corporelles et de l'abandon des gens de mer qui se sont réunis pour la première fois en octobre 1999 (voir A/54/429, par. 143) se sont généralement accordés à penser que le problème des abandons de gens de mer était un problème grave qui exigeait des mesures urgentes (voir également par. 201 à 203 ci-après).

65. L'OIT⁸ et la Confédération internationale des syndicats libres ont appelé l'attention sur 212 cas d'abandon concernant plus de 3 500 membres d'équipage, signalés à la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT) entre juillet 1995 et juin 1999. Ces cas ne seraient que la partie émergée de l'iceberg⁹. Les gens de mer qui étaient représentés à cette réunion ont fait remarquer que les créances des équipages/marins ne constituaient pas une priorité absolue parmi les privilèges maritimes et qu'aucun des instruments actuellement en vigueur ne prévoyait de voies de recours directes pour les membres d'équipage/gens de mer, à l'exception de la possibilité de poursuites au civil. Il est tout à fait utopique de croire que des équipages/marins abandonnés pourront faire face aux frais d'une action en justice dans un pays étranger.

66. Le Groupe de travail a estimé qu'en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'État du pavillon a le devoir général d'exercer un contrôle efficace sur les navires battant son pavillon, y compris en ce qui concerne les aspects socioprofessionnels. Il a également noté que les questions soulevées par le problème de l'abandon comprenaient notamment : le rapatriement; l'aide aux équipages dans une situation d'abandon; la situation au regard de l'immigration; et le paiement de la rémunération due. Le Groupe a réexaminé l'utilité et l'efficacité des instruments pertinents¹⁰ et a conclu qu'aucun d'entre eux n'abordait le problème de façon suffisamment complète. Le Groupe a conclu que l'obligation de rapatriement des membres d'équipage/gens de mer incombait à l'armateur. Toutefois, si celui-ci ne s'acquitte pas de cette obligation, celle-ci revient à l'État du pavillon en tant qu'obligation principale en vertu des instruments internationaux applicables¹¹. Il a été proposé que les États du pavillon veillent à mettre un mécanisme en place avant de procéder à l'enregistrement des navires.

67. Le Groupe a estimé que des renseignements supplémentaires étaient nécessaires en ce qui concerne : les raisons du faible nombre de ratifications des instruments pertinents existants et les problèmes rencontrés; les régimes et systèmes nationaux mis en place en ce qui concerne l'abandon des membres d'équipage/gens de mer; et les enseignements tirés des divers régimes de responsabilité civile et leur incidence sur les systèmes de certification. À partir des informations recueillies, le Groupe examinerait et évaluerait les nouvelles approches possibles énumérées ci-après

en vue de résoudre le problème : fonds nationaux; fonds international; assurance obligatoire; systèmes fondés sur des garanties bancaires ou mécanismes analogues; et autres propositions¹².

68. Au cours de la réunion, il a également été fait mention des recommandations précieuses formulées lors de la table ronde sur le rapatriement des marins organisée à l'initiative du Seamen's Church Institute of the Center for Seafarers' Rights (voir A/53/456, par. 180)¹³.

3. Transport de marchandises

69. L'Organisation maritime internationale signale que l'un des faits marquants qui se sont produits durant l'exercice biennal 1998-1999 a été l'adoption d'amendements à la Convention SOLAS, rendant d'application obligatoire, à compter du 1er janvier 2001, le *Recueil de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires* (Recueil INF).

70. Le Fonds mondial pour la nature (WWF), dans le rapport qu'il a remis à la quarante-quatrième session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI, a bien mis en évidence l'importance, pour l'OMI, du chapitre 19 du programme Action 21, car le transport par mer de substances dangereuses et nocives est couvert par plusieurs instruments de l'OMI tels que la Convention MARPOL, dans ses annexes II et III, le Recueil IBC, le Recueil BCH, le chapitre VII de la Convention SOLAS, le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), et le Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'événements de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses (voir également par. 177). Le Fonds mondial pour la nature a également fait observer que le trafic illicite de produits toxiques et dangereux concerne le transport maritime. Comme la coopération internationale est essentielle pour résoudre ce problème, il est tout à fait indiqué que le Comité de la sécurité maritime (MSC) de l'Organisation maritime internationale examine cette activité (MEPC 44/13/1)]. Le Comité de la protection du milieu marin a accepté de prendre en considération la teneur du chapitre 19 au moment où il étudiera les questions relatives au chapitre 17, au titre du point de son ordre du jour intitulé « Suivi de la CNUED » [voir projet de rapport du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI, sur les travaux de sa quarante-

quatrième session (MEPC 44/WP.6/Add.2, par. 13.9 et 13.10)].

4. Sécurité de la navigation

71. L'Assemblée générale des Nations Unies, à sa cinquante-quatrième session en 1999, dans sa résolution sur les océans et le droit de la mer (A/RES/54/31), a réaffirmé l'importance d'une amélioration de la sécurité de la navigation et la nécessité d'une coopération à cet égard.

72. L'Organisation maritime internationale a signalé qu'à sa vingt et unième session, son assemblée avait adopté la résolution A.893(21), intitulée « Directives pour la planification de la route » (voir également A/52/487, par. 156). Ces directives notent que l'élaboration de la route maritime suivie par un navire, de même que la surveillance étroite et continue de la marche de celui-ci, sa position durant son périple sont d'importance essentielle pour la sécurité de la vie en mer, la sûreté et l'efficacité de la navigation et la protection du milieu marin.

73. Le Sous-Comité de la sécurité de la navigation de l'Organisation maritime internationale, à sa quarante-cinquième session, en septembre 1999, a achevé sa révision du chapitre V de la Convention SOLAS et soumettra le projet de texte (NAV 45/14/Add.1) à la soixante-douzième session du Comité de la sécurité maritime, en mai 2000, pour examen et approbation. Le Sous-Comité n'a pu résoudre toutes les questions en suspens et les a renvoyées au Comité de la sécurité maritime (voir A/54/429, par. 132)¹⁴.

74. Le Comité de la sécurité maritime, à sa soixante et onzième session, l'an dernier, a décidé que, plutôt que de poursuivre les travaux sur l'élaboration d'un code international de la sécurité des navires dans les eaux polaires, il devrait utiliser le projet de code élaboré par le Sous-Comité de la conception et de l'équipement des navires (DE 41/WP.7), qui servirait de base pour l'élaboration de recommandations pour les navires qui naviguent dans des eaux encombrées de glaces flottantes. Dans l'élaboration de ces directives, les dispositions figurant dans l'actuel projet de code qui ne sont pas compatibles avec le droit international, notamment une disposition du projet de code qui tendrait à donner notification préalable à l'État côtier de l'entrée du navire dans sa zone économique exclusive, seraient supprimées. Les eaux antarctiques seraient exclues du champ d'application de ces directives, sauf

décision contraire des parties au Traité de l'Antarctique¹⁵. La vingt-troisième Réunion consultative des parties au Traité de l'Antarctique (24 mai-4 juin 1999) a décidé qu'elle élaborerait ses propres directives, s'agissant de la navigation maritime et des activités connexes dans les eaux voisines de l'Antarctique, et chercherait à les faire adopter ultérieurement par l'OMI. Une réunion d'experts sera convoquée pour élaborer des projets de directives [voir décision 2 (1999), « Lignes directrices pour la navigation dans l'Antarctique et les activités connexes » (MSC/72/13/2)].

a) Mesures d'organisation du trafic maritime et systèmes de signalement des navires

75. À sa vingt et unième session, l'Assemblée de l'OMI a confirmé la décision du Comité de la sécurité maritime concernant les amendements à apporter aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime (A/54/429, par. 160)¹⁶.

76. Le Sous-Comité de la sécurité de la navigation a notamment approuvé, pour adoption par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante-douzième session, en mai 2000, un système de signalement obligatoire des navires dans les eaux voisines du promontoire de Chengshan Jiao et, à titre de recommandation, un système d'organisation du trafic maritime. Le Sous-Comité a également approuvé, en la modifiant, la proposition formulée par les États-Unis d'Amérique concernant de nouveaux chenaux de navigation au large des côtes de la Californie (voir A/54/429, par. 162)¹⁷. Le Comité a examiné également le rapport soumis par l'Espagne à la soixante et onzième session du Comité de la sécurité maritime, l'an dernier, informant ce comité de son intention, à l'avenir, d'adopter unilatéralement des systèmes obligatoires de signalement des navires dans sa mer territoriale, notamment s'agissant de l'approche des ports, des zones où la circulation maritime est importante, des zones dangereuses pour la navigation ou des zones écologiquement fragiles, afin d'optimiser la sécurité de la navigation et de prévenir les accidents maritimes. Ces mesures, selon l'Espagne, seraient conformes à l'article 21 1) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (MSC 71/20/12). Durant la session du Comité de la sécurité maritime, les États-Unis d'Amérique et la Fédération de Russie ont noté que la règle V/8-1 de la Convention SOLAS était très claire, puisqu'elle exigeait que tout système obligatoire de signalement des

navires soit d'abord soumis à l'OMI pour examen et adoption¹⁸. Le Sous-Comité a noté l'intention de l'Espagne d'adopter le système de signalement obligatoire dans ses mers territoriales conformément à la règle V/8-1 de la Convention SOLAS. Pour répondre aux préoccupations des autres délégations et assurer à ses autorités le droit d'appliquer ces systèmes, l'Espagne a informé le Sous-Comité de son intention de les faire connaître au Comité de la sécurité maritime¹⁹.

77. Au lendemain de la marée noire causée par le naufrage de l'*Erika* au large des côtes bretonnes en décembre 1999, le Premier Ministre français a annoncé, le 15 février 2000, une série d'initiatives tendant à renforcer la sécurité du transport maritime. À ce propos, une lettre datée du 18 février 2000 des Ministres français des affaires étrangères et des transports, accompagnée d'un mémorandum sur le renforcement de la sécurité de la navigation maritime, a été adressée au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale pour diffusion à tous les membres de l'OMI (lettre circulaire No 2208 de l'OMI). Il est dit dans cette communication du Gouvernement français que « les autorités françaises souhaitent que soient prises, dans les meilleurs délais, des mesures permettant de prévenir pour l'avenir des pollutions comme celle qui affecte aujourd'hui la France. Elles poursuivront naturellement, et tout particulièrement au cours de la prochaine présidence française, l'action engagée au sein de l'Union européenne sur ces questions. L'Organisation maritime internationale reste le cadre naturel de discussion de la décision propre à créer les conditions d'un transport maritime plus sûr et plus responsable ». Dans leur mémorandum, les autorités françaises réitérent la volonté de la France de prendre, avec ses partenaires de l'Union européenne, des mesures conformes au droit international de la mer et respectueuses des compétences de l'OMI. Les autorités françaises ont l'intention de proposer à leurs partenaires de l'Union européenne de renforcer la surveillance des navires polluants ou dangereux de plus de 300 tonneaux accédant aux eaux territoriales de l'Union pour se rendre dans un port de l'Union européenne. Ce dispositif comprendrait, d'une part, un signalement obligatoire lors de l'appareillage d'un port hors de l'Union européenne et 24 heures avant l'arrivée dans un port de l'Union et, d'autre part, la transmission préalable obligatoire, une fois par an, d'un dossier complet du point de vue de la sécurité. L'accès aux eaux territoriales de l'Union européenne pourrait être refusé pour des motifs de sécurité au vu de ces éléments.

78. Ce dispositif sera mis en place conformément au droit international de la mer, s'agissant en particulier des navires de plaisance et des navires protégés par une immunité. Conformément à l'esprit de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, s'agissant des navires qui passent dans les eaux territoriales de l'Union sans se diriger vers un port de l'Union européenne, la France proposera à ses partenaires de l'Union européenne de mettre en place un dispositif de signalement, à l'entrée dans les eaux territoriales de l'Union, des navires transportant des hydrocarbures ou des marchandises dangereuses en vrac ou certaines matières particulièrement dangereuses. Ce dispositif serait dûment notifié à l'Organisation maritime internationale. Son application dans les détroits de l'Union européenne se ferait, conformément aux articles 41 et 42 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en pleine concertation avec l'Organisation maritime internationale. Les autorités françaises ont également l'intention de mettre en place, en concertation avec les États membres de l'Union européenne, un signalement volontaire des navires de plus de 300 tonneaux de jauge brute transportant des hydrocarbures ou des marchandises dangereuses à l'entrée dans la zone économique exclusive des États membres de l'Union européenne. Ce signalement volontaire serait établi en conformité avec les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et respecterait les règles de navigation existantes dans la zone économique exclusive.

79. Le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, dans sa déclaration liminaire à la quarante-quatrième session du Comité de protection du milieu marin, a noté que, depuis l'accident de l'*Erika*, des réunions avaient été tenues par la Commission européenne et que, selon la presse, des mesures avaient été proposées. Un cadre général d'action avait également été proposé dans la lettre datée du 18 février 2000 que lui avaient adressée les Ministres français des affaires étrangères et des transports (voir par. 77 ci-dessus). Tout en constatant qu'il s'agissait là d'une réaction bien compréhensible, émanant de toute collectivité qui est sensible à la destruction de la vie en mer et à toute pollution du milieu marin, le Secrétaire général de l'OMI a cependant fermement réitéré sa position selon laquelle l'OMI devrait toujours, et sans exception, être considérée comme la seule instance où sont examinées et adoptées les normes relatives à la sécurité et à la pollution affectant le transport maritime international. Il a souligné que l'application régionale, et en-

core moins unilatérale, à des navires battant pavillon étranger de règles nationales plus rigoureuses que les normes fixées par l'OMI risquait de porter atteinte au transport maritime international et au bon fonctionnement de l'OMI elle-même, et devrait donc être évitée. Un grand nombre de délégations ont soutenu le Secrétaire général de l'OMI quand il a fait valoir à ce sujet que toute proposition d'améliorer la sécurité en mer ou la protection du milieu marin, au niveau réglementaire, résultant d'une enquête faisant suite à un accident, devait être discutée et concertée à l'échelle internationale dans le cadre de l'OMI, et non au niveau régional ou au niveau unilatéral²⁰.

b) Communications maritimes

80. Indépendamment des renseignements fournis aux paragraphes 55 et 56 concernant le Système mondial de détresse et de sécurité en mer, l'Organisation maritime internationale a signalé que son assemblée, à sa vingt et unième session, avait adopté la résolution A.888(21), « Les critères applicables à la fourniture de systèmes mobiles de communication par satellite dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) ». La résolution recommande aux gouvernements de mettre en place les systèmes mobiles de communication par satellite nécessaires au bon fonctionnement du Système mondial de détresse et de sécurité en mer. La résolution note que le système INMARSAT est à l'heure actuelle le seul système mobile de communication par satellite dont l'utilisation dans le cadre du SMDSM soit reconnue par les gouvernements contractants à la Convention SOLAS, mais que l'Organisation maritime internationale doit disposer de critères en fonction desquels elle puisse évaluer les capacités et les performances des systèmes mobiles de communication par satellite que les gouvernements pourraient soumettre à son approbation en vue de leur éventuelle utilisation dans le SMDSM.

c) Fourniture de services et partage des coûts

81. La Conférence internationale sur la sécurité de la navigation et la maîtrise de la pollution dans les détroits de Malacca et de Singapour, sur le thème « Financer et gérer des partenariats internationaux », a eu lieu à Singapour en octobre 1999 (voir A/54/429, par. 170 à 172). Trois questions ont été examinées : a) l'amélioration de la sécurité de la navigation dans les détroits; b) la coopération dans la prévention et la gestion de la pollution marine dans les détroits; et c) la

coopération en vertu de l'article 43 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il a généralement été reconnu que l'article 43 comportait une obligation incombant aux États utilisateurs de se concerter avec les États riverains d'un détroit, mais que les États riverains d'un détroit doivent prendre l'initiative et décider entre eux de la nature et de l'étendue de l'assistance qu'ils demandent et des modalités qu'ils souhaitent voir établir pour cette coopération. Les participants à la Conférence ont considéré qu'il devenait inévitable de mettre en place un système de financement pour appliquer l'article 43 s'agissant des détroits de Malacca et de Singapour. Certains ont marqué leur préférence pour un régime volontaire, tandis que d'autres ont proposé la création d'un fonds d'affectation spéciale dans le cadre d'une conférence internationale. Il a été admis que l'une des principales questions à résoudre était celle d'un système de gestion du mécanisme de financement qui réponde aux intérêts des États riverains des détroits et des États utilisateurs²¹.

C. Application des textes internationaux

1. Mise en oeuvre par l'État du pavillon

82. À la Conférence maritime internationale Mare Forum, qui s'est tenue à Amsterdam en juin 1999, les différentes autorités de tutelle de la circulation maritime et les compagnies de navigation ont discuté des moyens de trouver le bon équilibre entre les forces du marché et des mesures de nature administrative pour que les pratiques optimales de navigation maritime soient privilégiées, au détriment des pratiques déficientes. L'une des idées avancées, qui a été reprise par de nombreux participants à la Conférence et qui serait susceptible non seulement d'améliorer le respect des normes de navigation maritime mais également rendrait plus rentable l'adoption de pratiques optimales en matière de navigation maritime, consiste à élaborer un réseau de registres de contrôle de la qualité. Le principe en consisterait à soutenir le travail accompli par l'Organisation maritime internationale pour améliorer les activités des États du pavillon et pour examiner comment éliminer, ou tout au moins réduire notablement, les avantages de coût qui profitent aux transporteurs maritimes qui ne respectent pas les normes de qualité. La Conférence a décidé de créer un groupe de travail qui tiendrait sa première réunion en septembre 1999 et qui a procédé à un premier examen officieux de

la façon dont cette nouvelle notion pourrait être élaborée pratiquement²².

83. En dehors des renseignements qu'elle a communiqués sur le Recueil ISM (voir plus haut par. 54) l'Organisation maritime internationale a signalé l'adoption, par son assemblée, à la vingt et unième session, de la résolution A.880(21) intitulée « Application du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) d'ici au 1er juillet 2002 ». Cette résolution prie instamment les gouvernements membres, les gouvernements contractants à la Convention SOLAS et les compagnies maritimes de prendre d'urgence les mesures qui s'imposent pour garantir que les navires et les compagnies de navigation qui doivent être titulaires de certificats ISM à compter du 1er juillet 2002 possèdent bien ces certificats et ont bien achevé tous les préparatifs nécessaires pour satisfaire aux prescriptions du Code après cette date. La résolution note que la Convention SOLAS ne prévoit pas de prorogation des délais d'introduction du Code ISM.

84. L'Organisation maritime internationale a expliqué que le Code ISM établissait des objectifs de contrôle de la sécurité, qui consistent à offrir des pratiques d'exploitation et un environnement de travail sans danger, établir des mesures de sécurité contre tous les risques identifiés et améliorer constamment les compétences du personnel à terre et à bord des navires en matière de sécurité. Le Code prévoit l'adoption d'un système de gestion de la sécurité par « chaque compagnie », celle-ci étant définie comme le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne tel que l'armateur gérant ou l'affréteur de coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire (ce code est décrit au paragraphe 221 du document A/53/456). Le Code définit également la responsabilité et l'autorité du capitaine du navire. La compagnie doit préciser, dans le système de gestion de la sécurité, que l'autorité supérieure appartient au capitaine. Le Code traite ensuite de l'équipage et met l'accent sur l'importance de la formation.

85. L'Organisation maritime internationale a signalé l'adoption par son assemblée à sa vingt et unième session de la résolution A.881 (21), intitulée « Auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon », et de sa formule d'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon (voir A/54/429, par. 187 et 188). La résolution affirme que l'État du pavillon est responsable au premier chef de la mise en place d'un système adéquat et efficace de contrôle des navires battant son

pavillon, et de s'assurer qu'il respecte les règles internationales pertinentes. La résolution de l'OMI exhorte les Gouvernements membres à procéder à une auto-évaluation de leur capacité et de leur performance, pour ce qui est de donner pleinement effet aux divers instruments auxquels ils sont parties.

86. À la huitième session du Sous-Comité de la mise en oeuvre par l'État du pavillon, en janvier 2000, le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale a informé le Sous-Comité que, jusqu'à présent, il n'avait reçu que sept formulaires entièrement remplis et un formulaire partiellement rempli. Il a demandé instamment aux États membres qui ne l'avaient pas encore fait de remplir ces formulaires d'auto-évaluation et de les lui remettre. Le Sous-Comité s'est mis d'accord sur une liste de critères (voir A/54/429, par. 189) et sur une série d'indicateurs de performance de la façon dont l'État du pavillon respecte les recommandations figurant dans les résolutions de l'Assemblée de l'OMI A.847(20), « Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI », et A.881(21), « Auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon ». Le Sous-Comité s'est mis d'accord sur un projet de circulaire du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la protection du milieu marin, qui inclurait les critères et les indicateurs de performance, et serait soumis à ces deux comités pour accord (voir rapport de la huitième session du Sous-Comité, FSI 8/19, annexe 2). Le Comité de la sécurité maritime examinera le texte de la circulaire et toute proposition relative à celle-ci à sa soixante-douzième session, en mai 2000.

87. En ce qui concerne la suite donnée par l'Organisation maritime internationale à l'invitation, consignée à l'alinéa a) du paragraphe 35 de la décision 7/1 de la Commission du développement durable (voir A/54/429, par. 183), et à la demande figurant dans la résolution A/54/32 de l'Assemblée générale, il est à noter que le Sous-Comité de la mise en oeuvre par l'État du pavillon a examiné le rôle de l'OMI dans l'examen des raisons de l'absence de mise en oeuvre, par l'État du pavillon, comme cause principale des opérations de pêche illégale, non réglementée et non signalée. Diverses opinions ont été exprimées sur la question au sein de ce comité, notamment les suivantes : ces catégories d'opérations de pêche constituent un problème important, et il faut donc encourager de nouvelles formes de coopération entre la FAO et l'OMI (voir également par. 120 à 125); l'opinion que, bien

que le Protocole de Torremolinos de 1993 ne soit pas encore entré en vigueur, un certain nombre de règles en vigueur étaient applicables aux navires de pêche, comme le chapitre V de la Convention SOLAS, les annexes I et V de la Convention MARPOL, le Règlement pour prévenir les abordages en mer, etc., les aspects de ces règles ayant trait aux navires de pêche devaient être examinés par le Sous-Comité; et enfin, l'idée que ce n'est pas à l'OMI qu'il appartient de s'assurer que les navires de pêche respectent bien les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le Sous-Comité a noté aussi que l'OMI n'était pas l'organisme compétent, s'agissant de la nationalité des navires visée à l'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et que l'OMI ne devait donc pas ouvrir un débat sur le sujet. Après des discussions approfondies, le Sous-Comité a décidé de recommander au Comité de la sécurité maritime et au Comité de la protection du milieu marin de créer un groupe de travail commun spécial OMI/FAO. Le Comité de la protection du milieu marin, à sa quarante-quatrième session (mars 2000), a également accepté en principe, sous réserve d'un nouvel examen par le Comité de la sécurité maritime, d'établir le groupe de travail commun proposé OMI/FAO (voir par. 124).

88. L'Australie, le Canada, la France, la Pologne, le Portugal, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Singapour et la Commission européenne, dans une communication soumise à la soixante-douzième session du Comité de la sécurité maritime (MSC 72/7/2), ont invité ce comité à donner pour instructions au Sous-Comité de la mise en oeuvre par l'État du pavillon : a) d'examiner la mise au point de mesures contraignantes, si les membres de l'OMI le jugent approprié, pour faire en sorte que les navires de tout pavillon respectent les règles et normes internationales de façon à donner pleinement effet à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et, ce faisant, aux conventions de l'OMI auxquelles l'État du pavillon est partie; et b) déterminer la forme que devrait prendre un tel instrument, et sa relation avec le droit international applicable et les instruments de l'OMI.

89. Les États-Unis d'Amérique, dans leur communication au Sous-Comité au titre du point intitulé « Incidences de la perte par un navire, du droit de battre le pavillon d'un État », ont apporté des informations sur la pratique américaine à ce sujet (FSI 8/6/2). La délégation des États-Unis a déclaré que, pour maintenir

une relation authentique entre le navire en question et l'État du pavillon, les États-Unis avaient réglementé la possibilité de battre pavillon américain. Les autorités des États-Unis d'Amérique ne conféraient à un navire donné la nationalité américaine que s'il était la propriété intégrale d'un ou plusieurs Américains, et si son équipage était surtout américain. Un navire immatriculé conformément à la législation américaine ne pouvait être immatriculé dans un autre pays ou être exploité sous l'autorité d'un autre pays sans l'accord des autorités américaines.

90. Sur la question du transfert de pavillon, le Sous-Comité a admis qu'il y avait là plusieurs problèmes juridiques et que l'élaboration de directives qui permettraient d'aider les administrations nationales dans les procédures d'octroi et de retrait du pavillon serait utile. À ce sujet, la délégation britannique a souligné que la question était d'une importance particulière s'agissant de la piraterie et des navires volés qui demandaient une nouvelle immatriculation; elle soumettrait un document à la soixante-douzième session du Comité de la sécurité maritime. Le Sous-Comité a invité les membres à soumettre des observations et des propositions à sa prochaine session et a invité la délégation britannique à établir de premières directives sur ce sujet (FSI 8/19, par. 6.2 à 6.5).

2. Contrôle par l'État du port

91. Parmi les principales activités qu'elle mène pour assurer l'application uniforme de ses normes de sécurité et de protection de l'environnement, l'OMI a mentionné la mise au point d'accords régionaux sur le contrôle par l'État du port. Depuis la signature du Memorandum d'accord de Paris, le premier de ce type, l'Organisation s'est attachée à faire adopter la formule dans toutes les régions du monde. Quatre autres mémorandums, couvrant respectivement l'Amérique latine, l'Asie et le Pacifique, les Caraïbes et la Méditerranée, sont entrés en vigueur (voir également A/54/429, par. 190 à 207). Deux nouveaux accords ont été signés depuis, l'un pour l'océan Indien, l'autre pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Des textes préliminaires ont également été approuvés pour les États de la mer Noire et pour le golfe Persique.

D. Accidents et incidents de mer

92. Outre les informations sur le SMDSM mentionnées plus haut (par. 55 et 56), l'OMI a indiqué que son

Assemblée avait adopté à sa vingt et unième session, en novembre 1999, la résolution A.894(21), intitulée « Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR) », à laquelle sont annexées les procédures d'amendement et de mise à jour du Manuel établi conjointement par l'OMI et l'OACI et publié par ces deux organisations en 1998. La résolution confie au Comité de la sécurité maritime le soin d'adopter les amendements au Manuel, après avoir, par l'intermédiaire de ses organes subsidiaires, pris connaissance des propositions d'amendements et/ou d'adjonction et procédé à leur évaluation. Le Manuel IAMSAR a été mis au point pour aider les États à s'acquitter des obligations que leur imposent la Convention relative à l'aviation civile internationale, la Convention SOLAS et la Convention SAR.

93. L'Assemblée de l'OMI a également adopté la résolution A.884(21), intitulée « Amendements au Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer [résolution A.849(20)] », qui incorpore des directives pour les enquêtes sur les facteurs humains audit Code, en vertu duquel chaque État du pavillon est tenu d'effectuer une enquête sur tout accident de mer grave ou très grave et d'en communiquer les résultats à l'OMI (voir A/52/487, par. 138 à 141 et A/53/456, par. 217). L'État du pavillon doit en l'espèce se conformer au Code qui propose une approche commune permettant de déterminer correctement les causes des accidents et incidents de mer.

VI. Criminalité en mer

94. La notion de paix et de sécurité dans les océans ne n'entend plus seulement de la sécurité politique et militaire, mais recouvre également la sécurité des ressources et de l'environnement. Il faut aussi y ajouter la lutte contre la criminalité en mer, qui ces dernières années a lourdement mis à contribution les moyens de répression des États et posé un problème que la plupart d'entre eux, notamment les petits pays insulaires en développement, n'ont pu encore résoudre.

95. L'OMI a signalé que son Assemblée avait adopté, à sa vingt et unième session, la résolution A.900(21), qui stipule que l'un des principaux objectifs de l'OMI dans les années 2000 est d'encourager les gouvernements et le secteur maritime à intensifier leurs efforts en vue de réprimer les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et des personnes à bord et mena-

cent l'environnement (en particulier le terrorisme en mer, les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires, le trafic illicite de drogues, les migrations illégales par mer et les cas d'embarquement clandestin (voir également par. 50).

A. Piraterie et vols à main armée

96. Dans son exposé sur l'évolution de la situation dans son domaine de compétence, l'OMI a indiqué qu'elle avait pris de nouvelles initiatives ces dernières années pour aider les États à réprimer les actes illicites commis en mer. L'Assemblée, dans sa résolution A.738 (18) relative aux mesures destinées à prévenir et à réprimer la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires, a chargé le Comité de la sécurité maritime de maintenir cette question à l'étude et celle-ci figure dans le plan de travail à long terme. Le secrétariat de l'OMI publie chaque mois un rapport sur les actes de piraterie et les vols perpétrés à l'encontre de navires et s'est penché sur la question des moyens à mettre en oeuvre pour lutter contre toutes les formes d'actes illicites commis en mer.

97. Depuis la publication du rapport du Secrétaire général de 1999 (voir A/54/429, par. 231 à 233), 166 actes de piraterie ou de vol à main armée ont été signalés à l'OMI, entre le 1er mai et le 30 novembre 1999²³. Selon le dernier rapport annuel (1999), publié par le Bureau maritime international et la Chambre internationale de la marine marchande, 285 actes de piraterie²⁴ ou vols à main armée avaient déjà été signalés au centre spécialisé du Bureau au 31 décembre 1999, mais celui-ci s'attendait à ce que la liste des incidents survenus au cours de l'année s'allonge encore. Les deux tiers des incidents notifiés sont concentrés dans sept zones : 113 en Indonésie, 23 au Bangladesh, 18 en Malaisie, 14 en Inde, 13 dans le détroit de Singapour et 11 dans la région de la Somalie et de Djibouti et du Nigéria. Le nombre d'attaques perpétrées dans les eaux territoriales indonésiennes ou à proximité a presque doublé par rapport à 1998. En Somalie, des pirates auraient capturé des navires pour demander des rançons et le Bureau maritime international a invité les navires à rester à 50 milles au moins des côtes de cet État. On trouve également dans le rapport du Bureau des informations sur les initiatives prises récemment pour lutter contre la piraterie, notamment la mise au point d'un système embarqué de localisation par satellite spécialement conçu pour localiser les navires en

mer ou au port, ainsi que sur les mesures adoptées par des États.

98. En octobre 1999, l'OMI a organisé une mission d'experts au Nigéria, ainsi qu'un séminaire régional pour les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Elle a prévu de clore la série la plus récente de séminaires et ateliers régionaux sur la lutte contre la piraterie par un séminaire organisé en Inde en mars 2000 à l'intention des pays de la région de l'océan Indien (document de l'OMI MSC 72/17/1). Il sera rendu compte de la conclusion de ces séminaires lors de la soixante-douzième session du Comité de la sécurité maritime, en mai 2000.

99. Le Groupe de travail par correspondance, qui a été créé à la soixante et onzième session du Comité de la sécurité maritime pour rédiger un premier projet de texte sur les enquêtes et les poursuites relatives aux actes de piraterie et aux vols à main armée, présentera son rapport à la soixante-douzième session du Comité, en même temps que le texte préliminaire d'un projet d'instrument (MSA 72/17/4).

100. À sa soixante-douzième session, le Comité de la sécurité maritime sera également invité à examiner une proposition du Royaume-Uni (voir par. 90 ci-dessus) et une proposition de la France visant à l'adoption d'une circulaire donnant aux Centres de coordination du sauvetage maritime (MRCC) des directives définissant de manière plus détaillée que dans les circulaires actuelles du Comité sur la piraterie et le vol à main armée, le rôle qui leur revient en cas d'incident et les mesures préparatoires et opérationnelles qu'ils doivent prendre²⁵. En principe, le rôle des MRCC est limité aux recherches et au sauvetage en mer.

101. Dans sa dernière résolution relative aux océans et au droit de la mer (résolution 54/31), l'Assemblée générale des Nations Unies s'est une nouvelle fois déclarée inquiète de la menace croissante que font peser sur la navigation la piraterie et les vols à main armée en mer, et a exprimé ses remerciements et son appui à l'OMI pour les activités qu'elle mène dans ce domaine (voir également la résolution 54/32). L'Assemblée a demandé aux États de coopérer pleinement avec l'OMI dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée contre des navires, y compris en présentant à cette organisation des rapports sur les incidents, d'appliquer les directives de l'OMI sur la prévention des actes de piraterie et des vols à main armée, de coopérer avec le Groupe de travail par correspondance chargé d'établir à

l'intention des gouvernements des directives types concernant les enquêtes menées au sujet d'attaques contre les navires et les poursuites à engager contre leurs auteurs, et de s'associer aux autres initiatives de l'OMI dans ce domaine.

102. L'Assemblée générale a également prié instamment tous les États, en particulier les États côtiers situés dans les régions touchées, de prendre toutes les mesures nécessaires, y compris dans le cadre de la coopération régionale, pour prévenir et combattre la piraterie et les vols à main armée en mer, d'enquêter ou de coopérer aux enquêtes sur de tels incidents partout où ils se produisent et de traduire en justice les auteurs présumés, conformément au droit international. Enfin, l'Assemblée a engagé les États à devenir parties à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et à son protocole, et d'en assurer l'application efficace.

B. Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

103. Comme l'a rappelé le Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID), l'article 17 de la Convention des Nations Unies de 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes demande aux parties de coopérer en vue de mettre fin au trafic illicite par mer. Deux formes de coopération sont prévues. Premièrement, une partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite peut demander aux autres parties de l'aider à mettre fin à cette utilisation. Deuxièmement, une partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire battant le pavillon d'une autre partie se livre au trafic illicite peut demander à l'État du pavillon confirmation de l'immatriculation et, si celle-ci est confirmée, demander l'autorisation à cet État de prendre les mesures appropriées à l'égard du navire et, notamment, d'arraisonner celui-ci, de le visiter et, si des preuves de participation à un trafic illicite sont découvertes, de prendre les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes qui se trouvent à bord et de la cargaison. Pour faciliter cette coopération, il est stipulé qu'au moment où il devient partie à la Convention, chaque État désigne l'autorité ou, le cas échéant, les autorités habilitées à recevoir de telles demandes et à y répondre et le notifie au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

104. Le PNUCID considère essentiel, pour donner toute leur efficacité aux dispositions de l'article 17 relatives à la coopération, que les États parties à la Convention de 1988 désignent l'autorité ou, selon le cas, les autorités habilitées à accorder ou à refuser l'autorisation à un autre État partie d'arraisonner un navire soupçonné de se livrer au trafic illicite de drogues, de le visiter et de prendre toutes mesures appropriées. La ou les autorités nationales compétentes doivent être en mesure de répondre rapidement aux États qui ont demandé confirmation d'une immatriculation ou l'autorisation de prendre des mesures. On a en effet constaté qu'il était difficile d'appliquer pleinement les dispositions en question parce qu'il était impossible de vérifier rapidement l'immatriculation d'un navire, ou parce que les autorités compétentes n'avaient pas été désignées, ou bien encore parce que les autorités désignées n'avaient pas des pouvoirs suffisamment étendus pour pouvoir accorder ou refuser rapidement une autorisation. Dans bien des cas, les petits bateaux de plaisance ou bateaux de pêche ne sont pas immatriculés, et les États ne tiennent pas de registre central. Pour faciliter la coopération entre États prévue à l'article 17, le PNUCID a l'intention de collaborer avec les autorités compétentes, pour les aider à mettre au point le cadre juridique et les modalités d'intervention qui leur permettront de répondre rapidement aux demandes (voir également A/54/429, par. 218).

105. Pour l'OMI, le problème du trafic de drogues est couvert par les amendements apportés en 1990 à la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international. Le Comité de la simplification des formalités a adopté une série de normes et de pratiques recommandées à l'intention des autorités des États parties, mais ces dispositions ne sont applicables que dans la zone relevant de la juridiction de l'État du port. Il faudrait donc peut-être étudier la question de savoir si l'OMI doit envisager des mesures de lutte contre le trafic de drogues pouvant s'appliquer en dehors des limites de la juridiction de l'État du port, en tenant compte de l'article 108 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'article 17 de la Convention de 1988.

106. À sa vingtième session, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.872 (20), intitulée « Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux ». L'objet des directives est de pro-

poser des méthodes permettant de faire face au problème croissant que pose pour le transport maritime le trafic illicite de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs et pour prévenir ce trafic; assurer la liberté de mouvement des cargaisons inoffensives; déceler et contrôler les mouvements de précurseurs; déceler et contrôler le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes et empêcher leur mouvement sous le couvert d'opérations de chargement, de transit et de déchargement.

107. Les directives comportent deux chapitres intitulés respectivement « Prévention du trafic illicite de drogues » et « Contrôle du transport des précurseurs et des produits chimiques » (pour plus de détails, voir A/53/456, par. 132 et 133). Elles contiennent la liste des produits chimiques essentiels et précurseurs couramment utilisés dans la fabrication de stupéfiants et de substances psychotropes, (aux termes de la Convention de 1988). Dans une annexe fondée sur un rapport de l'OMS, on trouve un exposé des caractéristiques physiques des différentes substances illicites et des diverses formes de toxicomanie.

C. Trafic illicite de déchets dangereux et autres déchets

108. À sa cinquième réunion, la Conférence des parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (6-10 décembre 1999) a adopté la décision V/23 sur la prévention et le contrôle du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets, dans laquelle il était, entre autres, demandé aux parties de porter tout cas confirmé ou présumé à l'attention du secrétariat de la Convention de Bâle, d'organiser, avec l'aide du secrétariat, des stages de formation et d'élaborer des manuels de formation aux niveaux national et régional, à l'intention des agents des douanes et des forces de police, en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes, l'Organisation internationale de police criminelle et d'autres organes et organismes compétents, notamment les commissions régionales des Nations Unies et les secrétariats des accords régionaux traitant de questions analogues. La Conférence des parties a décidé qu'à l'avenir elle adopterait des procédures afin d'examiner les cas présumés de trafic illicite et d'aider les parties à prévenir, identifier, contrôler et éliminer le trafic illicite [(voir décision V/33 sur une gestion écologiquement rationnelle, par. 1 d)]²⁶.

D. Introduction clandestine de migrants

109. L'OMI signale que la résolution A.867(20) adoptée par son assemblée porte sur la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer (voir A/53/456, par. 140). L'Assemblée y a noté avec préoccupation des incidents mettant en cause des navires inférieurs aux normes utilisés pour le trafic ou le transport de migrants, qui avaient entraîné des pertes en vies humaines, et pris acte des travaux menés dans ce domaine par la Commission des Nations Unies pour la prévention du crime et la justice pénale. Elle a invité les gouvernements à coopérer et à redoubler d'efforts pour éliminer les pratiques dangereuses, y compris celles liées au trafic et au transport de migrants par mer, jusqu'à rassembler des informations sur ces pratiques et à les communiquer à l'OMI et aux gouvernements qui pourraient être concernés. L'Assemblée a en outre demandé aux gouvernements de retenir tous les navires peu sûrs et de communiquer à l'OMI tous les renseignements pertinents. Il a été demandé à l'Organisation d'examiner cette pratique du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de participer à l'élaboration de tout projet de convention sur le sujet.

110. À la suite de l'adoption de la résolution, le Comité de la sécurité maritime, à sa soixante-dixième session (décembre 1998) a approuvé l'adoption de mesures intérimaires visant à prévenir et à éliminer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer (MSC/Circ.896). En attendant l'entrée en vigueur d'une convention contre la criminalité transnationale organisée, y compris le trafic de migrants, la circulaire du Comité énonce des mesures intérimaires non contraignantes visant à prévenir et à éliminer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

111. La circulaire du Comité (voir également A/54/429, par. 223 à 228) dispose qu'un État qui peut légitimement soupçonner qu'un navire exerçant la liberté de navigation conformément au droit international et battant le pavillon ou portant une immatriculation d'un autre État, se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic et au transport de migrants par mer, peut le notifier à l'État du pavillon et demander confirmation de l'immatriculation si celle-ci est confirmée, demander l'autorisation à cet État de prendre les mesures appropriées à l'égard de ce navire.

L'État du pavillon peut notamment autoriser l'État requérant à arraisonner le navire, à l'inspecter et à vérifier si les conditions de sécurité y sont respectées.

112. La circulaire dispose également que lorsqu'il est constaté qu'un navire se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, les États devraient : a) informer immédiatement l'administration de l'État dont le navire est autorisé à battre pavillon ou dans lequel il est immatriculé des conclusions de l'examen des conditions de sécurité effectué conformément au paragraphe 12 de la circulaire; et b) engager immédiatement des consultations sur les mesures à prendre après avoir transmis ou reçu des informations sur le navire en question. Les États devraient prendre les mesures appropriées conformément à leur droit interne et aux dispositions du droit international applicables. Les États devraient également veiller à la sécurité et au traitement avec humanité des personnes à bord et à ce que toute mesure prise à l'égard du navire soit écologiquement rationnelle.

113. Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer et qu'il est conclu, conformément au droit international de la mer que ce navire n'a pas de nationalité ou qu'il a été assimilé à un navire sans nationalité, les États devraient inspecter le navire pour vérifier les conditions de sécurité selon que de besoin. Si les résultats de cette inspection indiquent que le navire se livre effectivement à des pratiques dangereuses, les États devraient prendre les mesures appropriées, conformément à leur droit interne et au droit international pertinents.

114. Le Centre des Nations Unies pour la prévention internationale du crime a indiqué que le projet de protocole révisé contre l'introduction clandestine de migrants par terre, air et mer (A/AC.254/4/Add.1/Rev.4) était examiné par le Comité spécial sur l'élaboration d'une convention contre la criminalité transnationale organisée (voir également A/54/429, par. 230). La section II du projet de protocole traite de l'introduction clandestine de migrants par mer. Les dispositions de l'article 7 (Coopération et entraide), de l'article 7 *bis* (Mesures contre l'introduction clandestine de migrants par mer), de l'article 7 *ter* (Clauses de sauvegarde) et de l'article 7 *quater* (Application) découlent des dispositions de la Convention des Nations Unies de 1988 contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes et de la circulaire MSC/Circ.896 de l'OMI (voir par. 111 plus haut). Ces articles ont été

examinés par le Comité spécial à sa sixième session (décembre 1999). Le débat portait principalement sur la manière d'appliquer le principe des instruments internationaux en vigueur à certains cas d'immigration clandestine. Le Comité spécial devait poursuivre l'examen du projet de protocole à ses huitième, neuvième et dixième sessions, en février, juin et juillet 2000, respectivement²⁷.

E. Passagers clandestins

115. Comme l'OMI l'a indiqué, la résolution A.871(20) adoptée par son Assemblée, à sa vingtième session, en novembre 1997, contient les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (voir également A/53/456, par. 154 à 159). Les directives soulignent la difficulté de régler les cas d'embarquement clandestin en raison des divergences entre les législations nationales des divers pays concernés. Certains principes de base peuvent toutefois être appliqués d'une manière générale. Les directives préconisent l'instauration d'une étroite coopération entre les propriétaires de navires et les autorités portuaires. Si la législation nationale le permet, les autorités nationales devraient envisager de poursuivre les passagers clandestins concernant tout dommage causé. Les pays devraient accepter le retour des passagers clandestins, lorsque ceux-ci en possèdent la citoyenneté ou ont le droit d'y résider, tandis que le pays où se trouve le port d'embarquement d'origine d'un passager clandestin devrait normalement accepter son retour, en attendant qu'une décision finale soit prise à son sujet. Tout devrait être mis en oeuvre pour éviter que le passager clandestin soit retenu à bord d'un navire.

116. Les directives décrivent ensuite plus en détail les responsabilités du capitaine, du propriétaire du navire ou de l'exploitant, du pays dans lequel se trouve le premier port d'escale prévu après la découverte du passager clandestin (port de débarquement), du pays du port d'embarquement d'origine du passager clandestin, du pays dont le passager clandestin semble ou prétend posséder la nationalité, de l'État dont le navire bat le pavillon et de tout pays traversé lors du rapatriement.

117. À sa vingt-septième session, le Comité de la simplification des formalités, a noté avec préoccupation le nombre considérables d'informations considérables fournies par les gouvernements membres et les organisations internationales²⁸ sur des incidents impliquant

des passagers clandestins, et la lourde charge qu'ils imposent aux navires et aux équipages concernés, ainsi qu'au secteur des transports maritimes dans son ensemble (voir également A/54/429, par. 241 à 243). Ces incidents, qui ne représentaient probablement qu'une fraction du problème réel, du fait que seulement un nombre limité d'administrations et d'organisations les avait signalés, démontraient qu'il était urgent de prendre des mesures pour remédier à ce problème. Le Comité a révisé la circulaire concernant la diffusion d'informations sur les incidents (FAL.2/Circ.50/Rev.1) et chargé le secrétariat de l'OMI de publier une liste trimestrielle des incidents et une analyse statistique du rapport reçu pour chaque année civile sur une base annuelle. Il a également créé un groupe de rédaction, afin notamment de déterminer les problèmes et les questions prioritaires qui pourraient faire l'objet de réglementations ultérieures et de proposer les meilleurs moyens d'appliquer le plus rapidement possible les Directives de l'OMI sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestins²⁹.

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

118. Le rapport annuel de 1999 (A/54/429, par. 244 à 248) souligne que l'utilisation durable des océans et des mers est indissociable de la mise en oeuvre effective de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et formule des observations sur les dimensions économiques, écologiques et sociales de ces océans et mers (la valeur économique des océans étant estimée à 1 à 7 billions de dollars et leur valeur écologique à 3 à 21 billions de dollars). Il convient de rappeler, compte tenu de l'approche intégrée des questions relatives aux océans adoptée par le Processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans, les résultats de l'importante étude réalisée en 1997 par le Comité inter-institutions du développement durable sur l'expérience acquise par le système des Nations Unies dans le domaine du développement durable. Ce comité a été créé en novembre 1992 par le Comité administratif de coordination, dans le but de promouvoir la coopération entre organismes du système des Nations Unies en vue de l'application d'Action 21 et des autres décisions de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et

le développement. Il avait également pour tâche de coordonner les mesures prises par ces organismes pour donner suite aux travaux de la Commission du développement durable et d'autres organes intergouvernementaux et processus concernant le développement durable.

119. Les conclusions de cette étude, qui ont été portées à l'attention de l'Assemblée générale par le CAC, soulignaient que la notion de développement durable constituait un cadre de référence pour toute la gamme des activités du système exécutées aux niveaux mondial, régional et national et préconisaient l'exécution de politiques interdépendantes visant à promouvoir le développement économique, l'égalité sociale et la viabilité de l'environnement (A/S-19/6, annexe, par. 2; A/54/131-E/1999/75, par. 6). Il fallait donc se garder de privilégier l'un de ces trois éléments au détriment des deux autres.

A. Conservation et gestion des ressources biologiques marines

1. Pêche maritime

120. La surexploitation des ressources vivantes du milieu marin, la surcapacité des flottes de pêche et le phénomène des prises accessoires et des rejets continuent d'inquiéter profondément la communauté internationale (voir notamment A/53/456, par. 261 à 265, et A/52/487, par. 191 à 197). En outre, la prévalence des activités de pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée demeure l'un des principaux problèmes qui touchent l'industrie de la pêche mondiale. Elle devrait avoir des conséquences importantes à long terme sur la gestion durable des pêches, comme l'a souligné le Comité des pêches de la FAO en février 1999 et l'ont reconnu la Réunion ministérielle de la FAO sur les pêches en mars 1999 et la commission du développement durable dans sa décision 7/1 (voir également A/54/429, par. 249 à 257).

121. L'Assemblée générale, dans sa résolution 54/32, a demandé à l'Organisation maritime internationale, agissant en coopération avec l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, les organismes et arrangements régionaux de gestion des pêcheries et les autres institutions internationales compétentes et en consultation avec les États et entités, de définir la notion de lien effectif entre le navire de pêche

et l'État, en vue de faciliter l'application de l'Accord de 1995 sur la gestion des stocks de poissons.

122. Le Comité des pêches de la FAO a instamment prié les pays qui n'avaient pas encore ratifié l'Accord à le faire dans les meilleurs délais et, en attendant que l'Accord entre en vigueur, a suggéré que des mesures supplémentaires soient adoptées pour faire face au problème de la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée, appelant notamment l'attention de l'OMI sur les questions relatives au changement de pavillon et à l'immatriculation des navires de pêche. Suite à cet appel, des mesures ont été prises au niveau international, notamment l'élaboration d'un plan d'action international pour lutter contre ce type de pêche.

123. À l'occasion de la huitième session du Sous-Comité de l'OMI sur l'application de l'Accord par l'État du pavillon (Londres, du 24 au 28 janvier 2000), l'Australie, les États-Unis et le Canada ont invité le Sous-Comité à aider la FAO et la Commission du développement durable à lutter contre la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée en coopérant, d'une part, à l'adoption de mesures visant à favoriser le respect, par les navires de pêche de tous les États du pavillon, des règles et des normes internationales, notamment celles énoncées à l'article 91 de la Convention (Nationalité des navires) ou dans d'autres conventions pertinentes, et, d'autre part, à l'instauration d'un contrôle plus strict par les États du port, notamment vis-à-vis des navires de pêche qui profitent de l'incapacité ou du refus des États de s'acquitter de leurs obligations à l'égard des navires battant leur pavillon (voir aussi par. 87 ci-dessus). Le Sous-Comité s'est aussi entendu dire que, pour que des progrès soient faits dans ce domaine, il fallait que la FAO joue un rôle de premier plan et qu'elle fournisse des données et statistiques supplémentaires sur les navires de pêche en général et ceux qui se livraient à la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée en particulier; et que les aspects de ces activités de pêche qui avaient trait à la conservation et à la gestion des ressources halieutiques ne soient pas abordés dans le cadre des Directives pour le contrôle par l'État du port. À ce propos, l'Argentine a informé le Sous-Comité de la décision des membres de l'Accord de Viña del Mar de faire figurer l'inspection des navires sur la liste de contrôle utilisée en application des Directives pour le contrôle par l'État du port.

124. Le Sous-Comité a décidé de recommander au Comité de la sécurité maritime et au Comité de protec-

tion du milieu marin de l'OMI (CPMM) de créer un groupe de travail spécial commun OMI/FAO et invité la FAO à présenter un document où serait défini le mandat proposé de ce groupe à la soixante-douzième session du Comité de la sécurité maritime (mai 2000) pour examen (voir rapport du Sous-Comité sur les travaux de sa huitième session, FSI 8/19, par. 6.6 à 6.16). À sa quarante-quatrième session (mars 2000), le CPMM a accepté que l'OMI, comme elle y avait été invitée par l'Assemblée générale et la Commission du développement durable, aide la FAO dans sa lutte contre la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée, en s'intéressant notamment aux questions de sécurité et de prévention de la pollution par les navires de pêche. Il a aussi donné son accord de principe à la création du groupe de travail commun OMI/FAO, sous réserve de l'examen de la question par le Comité de la sécurité maritime³⁰ (voir aussi, plus haut, par. 87).

125. En coopération avec la FAO, le Gouvernement australien organisera à Sydney, du 15 au 19 mai 2000, une consultation d'experts sur la pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée afin de mettre au point l'ébauche d'un plan d'action international pour lutter efficacement contre toutes les formes de pêche illégale, non comptabilisée et non réglementée. Les décisions prises à cette occasion seront examinées par la FAO à l'occasion d'une consultation technique qui se tiendra à Rome du 2 au 6 octobre 2000. Le projet de plan d'action international sera ensuite présenté pour adoption au Comité des pêches de la FAO, à sa vingt-troisième session, en 2001.

126. En ce qui concerne les accords de pêche entre États côtiers en développement et États pratiquant la pêche hauturière, l'importance des bénéfices nets retirés par ces derniers de ces accords a à nouveau suscité des inquiétudes. Par exemple, le Maroc a récemment estimé que, depuis la signature de son premier accord de pêche en 1988, il avait perdu 3,5 milliards de dollars et plus de 60 000 emplois. Il est actuellement en train de renforcer son industrie de la pêche grâce à un investissement de 770 millions de dollars pour la période 1999-2003. D'ici à 2003, cette industrie devrait rapporter 1,3 milliard de dollars et afficher un taux de croissance annuelle moyen de 11%³¹. Un autre accord de pêche, signé dernièrement par la Papouasie-Nouvelle-Guinée, tenait compte des recettes que devait tirer ce pays des dépenses des navires de pêche hauturière dans des entreprises à terre. Malheureusement, on

a appris récemment que ces recettes étaient inexistantes car la plupart des navires de pêche ne faisaient pas escale dans les ports de Papouasie-Nouvelle-Guinée. En revanche, il a été signalé que la Namibie avait signé des accords de pêche avec l'Union européenne, qui tenaient compte de ses propres besoins nationaux, et avait développé l'emploi dans le secteur des pêches et augmenté les recettes fiscales tout en réduisant le volume des prises admissibles de façon à favoriser la reconstitution des stocks³².

127. La mariculture représente actuellement plus de 25 % de tous les produits de la mer récoltés. Récemment, le débat entre partisans de la mariculture commerciale et de la pêche traditionnelle est venu sur le devant de la scène. D'une part, on s'inquiète du risque que courent les pêcheurs traditionnels de perdre leurs moyens de subsistance au profit d'investisseurs extérieurs et de non-pêcheurs et de la menace écologique pour les écosystèmes littoraux. D'autre part, on reconnaît que la mariculture peut permettre d'accroître la production, créer des emplois et être une source de recettes en devises et de profits supplémentaires. En Inde, par exemple, les gouvernements des États et le Gouvernement fédéral envisagent de nouvelles sources de revenus et techniques pour les pêcheurs traditionnels dans le cadre de projets de mariculture écologiquement rationnels³³. En Tanzanie, un projet d'élevage de crevettes de plusieurs millions de dollars a été stoppé en janvier 2000 parce qu'il présentait des risques pour l'environnement³⁴.

128. Les mesures prises pour encourager l'adoption de modes de consommation qui réduisent les pressions qui s'exercent sur l'environnement et répondent aux besoins de base de l'humanité sont encouragés par l'Action 21. À cet égard, en ce qui concerne les pêcheries marines et la mariculture, plusieurs guides sur les choix offerts aux consommateurs ont été publiés. Les plus récents comprennent le guide des produits de la mer publié dans le cadre du Living Oceans Program de la National Audubon Society, des États-Unis, et celui du Monterey Bay Aquarium, en Californie. Le premier porte sur 34 espèces qui sont classées par catégorie allant de celles qui sont disponibles en quantité suffisante pour satisfaire les besoins de la population et celles dont les stocks ont déjà atteint des niveaux dangereusement bas. Le Monterey Bay Aquarium, dans le cadre de son programme de surveillance des prises, donne les noms de 11 espèces dont il recommande la consommation, de 14 pour lesquelles il recommande la

prudence et de 15 qui doivent être évitées, y compris la morue de l'Atlantique, le homard américain, la lotte, l'hoplostète orange, la légine australe, le requin, la crevette, l'espadon et le thon à nageoire bleue (voir le site Web de l'aquarium : <www.montereybayaquarium.org>). Cette liste a été établie en fonction de la taille des stocks mais aussi de considérations liées à l'impact sur l'environnement, aux risques et aux prises accessoires. L'organisation new-yorkaise Environment Defense Fund est en train de créer un site Web appelé provisoirement Seafood Scorecard, qui donnera des conseils aux consommateurs en faisant une large place aux produits de la mariculture (voir aussi par. 127 plus haut).

2. Diversité biologique des mers et des zones côtières

129. Comme l'a signalé le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, outre qu'il a adopté un programme de travail en vue de l'application du Mandat de Jakarta sur la diversité biologique des zones côtières et marines, il s'est mobilisé pour lutter contre le problème du blanchissement des coraux, qui suscitait des inquiétudes croissantes.

130. Pour aider l'Organe subsidiaire chargé de fournir des avis scientifiques, techniques et technologiques de la Convention sur la diversité biologique à examiner cette question à sa cinquième session, le Secrétaire exécutif du secrétariat de la Convention a organisé une consultation d'experts à Manille, du 11 au 13 octobre 1999, pour mettre en lumière les aspects scientifiques, techniques et technologiques les plus importants de ce phénomène compte tenu des résultats des recherches les plus récentes. La consultation d'experts a identifié plusieurs questions dont l'importance écologique, culturelle et économique des récifs coralliens pour les petits États en développement insulaires; les principaux facteurs menaçant la survie des récifs coralliens (outre les facteurs d'origine humaine tels que l'augmentation de la température de la mer en surface); le rôle du blanchissement des coraux comme cause potentielle d'une énorme perte de la diversité biologique et les conséquences socioéconomiques de ce phénomène. Elle a également identifié les principales lacunes et zones d'ombres scientifiques ainsi que les domaines mal connus et a recommandé des mesures prioritaires et proposé certaines interventions ainsi que le recours à l'approche écosystémique du blanchissement des coraux.

131. À sa cinquième session, qui s'est tenue à Montréal (Canada) du 31 janvier au 4 février 2000, l'Organe subsidiaire a approuvé les résultats de la consultation d'experts, qui insistait notamment sur le rassemblement de données sur tous les aspects du blanchissement des coraux et de ses effets à long terme; le renforcement des capacités, par le biais notamment de programmes de formation, pour mieux connaître les causes et les conséquences du blanchissement des coraux; l'élaboration et l'application de politiques adaptées, et notamment le recours aux cadres d'action existants pour appliquer les nombreuses mesures de conservation prévues dans le cadre de l'Initiative internationale sur les récifs coralliens et dans son nouvel appel à l'action (voir A/54/429, par. 321 à 324); l'identification et la création de nouveaux moyens de subsistance pour les personnes qui dépendent directement des services liés aux récifs coralliens; la coopération entre États parties à la Convention sur la diversité biologique, à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCCC) et à la Convention relative aux zones humides aux fins de l'évaluation des risques, du renforcement des capacités et de la recherche de solutions au problème du blanchissement des coraux; et la fourniture de services consultatifs aux institutions financières, et notamment au Fonds mondial pour l'environnement, qui financent ces activités; les efforts faits par la FAO et les organisations régionales chargées des pêches pour mettre au point et appliquer des mesures afin d'évaluer et d'atténuer les effets de l'augmentation de la température de la mer en surface sur les pêcheries; la mobilisation des programmes et mécanismes internationaux tels que la Banque mondiale, le Programme des Nations Unies pour le développement, le Fonds mondial pour l'environnement et les banques régionales de développement, afin qu'ils fournissent une assistance financière et technique au développement, ainsi que des sources nationales et privées à l'appui des initiatives visant à lutter contre les causes et les conséquences du blanchissement des coraux³⁵.

132. En ce qui concerne le thème de la biodiversité marine et côtière, y compris les moyens d'application du programme de travail sur la protection et l'utilisation durable des ressources de la biodiversité marine et côtière et l'analyse du phénomène du blanchissement des coraux, l'Organe subsidiaire a adopté des recommandations concernant : a) l'importance des rapports du secrétariat de la Convention sur les moyens d'exécution du programme de travail pour l'application

du Mandat de Jakarta, y compris la gestion intégrée des zones marines et côtières, les bioressources marines et côtières, les zones protégées marines et côtières, la mariculture, les espèces étrangères et génotypes, et ce pour évaluer leur efficacité, les facteurs de réussite et/ou les insuffisances ainsi que les résultats prévus ou attendus et les enseignements tirés de leur application; b) la coopération avec les organes internationaux compétents; c) l'intégration de la question du blanchissement du corail dans le programme de travail sur la diversité marine et côtière; d) la reconnaissance du rôle primordial du changement climatique dans le blanchissement du corail et la transmission des vues à la CCCC; e) la mise en oeuvre des mesures de lutte contre le blanchissement du corail telles que le renforcement des capacités, la recherche et le suivi, la participation communautaire et les programmes de sensibilisation du public; f) la présentation d'études de cas sur le blanchissement du corail pour diffusion à travers le mécanisme d'échange d'information (MEI); et g) l'examen des besoins en matière de ressources³⁶.

133. Le Comité de protection du milieu marin de l'OMI a convenu à sa quarante-quatrième session (mars 2000) d'examiner à l'avenir le rejet de polluants à proximité des récifs coralliens et d'autres zones sensibles riches en nutriments³⁷.

134. S'agissant de la répartition équitable des avantages tirés de l'utilisation de connaissances traditionnelles, des innovations et des pratiques ayant une incidence sur la conservation de la diversité biologique, il est intéressant de noter un qu'accord a récemment été conclu en Inde entre une communauté autochtone et un institut de recherche ayant des liens avec une société pharmaceutique indienne, aux termes duquel cette dernière commercialisera un tonique phytothérapeutique utilisant une plante locale. Selon les experts, on peut voir dans cet accord un modèle pour l'action de prospection des ressources biologiques approuvée dans la Convention sur la diversité biologique de 1992. Il pourrait s'agir de la première fois où certains avantages vont directement à la source des connaissances de médecine traditionnelle³⁸. Ce modèle est à noter, car il pourrait être applicable aussi à la diversité biologique des mers et des zones côtières.

135. Les rapports entre écosystèmes marins et diversité biologique marine sont extrêmement complexes. On en trouve une illustration dans la découverte récente des habitats liés aux mégapanaches sous-marines. Les éruptions volcaniques sous-marines projettent de

dessous le fond marin des roches en fusion très riches en minéraux et en biotes de formes étranges. Un effet secondaire de ces éruptions, découvert récemment (il a été observé en 1986), est qu'elles causent des tornades sous-marines géantes d'eau chaude, appelées mégapanaches. Lors d'une éruption sous-marine, il arrive que de l'eau en ébullition sorte du fond marin et s'étende jusqu'à former un disque de 16 km de large, ou même plus. Tout en augmentant de taille, ce disque entre en rotation et s'éloigne lentement de sa source, parcourant des mois durant des centaines de kilomètres. Les études récentes sur les mégapanaches ont montré que leur mouvement vertical peut amener de l'énergie et des aliments à la surface, de sorte que des zones océaniques considérées auparavant comme peu peuplées peuvent ensuite accueillir des biotes marins. Les bactéries qui consomment du méthane et d'autres substances nocives alimentent des vers marins d'un mètre de long et des bivalves minuscules. Ces biotes, dits thermophiles, ne peuvent survivre qu'en des points chauds proches du sol marin. L'étude récente des mégapanaches a montré qu'il pourrait s'agir d'écosystèmes mobiles, se déplaçant horizontalement, et transportant des thermophiles vers des zones où il n'y a pas d'activité hydrothermale.

136. Comme on l'avait fait observer dans les rapports précédents (A/50/713, par. 243 et 244, A/51/645, par. 229 à 232), la biodiversité des fonds marins en général, de même que des aspects plus précis (ressources génétiques des grands fonds marins ne relevant pas de la juridiction nationale, ressources génétiques de la haute mer), soulèvent des questions importantes. Il s'agit non seulement de la protection et de la sauvegarde de l'environnement marin, y compris celui des grands fonds marins et de la haute mer, mais aussi d'aspects tels que l'application du régime de recherche océanographique, le devoir de préserver et de gérer les ressources vivantes de la haute mer, et aussi la conservation et l'usage viable de la biodiversité marine en général.

B. Ressources non biologiques

1. Minéraux

Gisements pétroliers et gaziers sous-marins

137. Depuis ses débuts il y a à peine plus de 50 ans, l'industrie pétrolière et gazière en mer a régulièrement augmenté sa part de la production mondiale totale de

pétrole et de gaz, qui en représente à l'heure actuelle entre 25 et 30 %. On envisage maintenant d'exploiter des gisements situés à 3 000 mètres de profondeur, et à une distance des côtes allant jusqu'à 400 kilomètres. Selon les experts, il y aurait un élément, autre que l'accroissement constant de la demande mondiale d'énergie, qui aurait beaucoup joué pour le développement de l'exploitation des gisements pétroliers et gaziers sous-marins, et qui serait l'utilisation de technologies nouvelles, notamment l'acquisition, le traitement et l'interprétation de données sismiques à trois et à quatre dimensions (la quatrième étant le temps); les techniques de forage horizontal; les complétions sous-marines; les pipelines à phases multiples et l'usage d'installations flottantes de production, de stockage et de chargement.

138. Avec l'accroissement de la demande de pétrole et de gaz, l'exploration et l'exploitation en mer ont avancé vers des zones plus éloignées, plus difficiles, où il n'y avait guère eu auparavant d'activités de prospection et de découverte, vers les eaux profondes et vers certaines zones où des strates de sel occultaient autrefois ce qu'elles recouvraient. Les quatre régions où l'activité est la plus intense sont le golfe du Mexique, la mer du Nord, l'Afrique occidentale et l'Asie du Sud-Est.

139. L'Afrique occidentale, surtout les zones marines situées au large de l'Angola, du Cameroun, de la Guinée équatoriale, du Gabon, de la Namibie et du Nigéria, ont les activités pétrolières et gazières les plus intenses, en eau profonde pour la majorité d'entre elles. La découverte la plus récente est celle d'un champ pétrolifère au large du Nigéria annoncée par la Texaco, dont les forages, dans une zone située à 1 500 mètres de profondeur, ont atteint une profondeur totale d'environ 5 000 mètres. Les réserves pourraient y être supérieures à 1 milliard de barils d'équivalent pétrole (soit 140 millions de tonnes environ d'équivalent pétrole), ce qui en ferait une des découvertes les plus importantes qu'on ait jamais faites en eau profonde au large de l'Afrique occidentale.

Autres sources d'énergie

140. Les recherches se sont tournées aussi vers la récupération des hydrates de méthane, c'est-à-dire de composés gelés de méthane. Il existe sur les marges continentales du monde entier de grands gisements sous haute pression, à une profondeur allant de 200 à 500 mètres sous le sol marin. Selon les estimations

scientifiques, la teneur de carbone organique des hydrates de méthane se trouvant dans les sols marins est double de celle de tous les gisements de pétrole, de gaz et de charbon du globe, récupérables ou non. Les activités de R-D sur les sources d'énergie nouvelles et renouvelables (houle, marées, courants, vents de haute mer, gradient thermique des mers et gradient de salinité) n'en sont encore qu'au stade expérimental, mais l'énorme potentiel de ces sources est très généralement reconnu (les ressources mondiales d'énergie exploitable de la houle, par exemple, représenteraient selon des estimations prudentes quelque 400 milliards de watts).

Minéraux non combustibles³⁹

141. Les minéraux marins non combustibles se présentent à l'état consolidé, non consolidé et fluide, répartis sur les fonds des marges continentales et des bassins profonds, ainsi que dans l'eau de mer. Les gisements tassés peuvent être exploités par forage et excavation s'ils ne sont pas solubles (cas des minerais métalliques), ou par dissolution s'ils le sont (soufre, sels). Les gisements non consolidés se présentent sous forme de sédiments ou de nodules, récupérables par dragage. Les matières en dissolution ou en particulat, de même que l'eau douce, peuvent être extraites de l'eau de mer par diverses méthodes analogues au dessalement. Le rapport annuel de 1999 (A/54/429, par. 333 à 335) détaillait différents faits notables concernant les minéraux marins des marges continentales entrant dans la zone économique exclusive, consolidés (métaux, charbon, soufre, sels, potasse, phosphorite), non consolidés (matériaux industriels tels que sable et gravier, et sables minéraux contenant de l'or, du platine, des pierres précieuses, dont des diamants, de l'étain, du titane, etc.) et fluides (substances présentes dans l'eau de mer et l'eau douce). Pour ce qui est des minéraux des grands fonds marins relevant ou non de la juridiction nationale (nodules polymétalliques, croûtes cobaltifères, sulfures polymétalliques), ils étaient évoqués dans les paragraphes 336 à 343 de ce même rapport.

142. L'extraction du sable et du gravier demeure l'une des grandes industries extractives en milieu marin, fournissant des matériaux de construction et des matériaux pour la protection des côtes et la recharge des plages. Elle devrait continuer à se développer dans le monde entier par suite de l'accroissement de la population et de l'essor économique. Elle se pratique désormais plus loin des côtes, par souci d'éviter la dégra-

dation des plages et des côtes, ce qui permet d'éviter les effets nocifs de l'extraction côtière. L'essor rapide qu'a connu récemment l'extraction du diamant en mer (la valeur de la production annuelle est désormais estimée à 1 milliard de dollars) devrait se poursuivre, selon les experts. L'extraction d'eau douce destinée à la consommation, à l'agriculture et à l'industrie devrait continuer à se développer aussi, par suite de l'augmentation des besoins régionaux et de la rentabilité accrue des dépenses d'énergie consenties pour le dessalement.

143. Pour ce qui est des sulfures polymétalliques, les dernières évaluations font apparaître qu'il serait possible d'extraire les sulfures et les produits biologiques situés à proximité des gisements de sulfures des sites hydrothermaux des grands fonds. La manière la plus efficace d'éviter de détruire les écosystèmes associés serait de limiter l'extraction aux gisements de sulfures relictiques, à l'écart des sources chaudes en activité. En matière de technologie, le Japon met au point un robot d'extraction sous-marine qu'il doit essayer sur un gisement de sulfures polymétalliques dans sa zone économique exclusive dans la dépression d'Okinawa. L'Agence japonaise des mines procède à une étude de faisabilité en cinq ans sur ce grand gisement situé à une profondeur de 1 600 mètres. Si l'étude est concluante, le robot pourrait servir pour l'extraction des sulfures polymétalliques et des nodules polymétalliques.

144. Les premiers permis d'exploration de sulfures polymétalliques ont été délivrés par la Papouasie-Nouvelle-Guinée en 1997 (voir A/53/456, par. 302, et A/54/429, par. 339 et 340). Ce pays achève actuellement la mise au point de sa réglementation nationale en matière d'extraction en mer, tandis que d'autres pays insulaires du Pacifique (Fidji, Îles Salomon, par exemple) ont entamé la définition de leur propre réglementation en s'inspirant de celle de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, et en bénéficiant d'une aide de la Commission du Pacifique Sud pour les sciences de la terre appliquées (SOPAC), organisme technique financé par 18 gouvernements de la région. Depuis la découverte dans le Pacifique Sud, en 1984, de la première fumerolle hydrothermale, avec son gisement de sulfures polymétalliques, d'autres fumerolles et d'autres gisements ont été découverts au large de Fidji, de Tonga, et de la Papouasie-Nouvelle-Guinée. De grands gisements de nodules de manganèse ont été découverts au large des îles Cook, et des croûtes cobaltifères au large des États fédérés de Micronésie, des Îles Marshall et de Kiribati.

La SOPAC a fait savoir dans un communiqué que la mise en valeur des minéraux marins dans le Pacifique Sud pourrait mettre le développement durable à la portée de certains des pays les plus petits et les moins avancés du monde.

2. Installations et ouvrages au large

145. Les faits notables relatifs aux installations et ouvrages au large, qui sont souvent, mais pas toujours, associés à l'extraction pétrolière et gazière, étaient exposés dans le rapport annuel de 1999 (A/54/429, par. 345 à 360). Ils concernaient notamment la sécurité, la pollution résultant des activités en mer, les problèmes d'enlèvement et d'élimination, et le régime juridique et réglementaire international applicable aux unités mobiles au large.

146. L'élimination des installations désaffectées a été l'un des grands points des délibérations des parties contractantes à la Convention de Londres et de la Commission OSPAR pour la protection du milieu marin dans l'Atlantique Nord-Est. Une découverte récente pourrait être intéressante à cet égard : on a trouvé en mer du Nord, à une distance de 30 à 60 mètres de la surface, des colonies de coraux d'une espèce menacée se développant sur les parties en béton de vieilles plateformes pétrolières et gazières. Cette découverte a des répercussions importantes pour ce qui est du démontage des plates-formes pétrolières et gazières hors d'usage. Certains experts pensent qu'on pourrait envisager de laisser en place des parties d'ouvrage, par exemple le piédestal (énorme structure de béton), pour préserver les colonies de coraux qui s'y sont installées et aider ces coraux à s'implanter plus facilement dans ces zones marines.

C. Protection et préservation du milieu marin

1. Réduction et maîtrise de la pollution

a) Pollution due aux sources et activités terrestres⁴⁰

147. L'état d'application du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres après la première moitié de 1999 est examiné dans le rapport annuel de 1999 (A/54/429, par. 372 à 383). Parmi les questions examinées, on peut citer la phase opérationnelle du Bureau de coordination pour le Programme d'action mondial,

l'élaboration de programmes d'action régionaux, le fait que les eaux usées soient considérées comme l'une des principales sources de pollution d'origine terrestre, l'exécution du projet financé par le FEM concernant l'évaluation mondiale intégrée des eaux internationales (GIWA) et la création d'un centre d'échange.

148. À sa vingtième session tenue à Nairobi du 1er au 5 février 1999, le Conseil d'administration du PNUE a adopté la décision 20/19 B concernant le Programme d'action mondial dans laquelle il a souligné qu'il fallait prendre d'urgence des mesures pour accélérer la mise en oeuvre du Programme. Il a également décidé de procéder à la première évaluation intergouvernementale de l'état d'application du Programme d'action mondial en 2001 et invité le PNUE à organiser, d'ici à la fin de 1999, une réunion d'un groupe d'experts à laquelle participeraient les gouvernements, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales, pour faciliter les préparatifs de cette évaluation.

149. Les idées préliminaires concernant la portée, les résultats escomptés et le mode de conduite éventuel des deux réunions susmentionnées ont été examinées avec plusieurs gouvernements, organisations intergouvernementales, organisations non gouvernementales et représentants du secteur privé. Un mode d'établissement des rapports sur les progrès réalisés dans la mise en oeuvre du Programme d'action mondial aux niveaux national, régional et mondial est en voie d'élaboration. Une réunion préparatoire, prévue à La Haye du 26 au 28 avril 2000, portera notamment sur le processus menant à l'évaluation de 2001 ainsi que les résultats escomptés et les aspects financiers.

150. Les gouvernements entreprennent la plupart des activités nécessaires à la mise en oeuvre du Programme d'action mondial. Les organisations et programmes régionaux et internationaux, les organisations non gouvernementales et d'autres organisations feront également des contributions. Dans le cadre de la nouvelle orientation stratégique du Bureau de coordination pour le Programme d'action mondial, les trois principaux domaines d'action sont les suivants : a) évaluation et analyse axées sur l'action; b) mobilisation aux niveaux national, régional et mondial; c) évaluation des progrès réalisés et amélioration du Programme d'action mondial.

151. Dans la plupart des ateliers organisés par le Bureau de coordination, les gouvernements ont considéré que les eaux usées étaient une des principales sources

de pollution d'origine terrestre ayant des incidences sur la santé de l'homme et des écosystèmes et ils ont demandé au PNUE d'assigner un rang de priorité à cette source particulière de pollution. Le Conseil d'administration du PNUE a, dans sa décision 20/19 B, prié le Directeur exécutif, en coopération avec les gouvernements, les organes et organismes des Nations Unies et autres organisations compétentes, d'envisager la possibilité pour le PNUE de convoquer, d'ici à l'an 2000, une conférence mondiale sur le problème des eaux usées. En application de cette décision, le PNUE, en collaboration étroite avec l'OMS, le Centre des Nations Unies pour les établissements humains (Habitat) et le Conseil de coopération pour l'approvisionnement en eau et l'assainissement, a élaboré un plan d'action stratégique pour les eaux usées municipales. L'un des principaux résultats escomptés pourrait être un examen mondial de la situation, y compris l'ampleur du problème, les points difficiles et les causes profondes.

152. Le Programme d'action mondial a recommandé de créer un centre d'échange qui devrait en priorité mobiliser les expériences et les connaissances spécialisées, notamment aux fins de la facilitation de la coopération scientifique, technique et financière et du renforcement des capacités. Sur le plan mondial, le centre d'échange s'articule autour d'organisations responsables de catégories de source, conformément à ce qui est précisé dans le Programme d'action mondial et décrit plus en détail dans la résolution 51/189 de l'Assemblée générale, en date du 16 décembre 1996, concernant les arrangements institutionnels pour l'application du Programme d'action mondial (voir aussi A/53/456, par. 332 à 337). Le centre d'échange appuiera toutes les activités du secrétariat du Programme d'action mondial, la méthode de mobilisation aux niveaux local, national, régional et mondial devant être mise au point d'abord au cours de la période 2000-2001 pour la catégorie de source « eaux usées » (qui a été reconnue comme une priorité absolue dans les pays en développement) puis appliquée par la suite à d'autres catégories de source.

153. L'élément central du centre d'échange a été mis en place en septembre 1999 à la session extraordinaire de l'Assemblée générale consacrée aux petits États insulaires en développement (<www.gpa.unep.org>). Pendant la période 2000-2001, des noyaux régionaux ainsi que des noyaux par catégorie de source seront mis en place par les organismes des Nations Unies chefs de file, notamment pour les eaux usées (OMS), la mobili-

sation pour les éléments nutritifs et les sédiments (FAO), le pétrole et les déchets (OMI), les polluants organiques persistants (PNUE) et l'altération du milieu et la modification de l'habitat (PNUE). Au niveau de deux mers régionales (Caraïbes et Pacifique Sud), on a commencé à mettre en place des éléments d'un centre d'échange, des modèles étant attendus au début de 2000.

154. Le fait marquant intervenu au niveau régional a été l'élaboration du Protocole à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes, relatif à la pollution due à des sources et activités terrestres qui a été adopté à la Conférence de plénipotentiaires tenue à Aruba du 27 septembre au 6 octobre 1999. Convoquée par le PNUE, la Conférence était organisée conjointement par les Gouvernements d'Aruba (Royaume des Pays-Bas) et des Etats-Unis d'Amérique.

155. Comme il ressort du rapport du PNUE, en adoptant le Protocole, les pays de la région des Caraïbes ont fait un important pas en vue d'assurer la viabilité de leurs milieu marin et zones côtières et indiqué clairement que les gouvernements de la région sont engagés à prévenir et maîtriser la pollution due à des activités terrestres qui menacent la viabilité de l'environnement. C'est le premier instrument juridique d'une région en développement qui établit des normes régionales pour les eaux usées ménagères et préconise l'élaboration de lois, plans et programmes nationaux pour prévenir la pollution marine de source agricole.

156. Le Sous-Comité des océans et des zones côtières et le Sous-Comité des ressources en eau du Comité administratif de coordination (CAC) ont convenu du rôle et des responsabilités incombant aux deux sous-comités dans la promotion de la coopération interorganisations pour l'application du Programme d'action mondial. Les sous-comités offriront un cadre pour le renforcement de la coordination et de la coopération interorganisations en matière d'application du Programme d'action mondial comprenant les mesures ci-après : a) aider les organismes partenaires à contribuer à l'application du Programme d'action mondial; b) faire des observations et donner des conseils sur l'état d'application du Plan d'action mondial et sur ses plans d'élaboration futurs; c) examiner, le cas échéant, le rôle et les responsabilités de chaque organisme dans l'exécution du Plan d'action mondial; et d) servir d'instance de sensibilisation au Programme d'action mondial.

157. L'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel a indiqué que le secteur industriel contribuait pour beaucoup aux problèmes créés par les sources terrestres de pollution chimique du milieu marin bien que les eaux usées et les décharges municipales constituent un facteur important des problèmes généraux. Grâce à ses programmes intégrés nationaux, l'ONUDI contribue à la recherche de solutions aux problèmes des sources (de polluants) et activités terrestres (par exemple aquaculture et destruction des mangroves) qui ont une incidence négative sur le milieu marin. Par le biais de ses programmes, l'ONUDI donne également des conseils sur l'élaboration de politiques d'environnement, l'adoption de technologies propres dans le secteur manufacturier ainsi que la maîtrise de la pollution (contrôle du respect des dispositions, traitement des déchets municipaux et traitement des déchets industriels dangereux) et la gestion de l'environnement (évaluation de l'impact et des risques). L'ONUDI entreprend également des activités régionales, notamment le projet FEM sur l'écosystème marin du golfe de Guinée et le Programme de l'environnement marin de la mer Caspienne, et participera, en qualité d'organisme chef de file, au projet FEM sur la mer Jaune. Ces projets du FEM portent sur les questions transfrontières liées à la pollution d'origine terrestre et aux ressources halieutiques outre les problèmes propres à chaque pays. L'ONUDI vient d'achever la première phase du projet sur l'écosystème marin du golfe de Guinée. L'évaluation finale, qui vient d'être réalisée, recommande fermement l'exécution de la deuxième phase par l'ONUDI.

b) Pollution par immersion et gestion des déchets

Élimination des déchets

158. Comme il ressort du rapport de l'OMI, du fait des efforts constants de l'OMI et des parties contractantes à la Convention sur la prévention de la pollution marine par immersion de déchets et autres matières (la « Convention de Londres »), les activités d'immersion de déchets industriels ont quasiment été éliminées dans les États contractants. La Réunion consultative des parties contractantes à la Convention de Londres a également adopté une résolution interdisant, à compter de 1994, toute élimination et incinération en mer de déchets industriels ainsi que l'immersion de déchets radioactifs de faible niveau.

159. L'adoption en 1996 d'un Protocole à la Convention de Londres fera date dans la réglementation internationale et la prévention de la pollution marine par immersion des déchets. Le Protocole représente une évolution considérable dans l'approche face à la question de savoir comment réglementer l'utilisation de la mer comme décharge de déchets. Il interdit l'immersion de tout déchet à l'exception de ceux énumérés dans le traité. (Il s'agit d'un revirement total par rapport au système utilisé dans la Convention initiale qui interdit l'immersion de certaines substances et permet, en principe, l'immersion sous réserve de certaines conditions.) Le Protocole modifie substantiellement et globalement la Convention initiale et renforce l'application des mesures de précaution et du principe « pollueur-payeur ».

160. L'Assemblée générale, dans sa résolution la plus récente sur les océans et le droit de la mer (résolution 54/31) s'est inquiétée de la menace que continuait de faire peser sur les mers le rejet de déchets nucléaires et d'autres substances toxiques et a engagé les États à prendre, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention de Londres et de ses amendements, toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution de la mer résultant de l'immersion de matières radioactives et de déchets industriels. L'Assemblée a demandé aux États de devenir parties au Protocole de 1996 se rapportant à la Convention de Londres.

161. A la vingt et unième Réunion consultative tenue du 4 au 8 octobre 1999, les parties contractantes à la Convention de Londres ont poursuivi l'examen des questions liées à l'application et au respect de la Convention de Londres et au déversement de déchets radioactifs. La Réunion consultative a également adopté le nouveau mandat du Groupe scientifique [résolution LC.57(21)] et décidé d'inscrire l'interprétation de « déchets industriels » à l'ordre du jour de sa prochaine session et d'élaborer une interprétation plus cohérente et commune de l'expression « déchets industriels » ainsi que la contre-liste (annexe I, par. 11)⁴¹. À cet égard, il convient de noter que les participants à la Réunion n'ont pu parvenir à un consensus sur la question de savoir si l'élimination en mer du dioxyde de carbone provenant de la production d'énergie alimentée par des combustibles fossiles devait être considérée comme un déchet industriel bien que le Groupe scientifique ait conclu qu'elle l'était. La Réunion a décidé que le Groupe scientifique devrait rester vigilant quant aux faits nouveaux dans le domaine de l'élimination du

CO₂ et devrait en faire rapport aux futures réunions consultatives selon que de besoin⁴².

162. La vingt et unième Réunion consultative a décidé de ne pas créer à ce stade d'organe subsidiaire permanent sur les questions du respect des dispositions; elle convoquerait plutôt, selon que de besoin, le Groupe de travail *ad hoc* sur la notification et le respect des dispositions, qui a été créé à la vingtième Réunion consultative et qui s'est réuni pendant la vingt et unième Réunion consultative, au cours de ses sessions futures. La Réunion consultative a également décidé qu'elle maintiendrait à l'ordre du jour de ses sessions ordinaires les « questions relatives au respect des dispositions » (voir aussi A/54/429, par. 389).

163. Le Groupe de travail *ad hoc* sur la notification et le respect des dispositions s'est réuni du 4 au 7 octobre 1999 et, en réponse à la demande de la Réunion consultative, a : a) poursuivi l'élaboration de scénarios de non-respect des dispositions et recommandé des procédures destinées à y apporter des solutions; b) élaboré un projet de questionnaire sur les questions relatives au respect des dispositions; c) recensé les obstacles au respect des dispositions; et d) élaboré un plan de travail contenant un résumé des éléments permettant l'application du Protocole de 1996.

164. La Réunion consultative a reconnu que les six scénarios de non-respect des dispositions élaborés par le Groupe de travail rendaient pleinement compte de la situation⁴³. Elle a adopté le questionnaire sur les questions relatives au respect des dispositions que le Groupe de travail avait élaboré et a invité les parties contractantes à le remplir et à le renvoyer au plus tard le 17 mars 2000. La Réunion a également approuvé le schéma de proposition de projets préparé par le Groupe de travail pour traiter la question des obstacles au respect des dispositions de la Convention de Londres et adopté un plan de travail qui contenait un résumé des éléments permettant de mettre en oeuvre le Protocole de 1996⁴⁴.

165. L'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) a présenté le document intitulé « Inventaire des immersions de déchets radioactifs en mer » (IAEA-TECDOC-1105) à la vingt et unième Réunion consultative (LC21/INF.5). Le document analyse l'élimination contrôlée et délibérée de déchets radioactifs en mer de 1946 à 1993 et montre clairement que la plus grande partie des déchets radioactifs évacués en mer l'avaient été dans deux zones : le nord-est atlanti-

que et les mers arctiques. Cette pratique a eu lieu dans le nord-est atlantique jusqu'en 1983 et dans les mers arctiques jusqu'en 1993 (voir aussi A/54/429, par. 390 à 393).

166. Un projet de rapport sur les accidents et pertes en mer mettant en cause des matières radioactives a été établi par l'AIEA et serait présenté aux États membres de l'AIEA pour observations et approbation. S'agissant des rejets de source tellurique, l'AIEA a fait savoir à la Réunion qu'une base de données informatiques avait été mise en place et qu'elle était à l'essai. Ce travail était considéré comme un élément important de la contribution de l'Agence au Programme d'action mondial⁴⁵.

167. La vingt et unième Réunion consultative a adopté les Directives pour l'application de la notion de *minimis* en vertu de la Convention de Londres qui ont été élaborées par le Groupe d'experts *ad hoc* sur la question à partir d'un rapport de l'AIEA et examinées par un groupe de rédaction à la vingt et unième Réunion (voir aussi A/54/429, par. 392 et 393)⁴⁶. Les Directives consistent en une procédure d'évaluation étape par étape pour déterminer si une matière peut être considérée comme relevant de la notion de *minimis* aux fins de la Convention de Londres (et peut donc être immergée) ou si des évaluations supplémentaires sont nécessaires. Pour certaines matières, une évaluation spéciale peut s'avérer nécessaire pour déterminer si elles sont de *minimis*. L'AIEA élabore des directives pour la réalisation d'évaluations spécifiques. Dans l'intervalle, lorsqu'une partie contractante autorise l'immersion de matières en haute mer, sur la base d'une évaluation spécifique, elle devrait indiquer dans son rapport au secrétariat de la Convention les critères d'évaluation utilisés.

168. Lors de l'examen des niveaux de *minimis* de radioactivité, et après avoir passé en revue l'inventaire de l'AIEA, certaines parties contractantes ont noté que des déchets radioactifs (dont l'immersion était désormais interdite) avaient été immergés près des côtes d'États autres que l'État responsable de l'immersion. La Réunion a fait observer qu'au titre de la Convention de Londres, les États avaient le devoir de s'assurer que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommage à l'environnement d'autres États ou de zones situées en dehors des limites de leur juridiction nationale⁴⁷.

169. Le Protocole de 1992 (à la Convention de Bucarest pour la protection de la mer Noire) relatif à la

protection du milieu marin de la mer Noire contre la pollution d'origine tellurique, qui est entré en vigueur le 15 janvier 1994, sera examiné dans le but de remplacer la méthode des listes noire et grise par celle de la contre-liste qui a été adoptée en vertu du Protocole de Londres de 1996⁴⁸.

Mouvements transfrontières de déchets dangereux

170. La Conférence des parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, siégeant pour la cinquième fois en décembre 1999, a adopté le Protocole sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommage provoqué par les mouvements transfrontières de déchets dangereux et leur élimination (voir aussi *infra* par. 205).

171. La Conférence a également adopté la Déclaration sur la gestion écologiquement rationnelle, dans laquelle elle a souligné qu'il fallait d'urgence réduire la production de déchets dangereux et renforcer dans le monde entier les moyens de les traiter. La Déclaration et la décision V/33 portant le même titre définissent les principaux domaines sur lesquels doit porter la Convention dans les 10 années qui viennent, à savoir la prévention, la réduction, le recyclage, la récupération et l'élimination des déchets visés par la Convention; les techniques non polluantes; la diminution des mouvements transfrontières de déchets dangereux et autres déchets; la prévention et la surveillance du trafic illégal; la création de capacités institutionnelles et techniques; les centres régionaux et sous-régionaux; les échanges d'informations; la coopération et le partenariat entre parties intéressées; la mise en place d'un mécanisme visant à assurer le respect, la surveillance et l'application de la Convention et de ses amendements. Sur ce dernier point, dans leur décision V/16, intitulée « Surveillance de l'exécution et du respect des obligations énoncées dans la Convention de Bâle », les parties ont prié le Groupe de travail juridique d'élaborer à l'intention de leur sixième réunion un projet de décision portant création d'un dispositif transparent, économique et non obligatoire, géré par un organe déjà existant ou encore à créer, chargé de recommander les moyens d'assurer le plein respect de la Convention, d'en contrôler l'application et d'aider les parties à donner suite aux décisions de la Conférence. Cet organe pourrait être prié d'intervenir si une partie ou plusieurs parties rencontraient des problèmes particuliers

d'exécution dans leurs propres activités ou dans les activités d'une autre partie auxquelles elles participeraient directement⁴⁹.

172. La Conférence a également adopté la décision V/23 « Prévention et surveillance du trafic illicite de déchets dangereux et d'autres déchets » (voir par. 108) et la décision V/28 « Démantèlement des navires » (voir par. 44).

C. Pollution par les navires

173. On notera que plusieurs faits nouveaux dont il est question ailleurs dans le présent rapport intéressent aussi le domaine particulier de la pollution par les navires, par exemple les objectifs principaux de l'OMI pour la décennie prochaine (par. 50), le Programme intégré de coopération technique de l'OMI (par. 265 et 266), la mise en oeuvre par l'État du pavillon (par. 82 à 90), le contrôle par l'État du port (par. 91) et la responsabilité et l'indemnisation (par. 194 à 206).

174. Pour ce qui est de la prévention, de la réduction et de l'élimination de la pollution du milieu marin par les navires, l'OMI a constaté les grandes tendances exposées ci-dessous.

175. Sur le plan de la prévention de la pollution des mers, la tendance à améliorer la protection du milieu marin a été renforcée par l'adoption en 1997 d'une nouvelle annexe VI à MARPOL 73/78 relative à la prévention de la pollution atmosphérique par les navires.

176. La nécessité d'éliminer progressivement les peintures antisalissure utilisées sur les navires est devenu un sujet prioritaire pour l'OMI. Aussi une conférence diplomatique sera-t-elle organisée en 2000 ou 2001 pour réfléchir aux dispositions conventionnelles qui pourraient régir l'utilisation par les navires de revêtements antisalissure ayant des effets délétères sur le milieu marin. L'OMI prépare également une autre conférence diplomatique qui adoptera un instrument juridique régissant le déversement en mer d'organes aquatiques dangereux avec l'eau de ballast.

177. L'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (dite « Convention OPRC »), s'est traduite par la mobilisation de moyens nationaux et régionaux de réaction d'urgence en cas d'accident de pollution marine imputable aux navires. La Conférence sur la coopération

internationale pour la préparation et la réaction aux accidents de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses a adopté en mars 2000 le Protocole sur la préparation, la lutte et la coopération en matière d'événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (voir A/54/429, par. 427). Comme la Convention OPRC, ce protocole met en place un cadre global de coopération internationale en cas de pollution ou de menace de pollution accidentelle grave. Une substance nocive ou potentiellement dangereuse est définie dans le Protocole comme toute substance, hormis le pétrole qui, introduite dans le milieu marin, présente pour la santé humaine, les ressources vivantes et la vie marine, un risque probable de porter atteinte aux équipements de loisir ou de gêner les utilisations légitimes de la mer.

178. L'OMI a signalé qu'à sa vingt et unième session, son assemblée avait adopté la résolution A.897(21), intitulée « Amendements aux spécifications révisées pour la conception, l'exploitation et le contrôle des systèmes de lavage au pétrole brut (résolution A.446(XI), telle que modifiée par la résolution A.497(XII) ». Les amendements visent à simplifier le système de contrôle des lavages au pétrole brut pour écarter les risques sanitaires associés aux visites des citernes par les inspecteurs.

179. Ayant adopté en 1999 des amendements aux annexes I et II de MARPOL 73/78 (voir A/54/429, par. 401), le Comité pour la protection de l'environnement maritime (le « MEPC ») de l'OMI a adopté à sa quarante-quatrième session, en mars 2000, des Directives pour l'élaboration de plans d'urgence de bord contre la pollution des mers par les hydrocarbures et/ou les substances liquides nocives, et des amendements à la résolution MEPC.54(32), sur le même sujet (voir MEPC 44/12/1, annexes 2 et 3, et MEPC 44/WB.7, annexes 2 et 3).

180. Le déversement de substances nocives conditionnées transportées par mer tombe sous le coup de l'annexe III de MARPOL 73/78. Le MEPC a adopté à sa quarante-quatrième session des amendements à l'appendice et à l'annexe III (MEPC 44/WP.7, annexe 1).

181. L'annexe IV de MARPOL 73/78, qui régit le déversement des eaux usées normalement produites par les navires a été révisée pour en faciliter l'entrée en vigueur. À sa quarante-quatrième session, le MEPC a

approuvé le projet de texte de l'annexe 4 révisée et a adopté une résolution sur sa mise en application⁵⁰.

182. L'attention du MEPC a été attirée à sa quarante-quatrième session sur le problème des débris de plastique et les appareils de pêche à l'abandon dans le Pacifique Nord, qui marque la multiplication des violations des dispositions de l'annexe V de MARPOL 73/78. Le MEPC a approuvé des amendements à l'alinéa b) ii) du paragraphe 1 de la règle 3 et aux alinéas 1 b) et 3 a) de la règle 9 de l'annexe V, ainsi que des amendements aux Directives pour l'application de l'annexe V (MEPC 44/WP.7/ Add.1). Les États-Unis accueillent à l'automne 2000 un séminaire international sur les engins de pêche, les navires à l'abandon, et les déchets opérationnels (MEPC 44/INF.17).

183. À sa quarante-quatrième session encore, le MEPC a approuvé une proposition (MEPC 44/11/4 et Corr.1) tendant à faire de la mer du Nord une zone de contrôle des émissions de SO_x sous le couvert de l'annexe VI de MARPOL 73/78, ainsi qu'un projet de résolution de l'Assemblée relatif à l'utilisation de mazout de soute à faible teneur en soufre dans les parages déclarés zone de contrôle des émissions de SO_x en application de la règle 14 3) de l'annexe VI (MEPC 44/WP.5).

Application de MARPOL 73/78

184. À sa quarante-quatrième session, le MEPC a réglé toutes les questions qui restaient en suspens à propos du chapitre 4 (Mise en application) du projet de publication « MARPOL – Comment procéder » (voir A/54/429, par. 406 à 408), et autorisé l'édition et la diffusion du texte. Il a décidé que les dispositions de MARPOL qui complètent la Convention sur le droit de la mer ou doivent s'interpréter à la lumière de celle-ci figureraient dans une note de bas de page, avec indication des dispositions correspondantes de la Convention. Cette note figurera à la fin d'un paragraphe introductif expliquant les relations entre MARPOL et le droit international de la mer. Il n'y aura dans le texte aucun autre renvoi à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le Comité a également décidé de supprimer toute mention des « zones équivalentes » aux zones économiques exclusives.

185. L'OMI a annoncé qu'à sa vingt et unième session son assemblée avait adopté la résolution A.896(21), intitulée « Mise en place et utilisation d'installations de collecte des déchets dans les ports » (voir A/54/429, par. 410). Le MEPC y était prié d'élaborer des directi-

ves applicables à ce domaine. Il y était d'autre part noté que si le Manuel complet sur les installations portuaires de réception de l'OMI fournissait des indications et des conseils techniques, il était nécessaire d'établir des directives sur la meilleure façon de planifier la mise en place et l'utilisation d'installations portuaires de réception des déchets répondant aux besoins de leurs utilisateurs.

186. Un groupe du MEPC a travaillé à l'élaboration de ces directives, qui contiennent des informations sur la mise en place et l'amélioration des installations en question, sur la gestion des installations existantes et, enfin, sur la planification et la mise en place d'installations nouvelles. À sa quarante-quatrième session, le MEPC a approuvé par voie de résolution les Directives visant à garantir l'adéquation des installations portuaires de réception des déchets ainsi élaborées à cette même session, avec quelques amendements mineurs (MEPC 44/WP.8).

187. L'OMI a fait observer que le manque d'installations de réception des eaux de ballast sales, des huiles usées et des immondices dans certaines régions reste un problème majeur pour les navires et que cette carence était la cause principale de la pollution des mers. Les parties à MARPOL 73/78 sont tenues de mettre à la disposition des navires des installations adéquates dans les ports de commerce, les terminaux de chargement, les chantiers navals et les ports de plaisance. Cette disposition est d'une importance particulière pour les pays qui souhaitent que leur littoral soit proclamé zone spéciale. Les renseignements fournis par les États Membres sur les installations en question sont disponibles sur le site Web de l'OMI, à l'adresse <www.imo.org/imo/circs/mepc/listrec.htm>.

Progrès réalisés dans l'élaboration de nouveaux instruments

188. L'OMI a indiqué qu'à sa vingt et unième session, son Assemblée avait adopté la résolution A.895(21) intitulée « Systèmes antisalissure utilisés sur les navires » (voir A/54/429, par. 414 et 415). Le MEPC y était prié d'élaborer un instrument mondial juridiquement obligatoire pour faire face de toute urgence aux effets nuisibles des systèmes antisalissure utilisés sur les navires. Cet instrument devrait garantir l'interdiction à l'échelle mondiale de l'application de composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure pour navires d'ici au 1er janvier 2003, et l'interdiction totale de la présence de compo-

sés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure pour navires d'ici au 1er janvier 2008. L'Assemblée a approuvé l'organisation en 2001 d'une conférence qui adoptera l'instrument envisagé. Le Groupe de travail (voir A/54/429, par. 415) chargé de l'élaboration de celui-ci a décidé à la quarante-quatrième session du MEPC que le futur règlement s'appliquerait à tous les navires et aussi aux plates-formes en haute mer. Il a également étudié le rôle que devait jouer l'État du port et l'État du pavillon dans la mise en application de cette réglementation. À la prochaine session du MEPC (en octobre 2000), le Groupe procédera à l'examen article par article du projet d'instrument⁵¹.

189. Le Groupe de travail chargé par le MEPC d'élaborer un instrument juridique sur la gestion des eaux de ballast (A/54/429, par. 420) a siégé durant la quarante-quatrième session du MEPC. Il a dégagé une solution en deux temps pour la mise en oeuvre de l'instrument envisagé. Dans un premier temps, les navires visés par le texte seraient tenus de répondre à certaines obligations fondamentales en matière de gestion des eaux de ballast, en tout temps et partout dans le monde, obligations matérialisées par exemple par un plan de gestion des eaux de ballast, un registre de eaux de ballast, un registre de ballastage et la mise en place de certains dispositifs de gestion des sédiments. Les opinions ont divergé sur le point de savoir si la technique était à l'heure actuelle suffisamment avancée pour que l'on puisse exiger des navires, au titre de leurs obligations fondamentales, qu'ils procèdent à des choix de gestion de l'eau de ballast, par exemple à des échanges de ballastages. Dans un deuxième temps, chaque pays aurait le droit de désigner certains parages de ses eaux territoriales comme zones contrôlées de déballastage ou comme zones contrôlées de ballastage. Il procéderait à cette désignation conformément aux dispositions du droit international. Dans les zones ainsi définies, il imposerait des mesures différentes, ou plus sévères, en sus des obligations fondamentales. Le Groupe a décidé en principe qu'un pays ayant désigné une zone devrait en informer l'OMI, pour suite à donner. Il a également défini en principe les responsabilités respectives de l'État de pavillon, de l'État côtier, de l'État du port et de l'OMI.

Évolution dans les régions

190. Un atelier/colloque sur les dispositions à prendre au niveau régional pour mettre en place des installa-

tions de stockage ainsi que pour promouvoir l'adhésion à la Convention MARPOL 73/78 et sa mise en application et veiller à ce qu'elle soit respectée a été organisée par l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (ROPME) et le Centre d'assistance mutuelle en cas d'urgence dans le milieu marin en collaboration étroite avec l'OMI (au mois d'octobre 1999); les participants ont examiné une étude réalisée sur la possibilité de construire des installations de stockage (voir A/54/429, par. 422) et ont adopté un plan de travail à exécuter d'ici à juillet 2002. Les objectifs du plan sont la mise en place d'installations de stockage pour les déchets visés dans les annexes I, II et V de la Convention MARPOL, l'adhésion aux annexes I, II et V de la Convention MARPOL, leur mise en application et les mesures visant à en assurer le respect, et l'entrée en vigueur du statut de « zone spéciale » prévu dans les annexes I et V. À sa réunion du mois de décembre 1999, le Conseil exécutif de la ROPME a fait siennes les décisions du colloque (MEPC/44/INF.7).

d) Pollution résultant des activités en mer

191. À sa vingt et unième session, l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) a noté que le Comité de protection du milieu marin (CPMM) avait estimé qu'il fallait que le secteur de l'exploitation du pétrole et du gaz en mer et toutes les parties intéressées élaborent un guide des meilleures pratiques environnementales en matière d'exploitations pétrolières et gazières (voir A/53/456, par. 258) et avait décidé de rester saisi de la question. La délégation de la Fédération de Russie a souligné l'importance de l'élaboration du guide et exprimé l'opinion que le CPMM devrait examiner la question plus avant⁵². À la quarante-quatrième session du Comité, elle a proposé que le guide tienne compte de tous les aspects pertinents de la pollution des mers due aux activités au large, notamment la mise en place du plan d'urgence de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, la fourniture de matériel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et l'approfondissement de la question de la responsabilité en cas de déversement d'hydrocarbures (MEPC/44/13/2).

192. Au cours du débat qui a suivi, des opinions diverses ont été exprimées au sujet de la proposition de la Fédération de Russie, en particulier sur le rôle que devait jouer le CPMM dans l'élaboration du guide. Il a été généralement reconnu que les questions relatives à la préparation et à la lutte contre la pollution par les

hydrocarbures devraient être examinées par le Groupe de travail du CPMM sur la préparation et la lutte contre la pollution et la coopération en la matière et que la question de la responsabilité financière en cas de déversement d'hydrocarbures pourrait être examinée par le Comité juridique. Le CPMM a estimé que l'action liée aux aspects environnementaux touchant les activités d'exploration pétrolière ou gazière en mer devait continuer à être menée aux niveaux national et régional, comme la Commission du développement durable l'avait recommandé dans sa décision 7/1. Toutefois, considérant que les principes directeurs faisaient encore défaut dans certaines régions et que plusieurs pays avaient demandé à l'OMI de leur faire savoir comment lutter contre la pollution provenant d'activités en mer, le CPMM a décidé d'inviter les pays des régions qui disposaient déjà de principes directeurs et les organisations internationales intéressées à lui fournir des informations à ce sujet à sa session suivante, au mois d'octobre 2000. Après avoir été examinées et adaptées par le CPMM, ces informations pourraient être diffusées dans des circulaires du CPMM auxquelles les pays et les régions concernés pourraient se référer lorsqu'ils élaboreraient leurs principes directeurs. Le CPMM a été informé qu'une conférence internationale sur la prospection et la production du pétrole et du gaz, qui se tiendrait en Norvège au mois de juin 2000, examinerait les problèmes relatifs à l'environnement. Les résultats de la conférence seraient portés à l'attention du CPMM⁵³.

193. Lorsqu'il a examiné les questions particulièrement préoccupantes concernant la dégradation du milieu marin à sa session du mois d'août 1999, le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) a noté que les activités de prospection et d'exploitation du pétrole et du gaz en Asie du Sud-Est continuaient d'être menées sans qu'il soit tenu compte des études d'impact sur l'environnement qui devraient être effectuées au préalable. Même lorsque les entreprises commerciales étaient autorisées à entreprendre des travaux de prospection de combustibles fossiles qui devraient donner lieu à une étude d'impact sur l'environnement, il fallait que les autorités nationales et régionales compétentes veillent à ce que soient respectées les règles applicables à ces études pour en garantir l'efficacité⁵⁴.

e) Responsabilité et indemnisation

194. L'OMI a communiqué les informations ci-après sur les principales tendances qui se sont récemment manifestées dans ce domaine.

195. Un progrès important a eu lieu dans le domaine de la responsabilité et de l'indemnisation avec l'adoption, en 1996, de la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS) et le Protocole de 1996 portant modification de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. La Convention HNS établit un régime de responsabilité et d'indemnisation fondé sur un système à deux niveaux. Elle ne s'applique pas exclusivement aux dommages dus à la pollution, mais couvre aussi d'autres risques, notamment les risques d'incendie ou d'explosion causés par des substances dangereuses ou nocives. Le Protocole de 1996 prévoit un relèvement important des limites d'indemnisation prévues dans la Convention proprement dite en matière de créances maritimes concernant les dommages ayant entraîné mort d'homme ou préjudices corporels ainsi que les dommages causés à des biens.

196. La tendance à la réglementation internationale de la responsabilité et de l'indemnisation en matière de créances maritimes se poursuit avec l'examen par le Comité juridique de l'OMI d'un projet de traité sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les rejets de combustibles de soute.

197. À sa quatre-vingtième session, tenue au mois d'octobre 1999, le Comité juridique a décidé de constituer un Groupe de travail par correspondance sur l'application de la Convention HNS (voir A/54/429, par. 441). Le Groupe de travail a pour objet d'offrir une tribune pour un échange de vues concernant les questions liées à l'application de la Convention HNS et de suivre le processus de mise en application dans les États. Il a pour mandat d'offrir, en vue de l'entrée en vigueur à une date rapprochée de la Convention HNS au niveau mondial et à l'intention des éventuels États parties et des industries intéressées, des conseils sur les questions liées à l'application et à la mise en oeuvre de la Convention⁵⁵.

198. À sa quatre-vingtième session, le Comité juridique a examiné aussi, sur la base d'une version mise à

jour d'un projet de protocole à la Convention d'Athènes, trois questions principales – forme de l'assurance, juridiction et limite de la responsabilité – avant de procéder à un examen du texte article par article⁵⁶ (voir A/54/429, par. 443 à 447).

199. Le Comité juridique a décidé d'incorporer dans le projet de protocole une disposition visant à le rendre compatible avec les conventions relatives à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires (voir LEG 80/3/4). Il est également parvenu à un compromis sur la forme de l'assurance, en vertu duquel le transporteur qui procède effectivement au transport serait tenu d'assurer sa responsabilité sans toutefois restreindre les choix possibles en ce qui concerne les différents types d'assurance disponibles⁵⁷.

200. L'OMI a fait savoir qu'à sa vingt et unième session, son assemblée avait adopté la résolution A.898(21) relative aux « Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navire à l'égard des créances maritimes » (voir A/54/429, par. 449). La résolution contient des directives visant à encourager les propriétaires de navire à prendre des mesures pour garantir aux créanciers une indemnisation adéquate en cas d'événements mettant en cause leur navire afin de fixer la couverture d'assurance minimum que devraient avoir les navires.

201. Comme on l'a indiqué plus haut (voir par. 64), le Groupe de travail spécial d'experts OMI/OIT chargé d'examiner la question de la responsabilité et de l'indemnisation en cas de décès, de blessures et d'abandon de gens de mer, s'est réuni au mois d'octobre 1999 (voir A/54/429, par. 448) et a examiné séparément la question de l'abandon et la question de l'indemnisation en cas de décès et de blessures. À la réunion, la Confédération internationale des syndicats libres et les gens de mer ont exposé les problèmes inhérents à la pratique de l'assurance maritime (protection et indemnisation) qui n'exigeait pas que les créances de l'équipage soient couvertes, et ont indiqué qu'environ 5 % des navires dans l'ensemble du monde n'étaient pas assurés⁵⁸. La Fédération internationale des armateurs a fait observer qu'une indemnisation était prévue dans de nombreux contrats d'équipage et que, dans la plupart des cas, les propriétaires de navires prudents s'assuraient auprès des clubs P & I pour couvrir les créances des équipages⁵⁹.

202. Le Groupe de travail a reconnu que l'indemnisation en cas de blessures et de décès était

une question importante qui demandait à être réglée sans tarder. Après avoir examiné les instruments internationaux de l'OMI, de l'OIT et d'autres organisations applicables en la matière⁶⁰, il a estimé que ces instruments ne réglaient pas suffisamment bien le problème. Un certain nombre de problèmes concernant la couverture P & I restaient encore sans solution.

203. Le Groupe de travail a estimé qu'il avait besoin d'informations supplémentaires sur les régimes et systèmes nationaux relatifs à la garantie financière en cas de blessures et de décès. Sur la base des informations réunies, il étudierait les nouvelles formules qui pourraient être adoptées pour répondre à la question de la garantie financière en cas de blessures et de décès de membres d'équipage et de gens de mer et, en particulier, examinerait les solutions éventuelles suivantes : assurance obligatoire, assurance personnelle contre les accidents, fonds nationaux, un fonds international et autres propositions. Le Groupe a pris note de la proposition des propriétaires de navires et des gens de mer de se réunir officiellement avec des représentants des clubs P & I pour examiner les difficultés rencontrées et étudier les solutions qui pourraient être apportées en ce qui concernait certaines règles relatives à la couverture des clubs P & I et de rendre compte des résultats de leurs entretiens aux organes directeurs de l'OMI et de l'OIT⁶¹.

204. À sa quatre-vingtième session, le Comité juridique a résolu un certain nombre de questions importantes relatives à l'élaboration d'une convention concernant la responsabilité et l'indemnisation pour la pollution due aux combustibles de soute des navires. Le Comité a décidé de se fonder sur une définition du propriétaire du navire semblable à celle qui figurait dans la Convention LLMC et de prévoir que le propriétaire inscrit était tenu de souscrire une assurance. Le Comité a en outre décidé de recommander au Conseil de l'OMI de réunir une conférence diplomatique pendant l'exercice biennal 2000-2001 pour examiner le projet de convention (voir LEG 80/11, par. 69 à 115).

205. À sa cinquième réunion, au mois de décembre 1999, la Conférence des parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination a adopté le Protocole sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux (voir A/54/429, par. 452, 453 et 454; voir aussi *supra*, par. 170). Le Protocole⁶² s'applique aux dommages

résultant d'un incident survenant au cours du mouvement transfrontières ou de l'élimination de déchets dangereux et d'autres déchets, y compris le trafic illécite, à partir du moment où les déchets sont chargés sur des moyens de transport à l'intérieur des limites de la juridiction de l'État d'exportation (art. 3, par. 1). Toutefois, le Protocole ne s'applique qu'aux dommages subis dans une zone placée sous la juridiction nationale d'une partie contractante [art. 3, par. 3 a)] et sous réserve que d'autres conditions spécifiées soient remplies. Dans les zones situées hors de toute juridiction nationale, il s'applique aux dommages définis au paragraphe 2 c) de l'article 2⁶³, sauf dans le cas de la perte de revenus qui proviennent directement d'un intérêt économique fondé sur l'exploitation de l'environnement et en ce qui concerne le coût des mesures de restauration de l'environnement endommagé [art. 3, par. 2 c)]. Le paragraphe 7 a) de l'article 3 dispose que le régime de responsabilité et d'indemnisation prévu par le Protocole ne s'applique pas aux dommages occasionnés par un incident survenant au cours d'un mouvement transfrontière de déchets dangereux et d'autres déchets ou de leur élimination en application d'un accord ou d'un arrangement bilatéral, multilatéral ou régional conclu et notifié conformément à l'article 11 de la Convention de Bâle, sous réserve que certaines conditions spécifiées soient remplies. Le Protocole ne s'applique pas non plus si un accord bilatéral, multilatéral ou régional en vigueur contient des dispositions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de dommages causés par un incident survenu sur la même portion du mouvement transfrontière. Il s'agit ici de prévoir le rapport entre le Protocole et la Convention HNS lorsque les deux instruments entreront en vigueur.

206. À sa cinquième réunion, la Conférence des parties à la Convention de Bâle a décidé (décision V/32) d'élargir provisoirement le champ d'application du Fonds d'affectation spéciale pour la coopération technique de la Convention de Bâle, afin d'aider les pays en développement et les pays à économie en transition qui sont parties à la Convention à prendre les mesures d'urgence appropriées pour prévenir ou atténuer les dommages et à indemniser la victime des dommages et à remettre en état l'environnement dans les limites prévues par le Protocole, si le dommage est couvert par le Protocole mais que l'indemnisation et la remise en état prévues ne sont pas suffisantes⁶⁴.

2. Écosystèmes côtiers⁶⁵

Étude écologique et océanographique mondiale des proliférations dangereuses d'algues

207. La prolifération de microalgues dans les eaux de mer ou les eaux saumâtres peut causer la mort d'un nombre énorme de poissons, contaminer les fruits de mer et causer aux écosystèmes des modifications que les êtres humains considèrent comme préjudiciables. La communauté scientifique désigne ces phénomènes par le terme générique de « prolifération dangereuse d'algues », tout en reconnaissant que, les organismes en cause étant très divers et certaines espèces ayant des effets toxiques à faible densité cellulaire, toutes les proliférations dangereuses ne sont pas forcément des proliférations d'algues et qu'il ne s'agit pas toujours de proliférations au sens propre du terme. En gros, dans ces proliférations dangereuses, on distingue deux groupes d'organismes : ceux qui produisent des toxines, qui peuvent contaminer les fruits de mer ou tuer les poissons, et ceux qui produisent la biomasse de niveau supérieur, qui peuvent provoquer un manque d'oxygène et tuer sans distinction la faune et la flore marines lorsqu'ils atteignent de fortes concentrations. Certaines proliférations dangereuses d'algues ont les caractéristiques des deux groupes.

208. Il existait des proliférations dangereuses d'algues bien avant que les activités humaines ne commencent à transformer les écosystèmes côtiers, mais il ressort sans doute possible d'une étude mondiale des régions touchées, des pertes économiques et des préjudices causés aux être humains que les conséquences des proliférations dangereuses d'algues se sont considérablement aggravées et que ces proliférations posent désormais un problème grave généralisé. Il est clair qu'il faut trouver sans tarder des moyens de lutter contre la menace que représentent les proliférations dangereuses d'algues par la gestion et l'atténuation du phénomène. Pour ce faire, il faut connaître les facteurs qui régissent la dynamique des populations (répartition et taux de croissance nets) des espèces à l'origine de ces proliférations.

209. Pour réunir sur une base aussi large que possible les éléments qui permettront de mieux connaître le phénomène, la Commission océanographique intergouvernementale et le Comité scientifique pour les recherches océaniques ont entrepris un nouveau programme international de recherche scientifique à l'échelle mondiale portant sur les aspects écologiques et océanogra-

priques des proliférations dangereuses d'algues. L'objet du programme est de déterminer quels sont les mécanismes écologiques et océanographiques qui régissent la dynamique des populations d'algues dangereuses en intégrant à l'océanographie chimique et physique des études biologiques et écologiques faisant appel à des systèmes d'observation perfectionnés. Le programme devrait contribuer à mettre au point des méthodes permettant de mieux prévoir l'apparition, la répartition, le degré de toxicité et les effets sur l'environnement des proliférations dangereuses d'algues. Il vise à encourager la coordination de la recherche scientifique et de la coopération en vue de développer des moyens d'ordre international pour évaluer les proliférations dangereuses d'algues, les prévoir et les atténuer.

3. Zones marines protégées et zones maritimes particulièrement vulnérables

Zones marines et côtières protégées

210. Le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique a signalé que son programme de travail pour l'application du mandat de Jakarta sur la diversité biologique marine et côtière, que la Conférence des parties à la Convention avait adopté, par sa décision IV/5, envisageait de faciliter les activités de recherche et de surveillance liées aux avantages et aux conséquences de la création de zones marines et côtières protégées ou de zones placées sous gestion particulière du même type, sur l'utilisation durable des ressources biologiques du milieu marin et des zones côtières. Ces activités seront engagées une fois que la Conférence des parties aura créé le Groupe spécial d'experts techniques visé par la décision IV/5. Le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique a signalé que les critères de création et de gestion des zones protégées marines et côtières seraient présentés dans un document à la cinquième réunion de la Conférence des parties⁶⁶.

Zones maritimes particulièrement vulnérables

211. L'Organisation maritime internationale (OMI) a signalé que son Assemblée, à sa vingt et unième session, avait adopté la résolution A.885(21) portant des procédures pour l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables et l'adoption de mesures de protection associées et amendements aux directives données dans la résolution A.720(17), projet de texte qui avait été approuvé par le Comité de la protection du

milieu marin à sa quarante-troisième session, en 1991 (voir A/54/429, par. 512). Le Sous-Comité de la sécurité de la navigation, qui avait été invité par le Comité de la protection du milieu marin à étudier le projet de résolution de l'Assemblée de l'OMI, a examiné les parties pertinentes du texte, à sa quarante-cinquième session en septembre 1999, et a informé l'Assemblée de l'OMI qu'il n'avait constaté aucune contradiction avec les dispositions générales sur les routes de navigation⁶⁷.

212. La résolution prévoit de nouvelles formalités pour la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, qui remplacent les procédures définies dans les directives consignées dans la résolution A.720(17). En vertu de ces directives, une demande adressée à l'OMI, en vue de la désignation d'une zone maritime particulièrement vulnérable et l'adoption de mesures de protection associées, ou d'amendements aux directives, peut être présentée par un gouvernement membre ou par deux ou plusieurs, s'ils ont à ce sujet un intérêt commun. La demande doit inclure un résumé des objectifs de la désignation proposée d'une zone maritime particulièrement vulnérable, la localisation de la zone en question, la nécessité de la protection et une proposition préliminaire concernant les mesures de protection associées, et notamment les raisons montrant que les mesures proposées sont la méthode la plus indiquée pour protéger la zone désignée comme particulièrement vulnérable.

213. Deux zones maritimes particulièrement vulnérables ont déjà été désignées : la Grande Barrière de corail en Australie et l'archipel Sabana-Camagüey à Cuba. Dans ces deux zones, la navigation maritime internationale doit respecter diverses mesures précises, notamment sur la détermination de la route suivie, afin de protéger l'environnement et les aménités des zones désignées. À ce sujet, il est à noter que le Sous-Comité de la sécurité de la navigation, à sa quarante-cinquième session, a accepté d'approuver une proposition de Cuba (NAV 45/3/6) en vue de la création d'une zone que les navires devront éviter aux approches des ports de Matanzas et de Cárdenas⁶⁸.

214. S'agissant de la révision des directives pour l'identification des zones spéciales et des zones maritimes particulièrement vulnérables [résolution A/720(17)] (voir A/54/429, par. 513), le Comité de la protection du milieu marin, à sa quarante-quatrième session, en mars 2000, a adopté le mandat du Groupe de la correspondance chargé de réviser les directives

(MEPC 44/WP.4). Le Groupe devrait notamment abréger ces directives et les diviser en deux documents distincts : le premier portant sur la désignation des zones spéciales et le second sur l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables, en veillant à ce que ces directives soient compatibles avec les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; le Groupe devrait également garder à l'esprit que les directives du Comité de la protection du milieu marin sur l'application du principe de précaution s'appliquent en l'espèce et se rappeler aussi les dispositions pertinentes des instruments internationaux tels que la Convention sur la diversité biologique et la Convention sur le patrimoine mondial, le programme Action 21 de la CNUED, ainsi que les accords régionaux relatifs à la conservation du milieu marin et des zones protégées. Dans sa préparation du projet de révision des directives, le Groupe devait également étudier non seulement les documents soumis à la quarante-troisième session du Comité de la protection du milieu marin (voir A/54/429, par. 513), mais également celles qui ont été soumises à la quarante-quatrième session, c'est-à-dire un document de l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN) portant une révision de la proposition initiale communiquée à la quarante-troisième session (MEPC 44/7/1) comme projet de proposition de révision des directives, ainsi qu'un document communiqué par le Fonds mondial pour la nature (WWF) répondant aux questions soulevées par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, dans le document MEPC 43/6/2, et présentant l'opinion du Fonds mondial pour la nature selon laquelle les critères d'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables sont pleinement compatibles avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et avec le droit international, en pleine évolution, concernant les zones maritimes protégées. Le Fonds mondial pour la nature, en outre, a proposé d'ajouter deux nouveaux critères au choix des zones maritimes particulièrement vulnérables : des critères biogéographiques, et l'importance internationale, régionale ou nationale de la zone en question, afin de tenir compte des priorités recensées par la Convention sur la diversité biologique et par la Convention sur le patrimoine mondial ainsi que de l'initiative de créer un système représentatif mondial des zones maritimes protégées (MEPC 44/7/3).

215. La Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Secrétariat de l'ONU, dans sa communication à la quarante-troisième session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 43/6/2) a notamment examiné la relation existant entre les directives relatives à l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables et les dispositions de l'article 211(6) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La Division a souligné que contrairement aux directives relatives aux zones maritimes particulièrement vulnérables, l'article 211(6) exigeait que tous les critères soient remplis et, en outre, que le critère de valeur scientifique et culturelle et d'importance scientifique et éducative ou archéologique risquait de n'être pas compatible avec l'article 211(6). L'établissement d'une zone maritime particulièrement vulnérable en raison de « son importance historique ou archéologique » devait être examiné aussi au regard de l'article 303 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des décisions prises par d'autres instances. Le Fonds mondial pour la nature, dans sa communication, a expliqué que la notion de zones maritimes particulièrement vulnérables pouvait être utilisée par les États pour honorer leurs obligations en vertu de l'article 197 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ainsi que diverses dispositions précises des articles 77, 194(5), 196(1), 204(2), 293, 240 et 303, et que les critères de désignation des zones spéciales en vertu de l'article 211(6) devaient être interprétés au sens large afin d'inclure le développement durable ainsi que la protection des écosystèmes associés. Comme l'indique longuement le chapitre 17 d'Action 21, il faut adopter à cet égard une conception plus systématique et plus cohérente de la gestion, impliquant tous les secteurs sociaux.

216. L'Australie a informé le Comité de la protection du milieu marin à sa quarante-quatrième session d'un projet australien portant sur la façon dont l'Australie a utilisé les critères de l'OMI et ceux de l'UICN pour définir les zones maritimes particulièrement vulnérables, première étape de la désignation de zones maritimes australiennes présentant des caractéristiques qui en font des zones menacées du milieu marin (MEPC 44/INF.8).

217. Le Comité de la protection du milieu marin a également examiné une proposition plus détaillée de la Colombie (MEPC/44/7) en vue de la désignation de l'île de Malpelo comme zone maritime particulièrement vulnérable (A/54/429, par. 515). La proposition

décrit l'île de Malpelo comme une petite île rocheuse (1,8 kilomètre de long sur 0,6 kilomètre de large au maximum) d'origine volcanique, ayant un littoral très élevé et abrupt, située à 500 kilomètres des côtes de la Colombie. L'île et les eaux adjacentes, qui, depuis 1996, ont été étendues à la distance de 6 milles nautiques, sont une zone protégée nationale. La pêche commerciale y est rigoureusement interdite. Cependant, l'un des problèmes réside dans la présence de navires de pêche colombiens et étrangers qui se livrent à des activités de pêche illicites, en particulier la pêche au chalut. Les difficultés éprouvées par la Colombie résultent du fait qu'en raison de l'isolement de l'île et de son éloignement du continent, les opérations de supervision et de contrôle sont difficiles. Les vedettes de patrouille ne peuvent y être maintenues en permanence, car il est physiquement impossible de mouiller et de construire des appontements ou des aménagements portuaires. La Colombie demande qu'on attribue à l'île le statut de zone maritime particulièrement vulnérable en raison de son importance écologique pour la conservation des espèces uniques dans la région ou même le monde, et sur la base de critères écologiques, socio-économiques, culturels et scientifiques qui sont énoncés dans l'annexe de son mémoire. En outre, la Colombie sollicite l'appui de l'Organisation maritime internationale afin de prendre d'autres mesures permettant de protéger cette zone (par exemple, désignation de l'île de Malpelo comme zone à éviter et séparation des voies de trafic maritime aux alentours de l'île).

218. La proposition est unique en son genre en ceci que le fait de demander à l'OMI de désigner une zone comme particulièrement vulnérable essentiellement pour la protéger de la pêche illicite est un objectif que la désignation comme zone protégée nationale est précisément destinée à atteindre, sans pouvoir le faire. Les directives de l'OMI ne semblent pas prévoir la création d'une zone maritime particulièrement vulnérable à de telles fins. Le Comité de la protection du milieu marin a noté que la proposition, si elle est détaillée, ne contient pas certaines des informations que demande la résolution A.885(21) de l'Assemblée de l'OMI (voir par. 211), à savoir une carte de la zone en question, une indication de la vulnérabilité de la zone concernée aux dommages causés par les activités maritimes internationales, le type de cargaisons ainsi transportées, les preuves éventuelles de dommages causés par ces activités, l'historique des échouements, abordages ou déversements, le cas échéant, et les préjudices potentiels, une indication des mesures de protection associées ap-

propriées et l'aptitude de l'OMI à adopter de telles mesures, une indication de l'impact possible des mesures proposées sur la sécurité et l'efficacité de la navigation compte tenu de la zone de l'océan où les mesures proposées seraient appliquées. De ce fait, le Comité de la protection du milieu marin a prié la Colombie d'apporter l'information complémentaire nécessaire lors d'une future session, pour qu'il les examine (voir projet de rapport du Comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa quarante-quatrième session, MEPC 44/WP.6, par. 7.19 à 7.21).

4. Changements climatiques

219. Les faits nouveaux, au sujet de la corrélation entre le changement climatique et le milieu marin, des effets du changement climatique sur les zones côtières et en particulier sur les petits États insulaires en développement, et des mesures prises dans ce domaine sont consignés dans le document A/54/429, aux paragraphes 516 à 521. La corrélation entre le changement climatique et le milieu marin a fait l'objet de plusieurs nouvelles études qui montrent la complexité de l'analyse scientifique à mener.

220. Les phénomènes d'oscillations australes (El Niño et La Niña) sont désormais des phénomènes plus courts, qui durent typiquement un an ou deux. Il y a également une oscillation naturelle à plus long terme dans le Pacifique, l'Oscillation Pacifique décennale, différents autres cycles de variations de la température de surface de l'eau qui se font sentir sur plusieurs décennies. Entre le milieu des années 70 et la fin des années 90, on a ainsi constaté l'existence de plusieurs cycles d'alternance, où la température de la surface de la mer a été plus élevée dans le Pacifique équatorial oriental et moins élevée dans une grande partie du reste de l'océan Pacifique. Cette période a également été caractérisée par une fréquence plus grande des phénomènes El Niño, plus vigoureux, et moins grande des phénomènes La Niña. Sur la base des calculs du mouvement et de la température des eaux de surface et des variations de la quantité de chaleur que contiennent ces eaux, sur la base des mesures faites par des instruments embarqués à bord du satellite Topex/Poseidon, des chercheurs estiment qu'un cycle inverse s'est mis en place au cours des deux dernières années. Ce cycle, qui devrait durer de deux à trois décennies, devrait voir un refroidissement des eaux de la partie orientale du Pacifique tropical et un réchauffement des eaux dans les autres parties de l'océan Pacifique. Des phénomènes El

Niño plus rares et plus faibles et des phénomènes La Niña plus nombreux et plus forts peuvent donc être attendus durant cette période. Certains chercheurs, cependant, font observer qu'il paraît prématuré d'affirmer qu'une vraie transition s'est produite entre un régime pluridécennal et un autre.

221. En analysant les indications climatologiques qui peuvent être tirées des sédiments océaniques de l'Atlantique Nord, en 1997, des chercheurs ont découvert que des périodes de refroidissement durant plusieurs siècles se sont régulièrement produites, tous les 1 400 à 1 500 ans environ, depuis la fin de la dernière période glaciaire, il y a 10 000 ans environ. Récemment, en combinant les résultats de plusieurs études chimiques et physiques, certains chercheurs ont postulé que les oscillations du mouvement des courants océaniques profonds étaient peut-être responsables de ces cycles de refroidissement revenant tous les 1 500 ans. Si cette hypothèse peut être prouvée, il semblerait alors que les oscillations à court terme telles que El Niño et La Niña se produisent dans les limites d'oscillations à moyen terme, à des échelles temporelles de plusieurs décennies (voir par. 220), et qu'à leur tour les oscillations décennales elles-mêmes s'inscrivent dans des oscillations à plus long terme à l'échelle de plusieurs siècles ou même millénaires. Cela a d'importantes conséquences sur la problématique du changement climatique et du réchauffement mondial.

VIII. Patrimoine culturel subaquatique

222. Les activités de l'UNESCO, en coopération avec les gouvernements et les organisations intergouvernementales, en vue d'élaborer un projet de convention pour la préservation du patrimoine culturel subaquatique, sont décrites dans le rapport annuel de 1999 (A/54/429, par. 522 à 526). La troisième réunion du groupe d'experts gouvernementaux convoquée pour examiner le texte du projet de convention se tiendra à Paris au siège de l'UNESCO du 3 au 7 juillet 2000, en application de la résolution 30C/COM.IV/DR.4 Rev. adoptée par la trentième session de la Conférence générale de l'UNESCO.

223. L'Assemblée générale dans sa résolution la plus récente sur les océans et le droit de la mer (résolution 54/31) prend note des travaux que continue de mener l'UNESCO afin d'élaborer une convention sur la préservation du patrimoine culturel subaquatique et souligne qu'il importe de veiller à ce que l'instrument qui

sera élaboré soit pleinement conforme aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En outre, elle prie le Secrétaire général de porter cette résolution à l'attention du Directeur général de l'UNESCO.

IX. Les sciences et les techniques marines

A. Les sciences marines

224. L'importance des sciences marines pour la mise en valeur des ressources marines, la protection et la préservation du milieu marin et l'étude de l'environnement mondial est bien établie. Dans sa décision 7/1, la Commission du développement durable a souligné qu'il est indispensable d'avoir une bonne connaissance scientifique du milieu marin pour prendre des décisions en connaissance de cause.

225. Dans les rapports annuels du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer, des exemples choisis des résultats les plus récents de la recherche scientifique sont présentés afin de donner un aperçu de la portée et de la diversité des progrès scientifiques. Au fil des ans, ils ont aussi révélé certaines tendances de la recherche scientifique dans les sciences marines (voir A/54/429, par. 528 à 541; A/53/456, par. 434 à 449; A/51/645, par. 286 à 294 et A/50/713, par. 239 à 246).

226. L'une de ces tendances est représentée par la nécessité de préserver et de gérer les ressources vivantes, l'intérêt porté aux ressources génétiques et les préoccupations relatives au maintien de la biodiversité marine, qui ont suscité des travaux de recherche dans ces domaines. Par exemple, des chercheurs en Argentine ont récemment rapporté que le nombre de baleines franches des mers australes, qui à un moment donné avaient été presque exterminées, s'accroît au large des côtes chiliennes de près de 7 % chaque année. En dépit de cette augmentation, il n'en subsiste aujourd'hui que 7 000 alors qu'on en comptait 100 000 il y a un siècle.

227. Jusqu'il y a environ 60 ans, les coelacanthes, que l'on fait remonter à 400 millions d'années au même groupe de poissons qui furent les ancêtres des quadrupèdes terrestres, étaient censés avoir disparu depuis 80 millions d'années. En 1938, un spécimen vivant fut découvert au large des côtes d'Afrique du Sud et, depuis, quelques habitats de ce poisson si rare ont été découverts près de Madagascar, du Mozambique et des

Comores. Récemment, des coelacanthes ont été pêchés à une distance de 10 000 kilomètres des lieux qu'on leur attribue, au large de l'île indonésienne de Sulawesi. Les chercheurs procèdent à des analyses génétiques à partir des tissus d'un de ces spécimens pour les comparer à celles des coelacanthes d'Afrique pour déterminer s'il s'agit d'une espèce distincte.

228. Dans des échantillons de roche sous forme de sédiments compressés provenant d'un site de forage pétrolier à environ 5 kilomètres en dessous du fond de la mer au large de la côte occidentale australienne, des chercheurs australiens ont découvert des micro-organismes qui, selon eux, constituent la forme de vie la plus petite qui existe. Ils les ont dénommés des nanobes parce que leur taille est de l'ordre des nanomètres, c'est-à-dire le milliardième d'un mètre. Mesurant de 20 à 150 nanomètres, ils sont plus petits que les bactéries les plus petites qui soient connues, dont la taille est de l'ordre de 100 nanomètres. Sous le microscope électronique le plus avancé, capable d'agrandir un million de fois, les nanobes ressemblent à un enchevêtrement de filaments. Ils se reproduisent rapidement et forment des colonies denses de filaments vrillés. À ce jour, les principaux résultats de recherche sont que les colonies de nanobes contiennent de l'ADN, des éléments biologiques tels que du carbone, de l'oxygène, de l'azote, et que lorsqu'on les coupe en deux, la couche extérieure et la couche intérieure sont clairement perceptibles, y compris un noyau susceptible de contenir de l'ADN. Dans leurs futurs travaux de recherche, les chercheurs tenteront de mesurer le taux de croissance de ces colonies et d'établir le séquençage de leur ADN susceptible de les rattacher à l'arbre phylogénétique tel qu'il est connu aujourd'hui.

229. Les sceptiques cependant se demandent s'il est même possible que des formes de vie aussi infinitésimales puissent exister. De leur point de vue, ces dimensions minuscules laisseraient trop peu de place pour les systèmes d'enzymes et de gènes indispensables à la vie. Si l'on parvient à prouver que les nanobes sont des organismes vivants, cette découverte aura des incidences majeures sur la biodiversité : de nouvelles formes de vie terrestres pourraient être trouvées à de telles profondeurs et en telle abondance que certains chercheurs pourraient être amenés à croire que la planète recèle une biosphère cachée de microbes, s'étendant sur des kilomètres en profondeur, de sorte qu'elle pourrait s'avérer plus importante que toutes les

formes de vie à la surface du globe (voir aussi A/50/713, par. 241 à 243)⁶⁹.

230. Une autre tendance récente de la recherche dans le domaine des sciences marines a trait aux études sur les incidences des activités terrestres sur le milieu marin et aux recherches menées en vue d'en atténuer les effets néfastes. Par exemple, il est bien connu que les écoulements d'azote provenant d'activités agricoles et d'autres sources parviennent grâce aux cours d'eau et aux fleuves jusque dans les océans. Les cours d'eau et les fleuves toutefois possèdent des vertus autonettoyantes qui retirent partiellement l'azote des eaux qui s'écoulent vers la mer. Une étude récente a mis en lumière une découverte importante : le taux de diminution de l'azote augmente en fonction de la diminution de l'importance du cours d'eau : le taux de diminution de l'azote était jusqu'à 90 fois plus élevé dans le plus petit cours d'eau analysé, comparé à celui de grands fleuves comme le Mississipi. Les chercheurs estiment que leur découverte pourrait être utile pour concevoir des stratégies visant à contrôler la quantité d'azote charriée vers l'océan, en particulier en décidant sur quels bassins versants il convient de porter les efforts.

231. Les préoccupations avec le réchauffement de la planète et les changements climatiques ont donné lieu à de nombreuses recherches dans les sciences marines. Par exemple, un vif intérêt s'est fait jour sur la calotte glacière de l'antarctique qui constitue 90 % des glaces de la planète, du fait qu'une partie pourrait s'écouler dans la mer, provoquant ainsi une montée rapide du niveau de la mer à l'échelle mondiale. L'une des manières dont une partie pourrait s'écouler dans la mer se produirait par le biais d'un réseau de coulées de glace. Il y a d'immenses rivières de glace qui creusent leur chemin à travers les rochers et les glaces environnantes comme de la pâte dentifrice pressée hors de son tube. La calotte glacière antarctique se divise en Antarctique Est et Antarctique Ouest. Bien que les glaciologues connaissent déjà l'existence d'un réseau de coulées de glace à travers l'Antarctique Ouest, les spécialistes pensaient auparavant que l'Antarctique Est était fermement ancré au socle terrestre continental, dans l'impossibilité de se mouvoir rapidement en direction de la mer. Toutefois, des images radar de l'Antarctique, générées à partir des données recueillies par un satellite canado-américain et rendues publiques en octobre 1999, montrent qu'il existe également un réseau de coulées de glace s'écoulant dans l'Antarctique Ouest.

232. Ces images radar sont les premières à présenter une image si précise et si détaillée du continent qu'elles permettent de déceler les traces enfouies laissées par les chenillettes des tracteurs à neige il y a plus de 40 ans. Le radar permet de passer à travers les nuages et à travers la neige recouvrant la glace, ce qui n'était pas possible auparavant en recourant aux photographies prises de satellites ou d'avion. Les glaciologues ne s'attendent pas à une catastrophe dans l'immédiat, et ne sont même pas certains que l'Antarctique tout entier perde de la glace trop rapidement. Mais la simple découverte dans l'Antarctique Est d'un mécanisme amenant de la glace vers la mer en plus de celui qui était déjà connu dans l'Antarctique Ouest présente des implications potentielles alarmantes.

233. Les chercheurs s'attachent également à découvrir ce qui s'est produit dans des conditions similaires dans le passé de la terre. En se fondant sur des analyses de carottes et les résultats des sondages aux ultrasons de sédiments d'un promontoire sous-marin au large de la Floride, des chercheurs américains et australiens disent avoir rassemblé des preuves montrant que le réchauffement global de la planète au cours des 100 millions d'années écoulées aurait pu être très abrupt. Un réchauffement progressif d'origine inconnue serait d'abord apparu qui, après avoir atteint un certain seuil, aurait fait s'élever la température brutalement à un nouveau niveau il y a 55 millions d'années. Ces chercheurs pensent que le réchauffement progressif initial remontant à 60 millions d'années a pu entraîner un changement des courants marins qui aurait poussé vers le fond des océans les eaux plus chaudes de la surface. Ce réchauffement survenu au fond des mers aurait converti le méthane solide, semblable à de la glace, enfermé dans des structures cristallines dans les sédiments des fonds marins, en gaz. Celui-ci aurait alors exercé une pression vers le haut à travers les sédiments en déclenchant des avalanches de boue, lui permettant ainsi de se libérer dans l'eau pour aboutir finalement dans l'atmosphère. Durant le trajet, le méthane aurait causé une réaction avec l'oxygène, provoquant du dioxyde de carbone et de ce fait un réchauffement du globe⁷⁰. Malgré tous les avertissements relatifs aux limites de la découverte, des difficultés d'établir des comparaisons de changements climatiques survenus il y a 55 millions d'années et ce qui se passe aujourd'hui, ainsi que des dimensions temporelles en jeu, des chercheurs sont cependant d'avis que l'hypothèse de l'existence d'un seuil et la possibilité d'une hausse

brutale de la température, ce seuil une fois franchi, méritent de retenir l'attention.

Programmes relatifs aux sciences marines au sein du système des Nations Unies

234. Une brève description de certains programmes de la COI est présentée aux paragraphes 542 à 550 du rapport annuel (A/54/429). Ainsi que le signale l'OMM, il est urgent tant pour l'OMM que pour la COI de mettre en place et d'entretenir un système opérationnel d'observation des océans qui puisse fournir des flux d'informations intégrées d'ordre océanographique et météorologique en temps réel et en temps différé, à l'intention des instances et institutions nationales et internationales. Ces données issues de l'observation sont d'application immédiate pour le suivi des changements climatiques à l'échelle mondiale, la recherche et la prévision de phénomènes climatiques tels qu'El Niño et La Niña, la sécurité maritime et la préservation et la gestion du milieu marin. Cette nécessité d'un système intégré opérationnel d'observation des océans est conforme avec la priorité exprimée dans la décision 14/CP.4, sur « la recherche et l'observation systématique » adoptée par la Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques à sa quatrième session (Buenos Aires, septembre 1998). Ce système opérationnel comprendra une variété de systèmes de télédétection (par satellites ou fixés au sol) ainsi que des plates-formes d'observation sur place. Ces dernières comprennent de plus en plus des bouées dérivantes et des flotteurs profonds de détection automatique. Ce système sera coordonné sur le plan international par le biais de la Commission technique mixte OMM/COI de l'océanographie et de la météorologie marine (JCOMM), un organe technique intergouvernemental qui sera mis en place en tenant compte de programmes mixtes tels que le Système mondial d'observation des océans, le Système mondial d'observation du climat (SMOC) (pour une description de la JCOMM, du Système mondial d'observation des océans, et du SMOC, voir A/54/429, par. 622, par. 614 à 620, et 621, respectivement).

235. Durant la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, l'OMM a sollicité et obtenu l'assurance que les dispositions pertinentes relatives aux sciences marines de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer n'auront pas d'effets négatifs sur les observations météorologiques et océanogra-

priques de routine menées dans des zones marines, notamment au sein de zones économiques exclusives (ZEE), dans le cadre de programmes internationaux existants. Il a été reconnu que ces observations bénéficiaient à tous les pays et qu'elles avaient une portée universelle⁷¹. De telles observations de routine continuent d'être faites dans le cadre de la Veille météorologique mondiale (VMM) de l'OMM et contribuent au système mondial d'observation des océans et au SMOC de l'OMM, de la COI, du PNUE et du Conseil international pour la science. Les données relevées sont mises gratuitement à la disposition de tous les pays grâce au Système mondial de télécommunication (SMT) de l'OMM.

236. Au cours de ces dernières années, un déploiement massif de bouées dérivantes et de flotteurs profonds effectuant des mesures automatiques a été poursuivi dans le cadre de ces programmes internationaux, en vue de recueillir des données tant météorologiques qu'océanographiques à l'appui des services météorologiques, de la sécurité maritime et des études sur l'évolution du climat mondial. Ces données sont également mises gratuitement à la disposition de tous les pays grâce au SMT. Néanmoins, des préoccupations ont été exprimées quant au statut de ces plates-formes d'observation dans le contexte de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment sur le fait que les États membres devaient être notifiés si une plate-forme devait dériver dans les ZEE et y relever des observations.

237. Diverses activités ont vu le jour pour répondre à ces préoccupations, notamment l'initiative de la COI au moyen du nouveau projet Argo (Réseau pour l'océanographie géostrophique en temps réel) pour un réseau mondial de flotteurs dérivants immergés, grâce aux mesures suivantes : a) envoi d'une lettre conjointe de la COI et de l'OMM informant les États membres de l'existence du projet, de son acceptation formelle par la COI et l'OMM comme partie intégrale des programmes internationaux en cours de ces deux organisations; de la façon d'avoir accès aux données enregistrées par les flotteurs et à leurs positions et celle de participer au projet et d'en bénéficier; la création d'un centre d'information international sur l'Argo par la COI pour travailler conjointement avec une entité technique similaire sur les bouées dérivantes en surface, (le centre en particulier tiendra à jour un site Web accessible à tous les États membres, leur donnant accès en temps réel aux informations sur le statut de dispositifs indivi-

duels); et c) une coordination opérationnelle des programmes de bouées et de flotteurs qui s'inscrira dans le cadre plus général de la coordination de l'ensemble des dispositifs d'observation des océans qui sera mis en oeuvre par la Commission technique mixte OMM/COI de l'océanographie et de la météorologie marine (pour une description du projet Argo, voir A/54/429, par. 550).

238. L'OHI coopère activement avec l'Organisation des Nations Unies à l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et a créé en 1992 le Comité consultatif sur les aspects techniques du droit de la mer (ABLOS)⁷². Ce comité maintient un contact étroit avec la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Secrétariat de l'ONU. Outre les études sur les aspects techniques de la Convention, l'OHI est à la pointe du progrès pour la conception de méthodes d'acquisition de connaissances sur le milieu marin et en matière de coopération pour obtenir une couverture mondiale adéquate de données hydrographiques.

B. Technologie marine

239. L'un des principaux moteurs de la technologie marine au cours de ces dernières décennies a été l'extraction en mer de pétrole et de gaz. Son déplacement vers les zones d'eaux plus profondes ainsi que les pressions économiques visant à réduire les coûts tout en augmentant la production ont influé notablement sur les techniques la concernant. Des informations sur ce type de technologie figurent dans les récents rapports annuels du Secrétaire général (A/54/429, par. 326 et 327; A/53/456, par. 450 à 452; A/52/487, par. 357 à 364; et A/51/645, par. 298 à 300). Le premier système de séparation et d'injection sous-marin du monde, le Subsic, qui devrait devenir opérationnel au large des côtes norvégiennes dans quelques mois, est un exemple récent de cette évolution. Si le Subsic donne des résultats concluants, il constituera une étape importante dans les efforts déployés par l'industrie pour déplacer ses activités d'exploitation sous-marine du territoire familial que représentent les plates-formes fixes et flottantes vers les fonds marins. En séparant les fluides en tête de puits – pétrole, gaz et eau – dans les puits sous-marins ou à proximité tout en réinjectant de grandes quantités d'eau indésirables dans le réservoir ou en les traitant avant de les rejeter dans la mer, il peut s'avérer possible d'éliminer les conduites et les installations de surface, un progrès non négligeable⁷³.

240. Les progrès extrêmement rapides enregistrés dans le domaine des fibres optiques et dans celui de la pose de câbles ont été au nombre des tendances remarquées sur le plan de la technologie marine au cours de ces dernières années (voir A/54/429, par. 554 et 555, et A/53/456, par. 452 à 455). Le plus grand réseau de télécommunications du monde, appelé Project Oxygen, qui reliera 265 points d'atterrage dans 171 pays, devrait avoir une capacité de 2 560 milliards de bits (2,56 téraoctets) à la seconde. La phase I du projet (décrite dans le document A/54/429, au paragraphe 554) devrait s'achever en 2003.

241. Parmi les autres progrès technologiques récents, il convient de noter le recours de plus en plus fréquent à des engins télécommandés et des véhicules sous-marins autonomes. Sont actuellement en cours de mise au point des véhicules sous-marins autonomes économiques ayant un rayon d'action de 430 kilomètres à une profondeur de 2 kilomètres. On fait également de plus en plus appel à des systèmes de géopositionnement dynamiques plus précis, à des simulations et à des techniques de modélisation par ordinateur complexes et à la biotechnologie (on a notamment récemment utilisé un microbe tolérant une forte chaleur qui « lubrifie » le flux de pétrole à travers les strates avant extraction).

242. La période de l'après-guerre froide s'est caractérisée par une manne de données auparavant classifiées et de matériel scientifique militaire mis à la disposition de l'ensemble de la communauté scientifique (voir A/53/456, par. 439 à 441, et A/51/645, par. 295 à 297). L'exemple le plus récent est le projet de transformation des sous-marins nucléaires de la marine russe en bâtiments de recherche scientifique marine et même en navires de transport civils, en particulier pour les minerais et les métaux. Il peut également s'agir là de la meilleure façon de résoudre le problème du recyclage des sous-marins; en outre, une route transpolaire sous-marine peut s'avérer plus économique que d'autres routes.

243. L'utilisation novatrice des océans, qui a fait ses preuves sur le plan opérationnel, a été une tendance remarquée au cours de ces dernières années. La première plate-forme flottante de lancement d'engins spatiaux, un projet commercial connu sous le nom de Sea Launch et mis en oeuvre par quatre sociétés internationales appartenant aux secteurs privé et public de la Fédération de Russie, de l'Ukraine, de la Norvège et des États-Unis, a constitué une innovation, décrite dans les rapports annuels les plus récents (A/54/429, par. 558 et

A/53/456, par. 459). En octobre 1999, un satellite de communications commercial américain a été le premier à être lancé de cette plate-forme flottante. En 2000, la plate-forme servira au lancement de cinq ou six satellites et en 2001 et 2002, elle verra annuellement celui de huit à 10 satellites.

244. La construction d'aéroports sur des îles artificielles en haute mer constitue un autre exemple d'utilisation novatrice de l'espace marin. L'OACI a indiqué qu'on lui avait demandé de fournir un avis juridique sur la question.

245. L'établissement de cartes détaillées des océans, en particulier du fond des mers, a constitué une autre tendance remarquée dans le domaine de la technologie marine. Les océanographes russes ont par exemple récemment mis la dernière main à une carte numérique du fond de l'océan Arctique qui se fonde sur des études réalisées pendant plusieurs décennies. Ils estiment que le plateau de l'océan Arctique est potentiellement riche en matières premières et qu'il contient notamment des réserves de gaz et de pétrole de l'ordre de 5 milliards de tonnes métriques. Les scientifiques russes estiment également qu'une grande partie de l'océan Arctique peut relever de la compétence de la Fédération de Russie en tant que zone maritime, le plateau continental, tel que défini dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁷⁴.

246. Des scientifiques allemands et danois ont récemment annoncé la découverte d'une chaîne de six îles précédemment inexplorées, appelées les îles Tobias et situées à 75 kilomètres de la côte orientale du Groenland. Les scientifiques ont d'abord repéré ces îles d'avion en 1997, puis défini leur emplacement exact grâce à des images satellitaires⁷⁵.

Programmes concernant la technologie marine au sein du système des Nations Unies

247. L'ONUDI a indiqué qu'il disposait, avec ses partenaires, la National Oceanic and Atmospheric Administration (États-Unis), le Centre for Coastal and Marine Sciences (Natural Environment Research Council) (Royaume-Uni) et le Centre international pour la science et la haute technologie (de l'ONUDI) (Italie), d'un grand nombre d'experts de haut niveau de la gestion intégrée des zones côtières. Les domaines couverts comprennent l'aménagement des pêches, l'évaluation de la qualité de l'environnement (études d'impact et évolution des risques, écotoxicologie, mise au point

d'instruments de suivi, évolution des risques pour la santé humaine), les facteurs de risque liés à l'instabilité politique et au terrorisme international, l'imagerie pour les systèmes d'information géographique, les modèles de simulation, la climatologie, l'élaboration de systèmes experts et le génie logiciel. Ses travaux portent également sur l'utilisation de la biotechnologie dans la lutte contre la dégradation de l'environnement, le recueil de données d'expérience et la constitution de bases de données concernant la mise en oeuvre de technologies plus propres, la mise au point de techniques de gestion des déchets municipaux et industriels, la promotion des investissements permettant une modernisation du secteur industriel et la définition des conditions à satisfaire en matière de planification écologique pour la mise au point de technologies ne portant pas atteinte à l'environnement.

X. Règlement des différends

Affaires dont est saisie la Cour internationale de Justice⁷⁶

248. *Frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (Cameroun c. Nigéria)*. Par une ordonnance en date du 21 octobre 1999, la Cour internationale de Justice a autorisé la Guinée équatoriale à intervenir dans cette affaire. La Guinée équatoriale souhaite informer la Cour de la nature de ses droits légitimes et de ses intérêts d'ordre juridique afin qu'ils ne soient pas touchés par la décision de la Cour concernant la frontière maritime entre le Cameroun et le Nigéria et protéger les droits que lui reconnaît la loi dans le golfe de Guinée.

249. Problèmes juridiques subsistant entre le Nicaragua et le Honduras concernant la délimitation maritime dans la mer des Caraïbes (*Nicaragua c. Honduras*). Le 8 décembre 1999, le Nicaragua a intenté une action en justice contre le Honduras au sujet de problèmes juridiques non réglés concernant la question de la délimitation des zones maritimes relevant de chacun des États dans la mer des Caraïbes. Le Nicaragua a indiqué dans sa requête que depuis des décennies, il soutenait que « sa frontière maritime avec le Honduras dans les Caraïbes n'avait pas été déterminée » alors que la position du Honduras était qu'« il existait bel et bien une ligne de délimitation suivant directement vers l'est le parallèle de latitude partant du point fixé à l'embouchure du fleuve Coco », conformément à la sentence arbitrale rendue par le Roi d'Espagne le 23 décembre 1906 au

sujet de la frontière terrestre entre les deux États, que la Cour internationale de Justice a jugée valable et obligatoire le 18 novembre 1960. Le Nicaragua estime que « la position adoptée par le Honduras a donné lieu à des affrontements répétés ainsi qu'à la saisie de part et d'autre de navires des deux pays dans la zone de la frontière en général et dans ses environs » et que « les négociations diplomatiques ont échoué ». Le Nicaragua a prié la Cour « de déterminer le tracé d'une frontière maritime unique entre les mers territoriales, les portions du plateau continental et les zones économiques exclusives relevant respectivement du Nicaragua et du Honduras, conformément aux principes équitables et aux circonstances pertinentes que reconnaît le droit international général ».

Affaire dont est saisi le Tribunal international du droit de la mer

250. *Affaire opposant le Panama et la France concernant le navire de pêche « Camouco »*. Une action en justice a été intentée par le Panama contre la France le 17 janvier 2000 devant le Tribunal international du droit de la mer, conformément à l'article 292 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Camouco* et la prompte mise en liberté de son équipage. Le *Camouco* est un navire de pêche inscrit au registre du Panama et détenant une licence lui permettant de pêcher de la légine australe (voir également par. 24 ci-dessus).

251. En septembre 1999, le *Camouco* a été saisi par une frégate française pour avoir pêché sans autorisation de la légine australe dans la zone économique exclusive des îles Crozet (Terres australes et antarctiques françaises), compromettant ainsi le renouvellement des stocks. Le *Camouco* et son capitaine ont été détenus par les autorités françaises à la Réunion (océan Indien).

252. Le Panama a demandé au Tribunal d'ordonner la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la prompte mise en liberté de son capitaine et de déclarer que la France avait violé les dispositions de la Convention concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation des navires et mise en liberté de leurs équipages. Le Panama a également indiqué que la mainlevée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté de son équipage devraient se faire contre le dépôt d'une caution raisonnable. Il a en outre soutenu que la France n'avait pas respecté les dispositions du paragraphe 3 de l'article 73 de la Convention, la France

ayant pris à l'encontre du capitaine du *Camouco* des mesures de caractère pénal, ce qui revenait à une détermination abusive.

253. Par ordonnance en date du 17 janvier 2000, le Président du Tribunal a fixé aux 27 et 28 janvier les dates de l'audience. Le 7 février, le Tribunal a rendu son jugement et ordonné la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et mise en liberté de son capitaine dès dépôt d'une caution. Le Tribunal a statué sur la compétence et la recevabilité, puis examiné les facteurs à prendre en considération pour déterminer le montant de la garantie financière, donnant des instructions quant à la façon de la déposer.

254. En ce qui concerne la compétence, le Tribunal a jugé qu'il avait compétence dans l'affaire dont il avait été saisi par le Panama et rejeté l'argument de la France selon lequel le Panama n'ayant pas agi suffisamment rapidement, il avait renoncé au droit de demander la prompte mainlevée de l'immobilisation du navire et la mise en liberté de son équipage, l'article 292 ne fixant aucun délai pour la soumission d'une requête.

255. Pour ce qui est de l'exception d'irrecevabilité pour cause de non-épuisement des remèdes internes devant le tribunal local (tribunal de Saint-Denis, Réunion), le tribunal a estimé que l'article 292 prévoyait une procédure rapide et indépendante au cours de laquelle les recours internes ne pouvaient normalement être épuisés et que l'épuisement des recours internes ne pouvait être lu dans cet article.

256. S'agissant de la question du caractère raisonnable de la caution, le tribunal a rappelé son jugement de 1997 concernant la prompte mainlevée de l'immobilisation du *Saiga*, dans lequel il avait déterminé que le critère concernant le caractère raisonnable de la caution englobait le montant, la nature et la forme de la caution ou de la garantie financière et que l'équilibre global à établir devait être raisonnable. Le Tribunal a également examiné un certain nombre d'éléments qu'il a estimés pertinents pour évaluer le caractère raisonnable de la caution ou autre garantie : la gravité des infractions imputées, les sanctions imposées ou pouvant l'être en vertu des lois de l'État qui avait immobilisé le navire, la valeur du navire immobilisé et celle de la cargaison saisie et le montant de la caution imposée par ledit État ainsi que la forme sous laquelle elle était exigée.

257. Pour ce qui est des critères retenus concernant la forme de caution, le Tribunal, compte tenu des éléments pertinents, décide que le montant de la garantie financière serait de 8 millions de francs français (1,2 million de dollars É.-U.) et que cette dernière devrait être établie sous forme d'une garantie bancaire, à moins que les parties n'en décident autrement.

Sentence rendue par un tribunal d'arbitrage

258. Sentence rendue le 17 décembre 1999 par le Tribunal d'arbitrage concernant la seconde phase de l'affaire entre l'Érythrée et le Yémen (délimitation de la frontière maritime)⁷⁷. Un différend est survenu en décembre 1995 entre l'Érythrée et le Yémen, deux États dont les côtes sur la mer Rouge se trouvent à l'opposé, concernant la souveraineté territoriale sur quatre groupes d'îles inhabitées de la mer Rouge, la délimitation des frontières maritimes entre elles, ainsi que l'utilisation des eaux entourant les îles par des pêcheurs des deux parties. Les parties ont demandé un arbitrage de l'affaire et ont conclu le 3 octobre 1996 un accord d'arbitrage. Il a été demandé au tribunal d'arbitrage de régler le différend entre les deux parties en deux phases. Le tribunal s'est prononcé sur la première phase du différend entre l'Érythrée et le Yémen le 9 octobre 1998 (pour plus de détails, voir A/53/456, par. 164). À la suite de la première phase d'arbitrage et en signe de bonne volonté, l'Érythrée et le Yémen ont, le 16 octobre 1998, conclu un traité portant création d'un Comité commun Yémen-Érythrée de coopération bilatérale.

259. Lors de la seconde phase, il a été demandé au tribunal d'arbitrage de fixer les frontières maritimes entre l'Érythrée et le Yémen en tenant compte de la décision à laquelle il serait parvenu sur les questions de souveraineté territoriale, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de tout autre facteur pertinent.

260. Se fondant sur les articles 15, 74 et 83 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le tribunal d'arbitrage a fixé la frontière maritime entre l'Érythrée et le Yémen en traçant une ligne (médiane) équidistante entre leurs mers territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs plateaux continentaux, à usage général, conformément au paragraphe 3 de l'article 2 de l'accord d'arbitrage.

261. Cette ligne équidistante a été déterminée sur la base de l'article 15 de la Convention et passe à travers

la zone où les mers territoriales des parties se recourent près de l'archipel du groupe d'îles de Zuqar-Hanish (Yémen) et des îles Haycocks et des îles connues sous le nom de « Rochers du Sud-Ouest » (Érythrée).

262. Pour ce qui est du régime de pêche traditionnel, le tribunal d'arbitrage a estimé que l'accès aux îles concernées devait être libre et qu'il convenait d'assurer un passage sans encombre dans les eaux desquelles, le Yémen pouvait, du fait de sa souveraineté sur les îles, exclure tout tiers ou dans lesquelles il pouvait soumettre sa présence à autorisation, comme il était à même de le faire avec les navires de pêche industrielle érythréens. Ce libre passage pour les pêcheurs artisanaux avait toujours existé, non seulement entre l'Érythrée et les îles, mais également entre les îles et la côte du Yémen. Le droit d'entrer dans les ports concernés et d'y vendre et commercialiser le poisson faisait partie intégrante du régime de pêche traditionnel.

263. S'agissant de l'exploitation du pétrole et du gaz, le tribunal d'arbitrage a estimé que les parties étaient obligées de s'informer et de se consulter concernant tout gisement de pétrole et de gaz et autres ressources minérales susceptibles d'y être découverts et se trouvant sur la frontière maritime qui les séparait ou dans son voisinage immédiat.

264. Le tribunal d'arbitrage a estimé à l'unanimité lors de la seconde phase de l'affaire qui opposait l'Érythrée au Yémen que la frontière maritime internationale entre les deux États était une série de lignes géodésiques joignant, dans l'ordre spécifié, les points définis en degrés, minutes et secondes de la latitude et de la longitude géographiques et se fondant sur le Système géodésique mondial de 1984.

XI. Renforcement des capacités et diffusion de l'information

A. Renforcement des capacités

265. L'OMI a indiqué que l'importance de l'assistance technique qu'elle apportera aux pays en développement et la forme que prendra cette assistance sont fixées par la résolution A.901(21) de son Assemblée, intitulée « L'OMI et la coopération technique dans les années 2000 ». Il est dit dans cette résolution que l'objectif clef du programme de coopération technique au cours des années 2000 doit être le renforcement des capacités

maritimes, qui est un des principaux facteurs qui contribuent à garantir une navigation plus sûre et des océans plus propres. Il y est également affirmé que le développement et la mise en oeuvre du Programme intégré de coopération technique resteront fondés sur un certain nombre de principes clefs, à savoir : les bénéficiaires eux-mêmes sont maîtres du processus d'élaboration et d'exécution des programmes; les priorités de l'OMI en matière de réglementation sont intégrées dans le processus d'établissement des programmes; les ressources humaines et institutionnelles, y compris la promotion de la femme, sont mises en valeur sur une base durable; la collaboration régionale et la coopération technique entre pays en développement sont à encourager; les partenariats avec les gouvernements, l'industrie et les organismes internationaux d'aide au développement sont à encourager; les compétences et les ressources locales sont mobilisées pour les activités d'assistance technique; la coordination avec d'autres programmes d'aide au développement dans le secteur maritime est assurée; les bénéficiaires communiquent des informations en retour sur l'efficacité de l'assistance fournie; les systèmes de suivi et les évaluations d'impact des programmes permettent de vérifier que les objectifs sont atteints et qu'il est tenu compte des leçons de l'expérience dans l'établissement des programmes.

266. Dans la même résolution, les parties aux instruments de l'OMI qui contiennent des dispositions relatives à la coopération technique sont instamment priées de faire face à leurs engagements, et les États membres invités à avoir recours à l'OMI en tant que mécanisme de coordination en ce qui concerne la coopération technique dans le secteur maritime. Les États membres, l'industrie et les organismes partenaires sont également invités à apporter, et si possible à accroître, leur appui au Programme, qui peut favoriser le développement et y parvient effectivement.

1. Bourses d'études

267. Le grand programme de bourses d'études dans le domaine des océans et du droit de la mer, financé par la dotation Hamilton Shirley Amerasinghe fondée en 1982 en hommage au premier président de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et géré par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU, est décrit dans le rapport de 1999 (A/54/429, par. 588 à 594) en même temps que le pro-

gramme de formation en matière de pêcheries de l'Université des Nations Unies.

268. En décembre 1999, sur recommandation d'un groupe consultatif de haut niveau, le Conseiller juridique de l'Organisation a accordé la quatorzième bourse Amerasinghe et une bourse spéciale offerte par le Royaume-Uni à Mme Fathima Razni Mullafer (Sri Lanka) et à M. Kerrick F. P. Oderson (Barbade). Un troisième candidat, M. Salieu Kabba Sankoh (Sierra Leone), a aussi été sélectionné pour le cas où une contribution supplémentaire serait versée par l'un des donateurs du programme. Des dispositions ont été prises pour que les lauréats puissent s'inscrire dans les universités ou les institutions de leur choix, et ils commenceront leur stage universitaire en septembre-octobre 2000. Dans l'entre-temps, Mme Masio Nidung (Papouasie-Nouvelle-Guinée), qui a reçu en 1999 une bourse financée par le Gouvernement allemand et qui est en voie d'achever ses recherches à l'Institut Max Planck d'Heidelberg (Allemagne), commencera son stage à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU en avril 2000. Mme Arit Mkpandio (Nigéria), lauréate de la treizième bourse Amaresinghe, a achevé ses recherches à la faculté de droit de la Dalhousie University d'Halifax (Canada) et a commencé son stage à la Division.

2. Formation

269. Le principal programme de formation aux affaires maritimes au droit de la mer qui existe dans le système des Nations Unies est le programme dit « Formation-mers-côtes », ou FMC, de la Division. Il bénéficie d'un financement du PNUD. L'évolution de ce programme est expliquée dans le rapport de 1999 (A/54/429, par. 595 à 602). En septembre 1999, le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, dit GPA, a demandé la coopération et l'assistance du programme PFMC pour élaborer une stratégie de formation répondant à ses propres priorités mais fondée sur la méthodologie et le travail en réseau du FMC. Ce projet a pour but de renforcer les moyens dont disposent les pays de définir et d'engager des actions durables, comme le recommande le GPA, pour prévenir et réduire le dégâts que les activités terrestres causent au milieu marin. Il a le bénéfice de deux atouts majeurs, à savoir d'une part la direction théorique et pratique du GPA et, d'autre part, le réseau de formation mondial dont le programme FMC dispose actuellement.

270. Les objectifs de ce projet sont les suivants : a) renforcer les dispositifs existants et créer aux niveaux local et régional les moyens nécessaires à la mise au point et à l'administration de cours de grande qualité à l'intention du GPA; b) instituer au programme FMC une nouvelle Unité d'élaboration de programmes de cours spécialement chargée de la formation au GPA ; c) isoler les cours du programme FMC qui pourraient être adaptés aux besoins du GPA et les priorités en matière de formation; d) mettre au point un cours sur la gestion des déchets susceptible d'être dispensé dans le monde entier au personnel des municipalités; e) dans un premier temps, administrer et adapter ce cours aussi souvent que nécessaire dans les trois programmes du PNUE pour les mers régionales, avec l'assistance des unités d'élaboration de programmes de cours dont dispose déjà le programme FMC ou d'une équipe d'instructeurs FMC/GPA.

271. En 1999, le Centre international de gestion des ressources aquatiques et biologiques (ICLARM) s'est mis en relation avec le programme FMC pour étudier la forme que pourrait prendre une initiative de formation à intégrer au Réseau d'action international en faveur des récifs coralliens (ICRAN), en s'inspirant de la méthodologie et du travail en réseau du programme FMC. L'une des activités prévues dans le Plan d'action stratégique de l'ICRAN consiste à créer, avec l'assistance du programme FMC, un corps mondial d'enseignants susceptibles de donner des cours pour soutenir le travail de surveillance des récifs coralliens et de gestion intégrée des zones côtières. Ces cours seront conçus et adaptés en fonction des besoins locaux de formation des trois sites ICRAN/Programme pour les mers régionales du PNUE. Ce projet dispose de deux grands atouts : d'une part l'expérience et les ressources du réseau de formation mondial actuel du programme FMC et, d'autre part, le capital d'informations et de données réuni grâce aux activités de l'ICRAN et pouvant servir à l'élaboration des cours.

272. Les objectifs de ce projet sont les suivants : a) recenser et analyser toute la documentation pédagogique existante, y compris le cours FMC/Philippines (National Course on Integrated Coastal Management), qui pourrait être adapté aux besoins de l'ICRAN; b) adapter ou mettre au point un cours à dispenser dans le monde entier dans le cadre des trois sites ICRAN/Programme pour les mers régionales du PNUE; c) former de 120 à 150 personnes dans le cadre des sites ICRAN/Programme pour les mers régionales

du PNUE; d) former un corps de moniteurs (formation des instructeurs du programme FMC), provenant des trois sites de l'ICRAN (deux personnes) et des unités d'élaboration de cours du programme FMC (deux personnes) qui participeront à la réalisation du projet; e) adapter et dispenser aux trois sites ICRAN/Programme pour les mers régionales du PNUE des modules de formation sur la « Gestion des zones protégées » que les unités FMC/mer Rouge et FMC/Rio de la Plata sont en voie d'élaborer; f) former des spécialistes de l'élaboration des cours, à savoir, au départ, un pour l'ICLARM et deux pour les programmes pour les mers régionales du PNUE, qui dispenseront une formation; g) assurer le soutien pédagogique et technique continu des unités qui travaillent à l'élaboration des cours de l'ICRAN.

273. L'unité FMC/Allemagne s'est récemment intégrée au réseau FMC. Le nouveau service d'élaboration des cours sera installé à l'Institut des sciences de la terre (Laboratoire de recherche sur le littoral) à l'Université chrétienne Albrechts de Kiel (Allemagne). Une fois que les spécialistes auront été formés à la méthodologie FMC, ils mettront au point un cours sur la lutte contre l'érosion et dispenseront à leur tour une formation dans les pays de la mer Baltique.

B. Diffusion d'informations

274. Les informations d'intérêt mondial sont collectées, traitées et diffusées par tous les organismes des Nations Unies agissant dans leurs domaines de compétence respectifs intéressant les espaces marins et le droit de la mer. Presque tous ces organismes disposent de vastes systèmes d'information couvrant diverses disciplines relevant de leur compétence. Ils disposent aussi de sites Web très perfectionnés qui sont de précieuses sources d'information pour les États Membres, les organismes intergouvernementaux, les organisations non gouvernementales, le secteur privé et la société civile dans son ensemble. On trouvera des explications sur la bibliothèque, les ouvrages de référence, le système d'information et le site Web « Océans et droit de la mer » dont dispose la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU <www.un.org/Depts/los>, dans le rapport de 1999 (A/54/429, par. 605 à 609).

Activités des organismes des Nations Unies dans le domaine de l'information

275. La Commission océanographique intergouvernementale (COI) a indiqué que l'un des grands objectifs de son programme d'information sur les mers (*Marine Information Services*) est de fournir des informations à jour sur le milieu marin à des usagers de plus en plus nombreux. Cela étant, les services en ligne ont poursuivi leur développement et comprennent désormais : a) le site Web de la COI (donnant des informations générales et présentant les programmes et les activités de la Commission); b) sa bibliothèque électronique (qui permet de consulter et de télécharger toutes les publications de la Commission); c) un annuaire professionnel mondial, le *Global Directory of Marine and Freshwater Professionals* ou *GLODIR* (qui présente plusieurs milliers de spécialistes de l'eau douce et de la mer, de techniciens, de gestionnaires et de professionnels de plus de 100 pays); d) une base de données sur les activités et les manifestations de la COI (qui donne aussi des renseignements sur les activités et les manifestations d'autres organismes); e) deux annuaires présentant tous les centres d'information et toutes les bibliothèques d'océanographie du monde.

276. Les besoins en données océanographiques sont toujours plus pressants et il faut donc en améliorer la gestion et les modalités d'échange. Cette fonction est assumée par le Comité de la COI lié à l'échange international des données océanographiques, dit IODE. Celui-ci est chargé de faire mieux connaître et mieux comprendre les ressources et le milieu marins en offrant un dispositif de gestion et d'échange des données et des informations nécessaires pour cela.

277. L'IODE est composé de 65 États membres de la COI, qui souscrivent au principe de la liberté des échanges et disposent de centres de données océanographiques. Le programme gère des volumes considérables de données océanographiques collectées dans le cadre d'activités nationales, régionales et mondiales. Plusieurs programmes scientifiques bénéficient d'une aide en matière de gestion des données de la part des observatoires océanographiques nationaux, régionaux et mondiaux. L'IODE administre plusieurs programmes et projets, dont le *Global Ocean Data Archaeology and Rescue*, et collabore avec d'autres organismes à certaines activités comme le projet pilote sur la température et la salinité à l'échelle du globe.

278. L'IODE se spécialise dans la prestation de services et la fourniture de produits. On peut citer des CD-ROM offrant des données et des métadonnées (dont le *World Ocean Database '98* en neuf disques est un exemple), des inventaires, des catalogues, des séries de normes, etc. Sa seizième session se tiendra à Istanbul du 18 au 26 avril 2000. Les membres s'intéresseront tout spécialement aux moyens de mieux utiliser les installations et les mécanismes de l'IODE pour élargir la gamme de produits, de programmes et de projets, ainsi que les services d'information et les données. On s'efforcera d'encourager la coopération avec les établissements industriels et, le cas échéant, avec les milieux militaires en matière d'échange de données et d'informations. La question sera inscrite à l'ordre du jour de la conférence sur le rôle des forces armées et de l'industrie dans la préservation de la qualité des océans qui se tiendra en 2000.

279. La nécessité d'améliorer les données océanographiques et les moyens techniques de gestion de l'information, et les activités de formation restent l'un des aspects les plus importants des activités régionales de la COI. En effet, on ne peut bien gérer les zones côtières que si l'on dispose de données et d'informations de grande qualité. Les réalisations de l'IODE en Afrique de l'Est enseignent qu'il vaut souvent mieux régler les problèmes de gestion des données océanographiques au niveau régional plutôt qu'au niveau national ou mondial. Parmi les projets régionaux de la COI, il y a le *Regional Cooperation in Scientific Information Exchange in the Western Indian Ocean Region*, qui permet a) de donner aux océanographes accès à l'essentiel de la documentation scientifique; b) de mettre au point et de tenir à jour un annuaire régional des océanographes, qui indique les compétences disponibles localement; c) de publier un bulletin régional d'information sur les institutions, les projets et les spécialistes travaillant dans la région. Il y a aussi le projet relatif au réseau de données et d'informations océanographiques de l'Afrique de l'Est, qui intègre la gestion de l'information à un projet plus ample, l'*ODINAFRI (Ocean Data and Information Network for Africa)*. Faisant fond sur le succès des deux projets ci-dessus, on envisage actuellement un projet de gestion de l'information au niveau panafricain combinant leurs objectifs tout en produisant des données et des informations susceptibles de répondre aux besoins d'utilisateurs très variés. Des dispositions sont actuellement prises pour étendre la méthode à d'autres régions, par exemple aux Caraïbes et au Pacifique Ouest.

XII. Coopération et coordination internationales

A. Programmes de coopération

280. Dans le domaine des affaires maritimes et du droit de la mer, la coopération est assez soutenue entre organismes des Nations Unies, tant sur le plan officiel que sur le plan privé, et s'étend dans de nombreux cas à d'autres organismes gouvernementaux, à des administrations publiques, au secteur privé, aux organisations non gouvernementales et à diverses parties prenantes, au sens le plus large. Le rapport annuel de 1999 (A/54/429, par. 612 à 626) offre un aperçu des programmes les plus importants qui donne une idée de la portée et du contenu de cette coopération. Parmi les mécanismes de coopération, on peut citer le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier des aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP), le Système mondial d'observation des océans, le Système mondial d'observation du climat (SMOC), la Commission technique mixte d'océanographie et de météorologie (JCOMM) et les Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA).

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

281. Le GESAMP tiendra sa trentième session du 22 au 26 mai 2000, au Laboratoire d'étude du milieu marin de Monaco. Il devrait à cette occasion concentrer son attention sur quatre sujets d'actualité : évaluation du risque présenté par les substances dangereuses transportées par les navires; estimation du volume de pétrole pénétrant dans le milieu marin du fait d'activités terrestres; écobilans du milieu marin; aspects critiques de la dégradation du milieu marin. Parmi tous ces sujets, c'est celui des bilans écologiques qui retiendra le plus l'attention. Le Groupe de travail du GESAMP chargé de ce thème et son comité de rédaction ont bien avancé pendant la période intersessions dans la mise au net des textes que le GESAMP doit examiner et adopter à sa trentième session, à savoir les deux grands documents que sont le rapport biennal sur l'état de l'environnement marin et les « Sources de pollution et activités terrestres affectant la qualité et les utilisations du milieu côtier marin et de l'eau douce ».

282. La rédaction de ces rapports se fait sous la direction du PNUE, dans le cadre des activités d'évaluation de celui-ci et au titre de sa contribution aux débats de la réunion intergouvernementale d'examen de l'état d'avancement du Programme mondial d'action pour la protection du milieu. Souhaitant achever les deux écolibans pour que le GESAMP puisse les examiner et les adopter, le Comité de rédaction du Groupe de travail s'est réuni du 14 au 19 novembre 1999 à Barcelone (Espagne), puis du 7 au 9 février 2000 à La Haye. Cette dernière réunion faisait immédiatement suite à la quatrième session du Groupe de travail (31 janvier-5 février 2000), dont elle a pu examiner les conclusions : le Groupe de travail avait analysé les observations suscitées par les deux projets de rapport et conseillé au comité de rédaction les modifications à y apporter avant que la version définitive ne soit soumise au GESAMP.

283. À sa trentième session, le GESAMP devrait également approuver un mémorandum d'accord révisé. Celui-ci vise essentiellement à donner suite à l'intérêt qu'a manifesté la Commission du développement durable, dans sa décision 7/1, où elle s'est félicitée que le GESAMP ait l'intention d'améliorer son efficacité et sa composition (voir A/54/429, par. 613). Une fois approuvé par le GESAMP, le mémorandum sera présenté à la signature des chefs de secrétariat des institutions qui parrainent cet organisme.

Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA)

284. Parmi les faits nouveaux qui intéressent les Aquatic Sciences and Fisheries Abstracts (ASFA), il faut citer la prorogation pour quatre nouvelles années de l'accord de publication entre la FAO, qui fait office de secrétariat de l'ASFA, et la société Cambridge Scientific Abstracts (CSA), éditrice des ASFA. Cet accord prévoit de nouveaux avantages pour les partenaires, notamment la liberté d'accès aux bases de données des ASFA via la banque de données de CSA sur Internet. Il faut également mentionner l'arrivée de trois nouveaux partenaires nationaux, à savoir la Côte d'Ivoire, le Pérou et la République de Corée, ce qui porte à 30 le nombre total de partenaires. La diversification des partenaires est un grand objectif, dont la réalisation permettrait d'élargir la couverture géographique des ASFA et de recenser la documentation de façon plus approfondie. Enfin, il convient de citer aussi le don de la collection complète des CD-ROM des

ASFA à 25 instituts de pays africains à faible revenu et en déficit vivrier.

Atlas des océans

285. L'Atlas des océans de l'ONU est en cours de confection. Il s'agit d'un ouvrage numérisé, interactif, basé sur le Web, contenant des informations utiles pour le développement durable des océans et les progrès de l'océanographie. Il est constitué progressivement à partir de documents existants (statistiques, cartes, textes, études, images, etc.) déjà disponibles auprès des organismes des Nations Unies, des établissements scientifiques nationaux, du Groupe consultatif pour la recherche agricole internationale (GCRAI) et des ONG. Il s'agit d'une entreprise de longue haleine qui implique la contribution de tout le système des Nations Unies et qui prévoit une mise à jour effectuée régulièrement en coopération avec une maison d'édition. Les principaux organismes concernés par ce projet du Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination sont la FAO, l'AIEA, l'OMI, la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO, le PNUE et l'Organisation météorologique mondiale.

286. Parmi les faits nouveaux à citer au sujet de l'Atlas, le représentant de la FAO, qui est chef de file de cette entreprise, a présenté à la huitième session du Sous-Comité le rapport de la première réunion du Comité technique de l'Atlas des océans de l'ONU (Rome, 9-10 décembre 1999), et les résultats des délibérations du Comité sur : a) la structure et le contenu de l'Atlas; b) les différents logiciels pouvant être utilisés sur le site Web de l'Atlas; c) l'état des divers accords institutionnels; et d) les dispositions prises pour la collecte des données et de l'information.

287. En sa qualité de Comité directeur du projet de l'Atlas des océans, le Sous-Comité des océans et des zones côtières, à sa huitième session (tenue à La Haye du 19 au 21 janvier 2000) a adopté le rapport du Comité technique et en particulier a approuvé les principes techniques suivants⁷⁸ : les données originales utilisées pour les cartes et cartes nautiques devraient être disponibles et accessibles aux utilisateurs; la priorité devrait être donnée à l'information déjà existante (par opposition à la production d'informations nouvelles); la priorité devrait être donnée aussi aux données directement utiles pour l'élaboration des politiques; l'information générale doit également figurer, afin de répondre aux besoins d'une large communauté

d'utilisateurs; les cartes, les cartes nautiques et plus généralement tous les documents, devraient avoir un aspect cohérent; les textes introductifs devraient être brefs; les notes d'intérêt pratique devraient renvoyer le lecteur à des informations de référence plus détaillées, plus précises, et devraient de préférence être traduites dans toutes les langues officielles des Nations Unies; tous ces documents devraient présenter un caractère durable de façon à ne pas nécessiter une mise à jour fréquente, pour que l'Atlas conserve longtemps sa validité; des organismes chefs de file devraient être désignés pour le traitement de questions précises, pour des utilisations spécifiques et pour des types d'information particuliers, de façon que les contributions de chaque organisme à l'Atlas puissent être coordonnées au mieux.

B. Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination

288. Devant la nécessité de coordonner l'action concernant le milieu marin, conformément en particulier au chapitre 17 d'Action 21, le Comité administratif de coordination (CAC) a, dans l'année qui a suivi la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, et sur la proposition du Comité interorganisations sur le développement durable nouvellement créé, établi le Sous-Comité des océans et des zones côtières.

289. Le Sous-Comité a tenu sa huitième session à La Haye, du 19 au 21 janvier 2000; 14 représentants de huit organismes des Nations Unies et un représentant du secrétariat de la Convention sur la diversité biologique y ont participé, de même qu'un observateur du projet concernant l'Évaluation mondiale intégrée des eaux internationales (GIWA).

290. Parmi les questions examinées par le Sous-Comité figurait celle de l'Atlas des océans (voir par. 285 à 287), l'état d'avancement de l'Évaluation mondiale intégrée des eaux internationales, le mémorandum d'accord révisé concernant le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) (voir par. 283), le lancement par l'Assemblée générale dans sa résolution 54/33 d'un processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans, et, comme

l'avait recommandé la Commission du développement durable dans sa décision 7/1, les dispositions à prendre pour que les travaux du Sous-Comité soient plus transparents et mieux adaptés aux besoins des États Membres [voir A/54/429, par. 629 et 637, repris par l'Assemblée générale dans sa résolution 54/33, par. 8 b)].

291. Concernant le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, le Sous-Comité des océans et des zones côtières a admis que son rôle principal était de servir de plaque tournante pour la coordination et la coopération sur les questions relatives à l'exécution de ce programme. Le Sous-Comité a également examiné l'évolution du Centre d'échanges de ce programme, un plan d'action en vue d'une conférence mondiale sur les eaux usées et la préparation de l'examen en 2001 du Programme d'action mondial.

292. S'agissant de la demande tendant à rendre les travaux du Sous-Comité mieux adaptés aux besoins des États Membres et plus efficaces, le Comité interorganisations sur le développement durable, à sa quatorzième session tenue à Vienne les 9 et 10 septembre 1999, a approuvé la proposition du Sous-Comité d'organiser régulièrement des réunions d'information sur ses activités, et celle relative à son site Web et à la brochure prévue (voir A/54/429, par. 630). À sa huitième session, le Sous-Comité des océans et des zones côtières a conclu qu'une coordination des décisions ne pouvait résulter que d'un processus d'approbation et de financement dans les organes directeurs de chacun des organismes. Le Sous-Comité des océans et des zones côtières a rendu compte de ses activités en cours et prévues, qui comprennent notamment : a) des contributions de fond à l'établissement des rapports des organismes des Nations Unies aux organes ou programmes internationaux tels que la Commission du développement durable (en sa qualité de chef de file de la mise en oeuvre du chapitre 17 d'Action 21), l'Assemblée générale (contribution au rapport annuel du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer), le Plan d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement, le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, et le nouveau processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans; b) la production commune de l'Atlas des océans des Nations Unies; c) la poursuite de l'application du Programme d'action mondial; d) une contribution à

l'Évaluation mondiale intégrée des eaux internationales (GIWA); e) la mise au point d'applications régionales d'activités communes, le cas échéant; et f) une contribution coordonnée au processus d'examen décennal de la CNUED (« Rio+10 ») et son processus préparatoire, en prêtant l'attention qui convient aux océans et aux zones côtières.

293. À l'occasion de sa huitième session, le Sous-Comité des océans et des zones côtières a présenté à des diplomates de 37 pays en poste à La Haye ses activités comme chef de file de la mise en oeuvre du chapitre 17 d'Action 21. Quatre thèmes ont été traités : a) l'état d'avancement du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres; b) le processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans, récemment lancé par l'Assemblée générale; c) l'Atlas des océans des Nations Unies; et d) diverses incertitudes critiques concernant la gestion du milieu marin et le changement climatique. Toujours à l'occasion de la huitième session du Sous-Comité des océans et des zones côtières, un prototype du site du Sous-Comité, récemment élaboré, a été présenté, et on s'est mis d'accord sur diverses améliorations à lui apporter. De plus, le Sous-Comité des océans et des zones côtières est en train de préparer une brochure décrivant ses activités.

294. Le tout nouveau processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans a été examiné en détail par le Sous-Comité. Le Sous-Comité a notamment pris note du fait que l'ONU avait demandé des contributions supplémentaires d'organismes membres du Sous-Comité, suite au rapport le plus récent du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer (A/54/429). L'information supplémentaire doit être présentée à la première réunion du processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans, qui aura lieu du 30 mai au 2 juin 2000. Le Sous-Comité des océans et des zones côtières a également affirmé que ses membres étaient collectivement disposés à participer activement à ce processus consultatif qui serait très complet, et a accepté de présenter un rapport écrit de synthèse à la première réunion de ce nouveau processus, sur ses activités, ainsi qu'à inviter tous les organismes à y participer activement.

C. Suggestions sur les initiatives tendant à améliorer la coordination et la coopération

295. Au paragraphe 7 de sa résolution 54/33, l'Assemblée générale avait demandé que l'on propose « les initiatives qui permettraient de renforcer la coordination et la coopération et d'améliorer l'intégration dans le domaine des affaires maritimes », et le Secrétaire général estime que la formulation de ces initiatives doit s'interpréter comme un véritable processus; suivant les directives fournies par l'Assemblée générale, l'organisation de ce processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans, réunissant les organisations intergouvernementales, les institutions spécialisées et les fonds et les programmes des Nations Unies s'occupant des affaires maritimes et du droit de la mer était un processus dont la première étape devait être une réunion du Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination qui établirait un rapport sur les océans et le droit de la mer. Formuler des initiatives tendant à une meilleure coordination et à une meilleure coopération concernant les affaires maritimes est déjà en soi une entreprise de coopération. À ce sujet, il conviendrait aussi d'amorcer un échange d'idées sur les initiatives qui devront être prises pour améliorer la coordination et la coopération et assurer une meilleure intégration des travaux sur les affaires maritimes, et d'inviter les organismes compétents à faire connaître leurs réactions. La première réunion du processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans, qui profiterait des contributions des gouvernements, des organisations intergouvernementales, des organisations non gouvernementales et des grands groupes, permettrait de faire avancer le processus en étudiant les initiatives sur lesquelles toutes les parties prenantes pourraient se mettre d'accord.

296. Selon le Secrétaire exécutif du secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, l'expérience positive acquise par le secrétariat de la Convention dans l'organisation d'une coopération et la valorisation des synergies avec les secrétariats des autres conventions, les organisations, les organes et initiatives qui contribuent à l'application du programme de travail du secrétariat de la Convention sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine et côtière, pourrait, dans ce contexte, se révéler très utile.

297. Pour mettre en oeuvre la première phase de son programme de travail, le secrétariat de la Convention

sur la diversité biologique a passé beaucoup de temps à amorcer un dialogue avec les acteurs de plusieurs autres processus et activités, afin de coordonner les travaux et de produire les résultats que le programme de travail envisageait. Ainsi, plusieurs conventions régionales pour la protection et le développement durable du milieu marin (Conventions de Carthagène, de Barcelone, de Jeddah, de Koweït et de Lima, etc.) ont intégré les dispositions de la Convention sur la diversité biologique dans leur programme de travail, et le programme de travail du secrétariat de la Convention sur la diversité biologique est désormais appliqué à l'échelle régionale grâce aux travaux des secrétariats de ces conventions. En outre, les organisations internationales qui s'emploient activement à encourager la coopération scientifique, le développement durable et la protection de l'environnement (la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO, la Banque mondiale, le PNUE, le FAO, la Commission du Pacifique Sud, le Programme régional du Pacifique Sud pour l'environnement, etc.) ont pris en compte, dans leurs travaux, les dispositions de la Convention sur la diversité biologique qui concernent la préservation de la diversité biologique marine et côtière.

298. Sur la base de cette expérience, le Secrétaire exécutif du secrétariat de la Convention sur la diversité biologique est d'avis que l'un des principaux moyens d'améliorer la coordination et la coopération et d'assurer une meilleure intégration des travaux sur les affaires maritimes consiste, pour les principaux acteurs concernés, à s'informer mutuellement de leurs activités et de leurs décisions, de veiller à l'échange d'informations au niveau des secrétariats, en harmonisant ces décisions et activités, et de rendre compte aux parties à leurs conventions respectives et plus généralement aux États membres de la façon dont ils sont amenés à adapter leurs programmes.

299. Le Secrétaire général de l'Organisation météorologique mondiale a expliqué que son organisation portait depuis longtemps un intérêt au milieu marin et aux affaires maritimes et menait des travaux à ce sujet. Les activités et programmes de l'OMM et des services météorologiques nationaux dans ce domaine important augmentaient sans cesse. Comme une grande partie des travaux de l'OMM concernant les océans faisaient également intervenir d'autres disciplines et de nombreuses collectivités différentes qui utilisaient les ressources marines, l'OMM a toujours cherché à collaborer avec d'autres organisations internationales, à coordonner

étroitement leurs travaux, au niveau bilatéral et par des mécanismes tels que le Sous-Comité des océans et des zones côtières du CAC. Le Secrétaire général de l'OMM a alors exposé brièvement la création toute récente d'une nouvelle commission technique mixte OMM/COI de l'océanographie et de la météorologie marine, qui constitue un progrès notable dans la coopération et l'intégration interinstitutions, allant au-delà des simples groupes de travail et organes similaires. Cette commission étant intergouvernementale, elle était un organe constitutif de l'OMM et de la Commission océanographique intergouvernementale (COI), et les deux organismes étaient amenés à apporter une contribution substantielle à ses travaux sous forme de ressources et de connaissances spécialisées. La nouvelle commission mixte devrait faciliter la réalisation plus efficace et moins coûteuse des travaux que mènent en commun l'OMM et la COI en météorologie marine et océanographie, et cela pourrait améliorer la coordination entre les organismes nationaux s'occupant des mêmes questions.

300. Selon le Secrétaire général de l'OMM, la raison de la création de la Commission technique mixte OMM/COI de l'océanographie et de la météorologie marine est un fait important et novateur au sein du système des Nations Unies, et elle mériterait d'être plus largement étudiée et appliquée. L'OMM examinerait de son côté les possibilités d'initiatives similaires sur d'autres aspects de son travail, où elle était amenée à coopérer étroitement avec d'autres organismes des Nations Unies, et l'OMM estimait qu'il y avait là de larges possibilités d'évolutions similaires dans d'autres secteurs du système.

301. Le Directeur exécutif du PNUE a indiqué qu'il ne manquerait pas de répondre à la demande du Secrétaire général après avoir consulté les secrétariats des conventions et plans d'action du PNUE pour les mers régionales.

302. Le Secrétaire général suggère que durant les délibérations qui constitueront le processus consultatif officieux des Nations Unies sur les océans, sur les initiatives tendant à améliorer la coordination et la coopération internationales et à assurer une meilleure intégration des travaux sur les affaires maritimes, on garde bien à l'esprit plusieurs des questions pertinentes, notamment celles soulevées par le Sous-Comité des océans et des zones côtières à sa huitième session.

303. Comme le Secrétaire général l'a déjà indiqué, on estime souvent « que le suivi des conférences organisées par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement et les autres conférences de l'Organisation des Nations Unies relève avant tout du système des Nations Unies en général et des organismes de coordination en particulier. Il convient de souligner que les actions doivent être engagées avant tout au niveau national, les principaux intervenants étant les pouvoirs publics, les organisations non gouvernementales, le secteur privé et d'autres entités. **Le rôle du système des Nations Unies est, entre autres, de faciliter la coopération entre les principaux acteurs afin de renforcer l'efficacité de l'action au niveau national** » (A/54/131-E/1999/75, par. 43; ACC/2000/8, par. 47 ; soulignement ajouté).

304. Les opinions qui précèdent acquièrent de l'importance quand on note que dans les organisations internationales, il est fait une distinction entre les différentes questions sectorielles, considérées comme techniques, et les questions multisectorielles (voir ACC/2000/8, par. 69). S'agissant des questions sectorielles qui relèvent de la compétence de chaque organisation, c'est son organe directeur qui en définit le mandat. Étant donné les nombreuses corrélations qui existent entre les problèmes qui concernent les océans, le processus consultatif officiel des Nations Unies sur les océans, tout en délibérant des mesures qui seraient propres à améliorer la coordination et la coopération, devrait ne pas méconnaître cette distinction. Cela serait tout à fait dans l'esprit de la directive donnée par l'Assemblée générale au paragraphe 11 de sa résolution 54/33 où elle « invite les États Membres, dans le cadre de leur participation aux travaux des organes compétents des organisations intergouvernementales dont les activités touchent aux affaires maritimes et au droit de la mer à encourager ces organisations à participer au processus consultatif et à apporter une contribution au rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer ».

Notes

¹ Décision 7/1 de la Commission du développement durable « Mers et océans » *Documents officiels du Conseil économique et social, 1999, Supplément No 9* (E/1999/29), chap. I.C., décision 7/1, par. 1 b).

² *Documents officiels du Conseil économique et social, 1996, Supplément No 8* (E/1996/28), chap. I.C., décision 4/15.

- ³ Rapport de la Deuxième Commission à l'Assemblée générale, document A/54/588/Add.6.
- ⁴ Rapport de la cinquième réunion de la Conférence des parties, document UNEP/CHW.5/29, par. 77 et 78 et annexes I et IV.
- ⁵ Document présenté par la Chambre internationale de la marine marchande, le Conseil maritime international et baltique, l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants, l'Association internationale des transporteurs de marchandises solides, l'Oil Companies International Marine Forum et la Confédération internationale des syndicats libres (MEPC 44/16/4).
- ⁶ Extrait du rapport présenté par l'OMI.
- ⁷ Extrait du rapport présenté par l'OHI.
- ⁸ IMO/ILO/WGLCCS 1/7.
- ⁹ Documents présentés par la CISL; voir IMO/ILO/WGLCC 1/6/1 et IMO/ILO/WGLCC 1/6/2.
- ¹⁰ Examen des instruments internationaux pertinents par l'OIT (IMO/ILO/WGLCCS 1/7).
- ¹¹ C'est ce qu'a souligné la Fédération internationale des ouvriers du transport dans sa présentation, document IMO/ILO/WGLCCS 1/6.
- ¹² Rapport de la première session du Groupe de travail ad hoc mixte d'experts, IMO/ILO/WGLCCS 1/11, par. 4.1 à 4.13, 6.1 à 6.50 et annexes 4, 5 et 6.
- ¹³ Le Seamen's Church Institute a également récemment publié un guide des gens de mer, qui aborde en détail tous les aspects de la profession.
- ¹⁴ Voir le rapport du Sous-Comité de la sécurité de la navigation sur les travaux de sa quarante-cinquième session (NAV 45/14).
- ¹⁵ Voir le rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa soixante et onzième session (MSC 71/23, par. 9.13 à 9.17).
- ¹⁶ MSC 72/2, par. 7.
- ¹⁷ NAV 45/14, par. 3.7 à 3.15, et annexes 2 à 4.
- ¹⁸ MSC 71/23, par. 20.30.
- ¹⁹ NAV 45/14, par. 3.31 à 3.32 et 3.34.
- ²⁰ Voir le projet de rapport du MEPC sur sa quarante-quatrième session, MEPC 44/WP.6, par. 8.9 à 8.13.
- ²¹ Les déclarations et documents présentés par les participants et le rapport sont accessibles sur le site de l'Institut d'études politiques de Singapour (<www.sils.org/seminar/1999-straits-00.htm>).
- ²² On trouvera un résumé de ces idées dans le rapport du Groupe de travail (FSI 8/INF.7, annexe).

- 23 Voir sur le site Web de l'OMI les circulaires 924 et 935 à 938 du Comité de la sécurité maritime (www.imo.org/circs/msc/piracy/list.htm).
- 24 Le Bureau maritime international définit la piraterie comme le fait d'aborder un navire en ayant l'intention d'y commettre un vol ou tout autre acte criminel, et l'intention ou les moyens de faire usage de la force à cette fin. La définition du Bureau couvre les crimes commis par traîtrise et les attaques menées à partir du rivage contre un navire à l'ancre.
- 25 Voir le document MSC 72/17/5. La circulaire proposée définit la piraterie comme l'un des actes visés à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et le vol à main armée comme un acte commis dans les eaux territoriales ou les voies de navigation intérieures.
- 26 Pour le texte des décisions V/23 et V/33, voir rapport de la cinquième réunion de la Conférence des parties, UNEP/CHW.5/29, annexe I (voir <www.unep.ch/basel/COP5/cop5reportc.pdf>).
- 27 Pour le texte du document A/AC.254/4/Add.1/Rev.4, voir <www.unctj.org/Documents/Conventions/dcatoc/7session/index.htm>.
- 28 Pour des informations globales sur les cas d'embarquement clandestin, voir FAL.2/Circ.57 sur <www.imo.org/imo/circs/fal/57.pdf>.
- 29 Rapport du Comité de simplification des formalités, document FAL.27/19, par. 10.1 et 10.11.
- 30 Voir le projet de rapport du MEPC sur sa quarante-quatrième session, MEPC 44/WP.6, par. 8.9 à 8.13.
- 31 BBC International Reporting Service, 31 décembre 1999.
- 32 Centre international de commerce et de développement durable et Union mondiale pour la nature, *Fish for Thought* (Genève, Centre international de commerce et de développement durable, 1999), p. 15.
- 33 *The Earth Times*, Year 9, No 2, 15 février 2000, p. 3.
- 34 BBC International Reporting Service, 28 janvier 2000.
- 35 *Rapport de la Consultation d'experts sur le blanchissement du corail* (UNEP/CBD/JM/Expert/2/3).
- 36 *Bulletin des négociations de la Terre*, vol. 9, No 148 : compte rendu de la cinquième session de l'Organe subsidiaire de conseil scientifique, technique et technologique de la Convention sur la diversité biologique (<www.iisd.ca/linkages/vol09/enb09143f.html>).
- 37 Voici le projet de rapport du Comité de protection du milieu marin sur les travaux de sa quarante-quatrième session, MEPC 44/WP.6/Add.3, par. 12.38.
- 38 P. Bagla, « Bioprospecting: model Indian deal generates payments », *Science*, vol. 283, No 5408, 12 mars 1999, p. 1614b.
- 39 Les paragraphes qui suivent sont basés essentiellement sur une communication de Peter A. Rona, « Marine Minerals for the 21st century », qui sera présentée au Congrès international de géophysique, Rio de Janeiro (Brésil), 6-17 août 2000.
- 40 Extrait des communications du PNUE et du Bureau de coordination du GPA.
- 41 Voir rapport de la vingt et unième Réunion consultative, LC 21/13, par. 5.10 à 5.12 et 10.1 et 10.2.
- 42 Ibid., par. 5.18 à 5.27.
- 43 Pour plus de détails, voir *ibid.*, par. 4.11 à 4.13.
- 44 Ibid., par. 4.14 à 4.16 et annexes II à IV.
- 45 Ibid., par. 6.23 à 6.29.
- 46 Ibid., annexe VI.
- 47 Ibid., par. 6.11 et 6.12.
- 48 Ibid., par. 7.7.
- 49 Ibid., par. 7.7.
- 50 Voir le projet de rapport du MEPC sur sa quarante-quatrième session, MEPC 44/WP.6/Add.3, par. 12.39 à 12.41.
- 51 Ibid., par. 3.20 et 3.21.
- 52 Voir A/21/5 b)/2, par. 50 et 51.
- 53 Projet de rapport du Comité de protection du milieu marin (CPMM) sur les travaux de sa quarante-quatrième session (MEPC/44/WP.6/Add.2, par. 13.11, 13.12 et 13.13).
- 54 Par. 7.5 du rapport sur la vingt-neuvième réunion du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP), publié en tant que No 67 des rapports et études du GESAMP, mentionné aussi dans le rapport de la vingt et unième Réunion consultative des parties contractantes à la Convention de Londres, LC 21/13, par. 9.6.
- 55 Documents LEG 80/10/3 et LEG 80/11, par. 140 et 141.
- 56 Document LEG 80/3, annexe I.
- 57 Voir rapport du Comité juridique, LEG 80/11, par. 14 à 57.
- 58 Communication de la Confédération internationale des syndicats libres, IMO/ILO/WGLCCS 1/6/1.
- 59 IMO/ILO/WGLCCS 1/6.

- ⁶⁰ Un examen des instruments applicables a été fourni par l'OIT dans le document IMO/ILO/WGLCCS 1/7.
- ⁶¹ Rapport du Groupe de travail spécial d'experts, document IMO/ILO/WGLCCS 1/11, par. 6.51 à 11.6 et annexes V et VI.
- ⁶² Pour le texte du Protocole, voir rapport de la cinquième réunion, document UNEP/CHW.5/29, annexe III, URL <<http://www.unep.ch/basel/OP5/cop5reportc.pdf>>.
- ⁶³ Conformément à la définition, le terme « dommages » couvre : la perte de vies humaines ou tout dommage corporel, la perte de tout bien ou les dommages causés à tout bien, la perte de revenus qui proviennent directement d'un intérêt économique fondé sur l'exploitation de l'environnement, le coût des mesures de restauration de l'environnement endommagé et le coût des mesures préventives.
- ⁶⁴ Voir rapport de la cinquième réunion, document UNEP/CHW.5/29, annexe I.
- ⁶⁵ Extrait de la communication de l'UNESCO/COI.
- ⁶⁶ Le document pourra être consulté sur le site Web du secrétariat de la Convention sur la diversité biologique (<www.biodiv.org/cop5/docs.html>).
- ⁶⁷ Rapport du Sous-Comité de la sécurité de la navigation sur les travaux de sa quarante-cinquième session (NAV 45/14, par. 3.25).
- ⁶⁸ Ibid., par. 3.21, et annexe 3.
- ⁶⁹ *The New York Times*, 18 janvier 2000, p. F1, F4.
- ⁷⁰ Ibid., 23 novembre 1999, p. F3.
- ⁷¹ *Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol. XIV (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.82.V.2), 134e séance plénière, par. 43, et 46e séance de la Troisième Commission, par. 4 et 5.
- ⁷² Extrait de la contribution de l'OHI.
- ⁷³ Terry Knott, « Technology offshore: shifting to the seabed », *Petroleum Review*, Vol. 54, No 637, février 2000, p. 18.
- ⁷⁴ *BBC International Reporting Service*, 27 janvier 2000.
- ⁷⁵ *The Earth Times*, 8e année, No 12, 1er-31 décembre 1999, p. 28.
- ⁷⁶ Extrait d'une contribution de la Cour internationale de Justice.
- ⁷⁷ Le texte de la sentence est déposé auprès du Secrétaire général de l'ONU conformément au paragraphe 2 de l'article 16 de l'accord d'arbitrage conclu entre l'Érythrée et le Yémen le 3 octobre 1996.
- ⁷⁸ On trouvera un complément d'informations sur l'examen de la question par le Sous-Comité dans le document ACC/2000/8.