



# Assemblée générale

Distr. générale  
9 mars 2001  
Français  
Original: anglais

## Cinquante-sixième session

Point 42 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>
Abréviations. . . . .		5
I. Introduction . . . . .	1–16	8
II. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et les accords relatifs à son application . . . . .	17–38	10
A. État de la Convention et des accords relatifs à son application. . . . .	17–20	10
B. Déclarations faites au titre des articles 310 et 287 de la Convention . . . . .	21–24	11
C. Réunion des États parties (dixième Réunion). . . . .	25–38	12
III. L'espace maritime . . . . .	39–90	14
A. Faits nouveaux récents . . . . .	39–48	14
B. Limites fixées par les États . . . . .	49–51	16
C. Le plateau continental au-delà de 200 milles marins et les travaux de la Commission des limites du plateau continental. . . . .	52–82	16
D. Dépôt de cartes marines et/ou de listes de coordonnées géographiques et respect de l'obligation de leur donner la publicité voulue. . . . .	83–90	20
IV. Industrie des transports maritimes et navigation. . . . .	91–168	21
A. Industrie des transports maritimes. . . . .	91–95	21
B. Navigation . . . . .	96–168	23
1. Sécurité des navires . . . . .	99–131	24

\* A/56/50

2.	Transport de marchandises . . . . .	132–143	29
3.	Sécurité de la navigation . . . . .	144–153	32
4.	Mise en oeuvre par l'État du pavillon . . . . .	154–165	34
5.	Contrôle exercé par l'État du port . . . . .	166–168	36
V.	Criminalité en mer . . . . .	169–242	36
A.	Piraterie et attaques armées dirigées contre des navires . . . . .	174–223	37
1.	Étendue du problème – rapports sur les incidents . . . . .	175–182	37
2.	Mesures prises au niveau mondial . . . . .	183–201	39
3.	Action au niveau régional . . . . .	202–205	42
4.	Mesures recommandées aux gouvernements et au secteur du transport maritime . . . . .	206–223	43
B.	Introduction clandestine de migrants . . . . .	224–234	46
C.	Passagers clandestins . . . . .	235–237	48
D.	Trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes . . . . .	238–242	49
VI.	Ressources marines, milieu marin et développement durable . . . . .	243–427	50
A.	Conservation et gestion des ressources biologiques marines . . . . .	243–291	50
1.	Mesures prises pour lutter contre la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée . . . . .	245–271	51
2.	Examen du rôle des organisations régionales de gestion des pêches en ce qui concerne la conservation et la gestion des pêches . . . . .	272–278	57
3.	Conservation et gestion des mammifères marins . . . . .	279–282	58
4.	Diversité biologique des mers et des zones côtières . . . . .	283–291	59
B.	Ressources non biologiques . . . . .	292–319	60
1.	Hydrocarbures . . . . .	292–298	60
2.	Minéraux non combustibles . . . . .	299–319	61
C.	Protection et préservation du milieu marin . . . . .	320–392	65
1.	Réduction et maîtrise de la pollution . . . . .	320–372	65
a)	Activités terrestres : Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres . . . . .	320–333	65
b)	Pollution par immersion de déchets et gestion des déchets . . . . .	334–345	68
c)	Pollution par les navires . . . . .	346–372	70
2.	Coopération régionale . . . . .	373–392	75
a)	Examen du programme et des plans d'action du PNUE relatifs aux mers régionales . . . . .	373–385	75

	b) Autres régions . . . . .	386–392	77
	D. Développement durable des petits États insulaires en développement . . . . .	393–400	78
	E. Protection de certaines zones marimes . . . . .	401–415	80
	F. Changements climatiques et élévation du niveau de la mer . . . . .	416–420	83
	G. Examen décennal de la mise en oeuvre d’Action 21 . . . . .	421–427	84
VII.	Règlement des différends . . . . .	428–451	85
	A. Affaires devant la Cour internationale de Justice . . . . .	430–434	85
	B. Affaires dont est saisi le Tribunal international du droit de la mer . . . . .	435–446	86
	C. Sentence rendue par un tribunal d’arbitrage . . . . .	447–451	88
VIII.	Sciences et techniques de la mer . . . . .	452–547	89
	A. Régime juridique appliqué aux sciences et techniques de la mer . . . . .	454–476	89
	1. Régime juridique appliqué à la recherche scientifique marine . . . . .	455–472	90
	2. Régime juridique de la mise au point et du transfert des techniques marines . . . . .	473–476	93
	B. Programmes relatifs aux sciences et aux techniques de la mer au sein du système des Nations Unies . . . . .	477–540	94
	1. Programmes relatifs aux sciences de la mer au sein du système des Nations Unies . . . . .	477–539	94
	2. Programme des Nations Unies concernant les techniques de la mer . . . . .	540	106
	C. Besoins constatés dans le domaine de la science et des techniques de la mer . . . . .	541–547	106
IX.	Renforcement des capacités . . . . .	548–585	108
	A. Activités des organismes des Nations Unies dans le domaine du renforcement des capacités . . . . .	557–573	110
	B. Activités de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer en matière de renforcement des capacités . . . . .	574–585	113
	1. Dotation Hamilton Shirley Amerasinghe . . . . .	574–578	113
	2. Programme Formation-mers-côtes . . . . .	579–585	113
X.	Coopération et coordination internationales . . . . .	586–606	115
	A. Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination . . . . .	586–596	115
	B. Autres instances . . . . .	597–606	117
	1. Groupe mixte d’experts chargé d’étudier les aspects scientifiques de la protection de l’environnement marin (GESAMP) . . . . .	597–603	117
	2. Comité intersecrétariats des programmes scientifiques se rapportant à l’océanographie (CIPSRO) . . . . .	604–606	118

- 
- XI. Examen par l'Assemblée générale de l'évolution des affaires maritimes :  
Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer . . . 607–619 118

## Annexes

- I. État de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des accords d'application  
par ordre chronologique . . . . . 128
- II. Limites fixées par les États . . . . . 134
- III. Dépôt de cartes marines et de listes de coordonnées géographiques et notifications de zone  
maritime (MZN) correspondantes . . . . . 141
- IV. Liste des organisations régionales chargées de la gestion des pêches . . . . . 143
- V. Conventions et protocoles relatifs aux mers régionales . . . . . 145
- VI. Liste des petits États et territoires insulaires en développement . . . . . 153

## Abréviations

ABLOS	Comité consultatif sur les aspects hydrographiques, géodésiques et géoscientifiques du droit de la mer (Comité consultatif sur les aspects techniques du droit de la mer)
AIEA	Agence internationale de l'énergie atomique
ANASE	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
ARGO	Réseau pour l'océanographie géostrophique en temps réel
CARICOM	Communauté des Caraïbes
CCI	Chambre de commerce internationale
CEPALC	Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
CGPM	Commission générale (anciennement appelée Conseil général) des pêches pour la Méditerranée
CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
CIEM	Conseil international pour l'exploration de la mer
CIJ	Cour internationale de Justice
CIPSRO	Comité intersecrétariats des programmes scientifiques se rapportant à l'océanographie
CLIVAR	Étude de la variabilité et de la prévisibilité du climat
CLL	Convention internationale sur les lignes de charge
CMI	Comité maritime international
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
Code ISM	Code international de gestion de la sécurité
COI	Commission océanographique intergouvernementale (UNESCO)
COLREG	Convention de 1972 sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer
Commission OSPAR	Commission Oslo-Paris pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est

Convention SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
Convention STCW	Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
COPACE	Comité des pêches pour l'Atlantique Centre-Est
COPACO	Commission des pêches pour l'Atlantique Centre-Ouest
COREP	Comité régional des pêches du golfe de Guinée
CPANE	Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est
CPCA	Comité des pêches continentales pour l'Afrique
CPOI	Commission des pêches pour l'océan Indien
CSM	Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale
GESAMP	Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GLOMARD	Base de données sur la radioactivité marine mondiale
HELCOM	Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique
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
MEPC	Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale
OHI	Organisation hydrographique internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONUDI	Organisation des Nations Unies pour le développement industriel
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement

---

Recueil INF	Recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustibles nucléaires irradiés, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires
SCOR	Comité scientifique pour les recherches océaniques du Conseil international des unions scientifiques
SEAPOL	Projet relatif au droit, aux politiques et à la gestion maritimes en Asie du Sud-Est
SIG	Système d'information géographique
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
SMOC	Système mondial d'observation du climat
SMOO	Système mondial d'observation des océans
SMOT	Système mondial d'observation terrestre
SOPAC	Commission du Pacifique Sud pour les sciences de la terre appliquées
SPREP	Programme régional pour l'environnement du Pacifique Sud
STM	Service de trafic maritime
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources
VDR	Enregistreur des données du voyage
WOCE	Expérience sur la circulation océanique mondiale

## I. Introduction

1. « L'état des mers et des océans du monde ne cesse de se détériorer. La plupart des problèmes identifiés il y a déjà plusieurs dizaines d'années n'ont toujours pas trouvé de solutions et nombreux sont ceux qui empirent sûrement<sup>1</sup> ». Cette citation est tirée du rapport de janvier 2001 du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP), intitulé « A Sea of Troubles » qui rend ainsi compte d'une situation fort préoccupante et qui réclame que l'on agisse. Une multitude d'activités se développent sur une étroite bande de terre le long des côtes du monde. La croissance explosive des villes côtières, l'augmentation du tourisme, l'industrialisation et le développement de la pisciculture intensifient toujours davantage la pression qui s'exerce sur les zones côtières.

2. La pollution des mers et des océans, dont on s'était beaucoup préoccupé mais sur laquelle avaient pris le pas d'autres menaces telles celles de l'épuisement des stocks et de la destruction des habitats, suscite à nouveau de très grandes inquiétudes internationales. La pollution qui pénètre les mers provient généralement des industries côtières et des systèmes d'évacuation des eaux usées. Elle se propage aussi dans l'air et par les rivières à partir des industries situées à l'intérieur des terres. La pollution par les vidanges qui contamine les aliments marins et dégrade la qualité des eaux côtières constitue dorénavant un gros risque pour la santé. Cette pollution a également des effets économiques néfastes car elle ravage de vastes régions à vocation récréative et touristique.

3. D'autres activités qui non seulement entravent le processus de développement durable mais aussi compromettent le délicat équilibre juridique matérialisé par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>2</sup> suscitent aussi des préoccupations. On mentionnera notamment les pêcheries avec la surexploitation des stocks, les prises dérivées et les rejets auxquels elles donnent lieu ainsi que les importants changements intervenant dans l'industrie des transports maritimes sous l'effet de la mondialisation du commerce.

4. Plus d'un milliard de personnes, essentiellement dans les pays en développement, dépendent des pêcheries mondiales qui constituent leur principale source de protéines. La réduction du volume global des prises qui résulte de la surexploitation des ressources a atteint des

proportions inquiétantes. La concurrence à laquelle se livrent les pays autour de ressources raréfiées et qui ne cesse de se renforcer risque sérieusement de compromettre l'ordre pacifique qu'a voulu établir sur les océans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les flottes qui pêchent habituellement près des côtes où les stocks de poissons sont de plus en plus surexploités s'aventurent maintenant en eaux profondes à la recherche de nouvelles ressources. Or les stocks de poissons de haute mer sont plus vulnérables que ceux que l'on trouve à moindre profondeur. Le chalutage peut causer d'importants dommages. D'autres types de pêche, comme la pêche aux explosifs, l'utilisation de poisons ou de filets dérivants ont de très importantes conséquences écologiques.

5. La mondialisation des échanges et l'accroissement du commerce ont complètement transformé l'industrie du transport maritime. L'année 1999 a marqué dans les transports maritimes internationaux une quatorzième année de croissance consécutive, le commerce maritime atteignant le chiffre record de 5 milliards 230 millions de tonnes. L'accroissement des transports maritimes encombre très lourdement le trafic sur les principales routes ouvertes à la navigation, multipliant les risques d'accidents catastrophiques. Au cours des 20 dernières années, la répartition du tonnage mondial a considérablement évolué. La flotte mondiale a encore augmenté en 1999 de 1,3 %, atteignant 799 millions de tonnes. La mondialisation du commerce a complètement bouleversé la physionomie du transport maritime, la flotte marchande n'étant plus désormais immatriculée dans les pays de domicile des entreprises mères, c'est-à-dire les pays dans lesquels se situent les intérêts qui contrôlent les navires. La flotte mondiale des navires porte-conteneurs immatriculés dans les pays de libre immatriculation n'a pas cessé de s'accroître en 1999, représentant 39,5 % du tonnage mondial transporté, mesuré en EVP (équivalent vingt pieds), alors qu'elle n'en représentait que 38,1 % en 1998. On notera que les navires de 35 des plus importants pays se livrant au commerce maritime sont immatriculés sous pavillon étranger. La charge du contrôle exercé sur ces navires est ainsi passée des États du pavillon aux États du port et États côtiers. Les sept principaux pays de libre immatriculation (Panama, Libéria, Chypre, Bahamas, Malte, Bermudes et Vanuatu) regroupent 75 % des navires ainsi immatriculés.

6. L'industrie du transport maritime se heurte à un autre important problème qui est celui du vieillisse-

ment de la flotte mondiale. Un nombre considérable de navires, en particulier parmi les grands vraquiers et les navires-citernes, ont 25 ans, ce qui accroît les risques d'accidents susceptibles d'avoir de graves conséquences pour le milieu marin et les régions côtières. Se pose aussi la question de savoir que faire de ces navires lorsqu'ils sont mis hors service avec les problèmes de recyclage et de mise au rebut qui en découlent.

7. La mondialisation du transport maritime a entraîné le développement d'un marché du travail à l'échelle de la planète pour les gens de mer, faisant de ce secteur d'activité la première industrie véritablement mondiale. Il faut donc apporter une réponse globale aux problèmes qui se posent et élaborer tout un corps de normes mondiales applicables à l'ensemble de ce secteur. Ce à quoi aboutiront en fin de compte ces changements techniques et commerciaux dépendra de la formation, de la compétence et de l'expérience du personnel qui y participe.

8. Parallèlement à cette évolution du transport maritime et de la navigation, la criminalité en mer augmente. La piraterie et les attaques armées coûtent présentement des millions à l'industrie du transport maritime, et mettent en péril la vie des marins. La contrebande des migrants et des passagers clandestins ne cesse de se développer. Il faut donc renforcer les efforts internationaux pour combattre ces délits, mettre en place une surveillance plus efficace et mieux faire appliquer la loi. On notera en outre qu'un grand nombre de ces faits illicites qui sont apparus depuis seulement une dizaine d'années ne sont pas considérés comme des délits au regard du droit international.

9. Les sciences et techniques de la mer sont essentielles à la compréhension de très nombreuses questions complexes, telle la relation entre océan et atmosphère, et à la prise de saines décisions par les gestionnaires. Cela implique que l'on crée les conditions favorables à l'intégration de l'effort scientifique à l'étude des processus dont le milieu marin est le théâtre et des interactions entre ces processus. Pour que le régime prévu par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne se voit pas vider de tout contenu, il faudra adopter à l'échelle nationale des règlements et procédures qui encouragent et facilitent la conduite des recherches scientifiques marines, et aussi élaborer des directives et des critères qui aident les États à s'assurer véritablement de la nature de ces recherches et des incidences qu'elles peuvent avoir.

10. Le développement des techniques de la mer a repoussé les frontières de ce que l'on imaginait pouvoir faire pour accéder aux ressources situées dans les grandes profondeurs et dans des zones reculées. Ces techniques permettent aussi à l'humanité d'explorer son passé en donnant accès aux objets culturels qui gisent au fond des mers et des océans. Les négociations en cours à l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) entrent maintenant dans la phase cruciale de la détermination du régime applicable au patrimoine culturel subaquatique qui se trouve au-delà des zones délimitées par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (voir A/54/429, par. 510 à 515 et A/55/61, par. 222 et 223).

11. Or, un grand nombre de traités concernant les océans ont aussi été adoptés pour traiter des diverses questions liées aux principaux usages et activités maritimes. En dehors de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui a délimité le cadre juridique général de ces activités, plus de 450 traités conclus aux échelons mondial et régional réglementent les pêcheries, la pollution émanant de diverses sources (navires, industries terrestres, déversements) et la navigation. Malheureusement, il y a fort loin du niveau de la normalisation à celui de l'application des normes. L'adaptation de ce cadre juridique s'est faite très lentement et les États doivent renforcer leur capacité d'application institutionnelle à l'égard non seulement de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer mais aussi de tous les nombreux autres accords spéciaux auxquels le développement de divers aspects techniques des règles établies par la Convention a donné naissance. Cette prolifération de traités, qui se recourent dans bien des cas, n'aboutit pas à la nécessaire synergie faute de coordination entre les mécanismes chargés de leur application. Pour ajouter à la confusion, de nouveaux mécanismes politiques internationaux, programmes, plans d'action et codes de conduite ne cessent d'être mis en place, préparés et négociés au prix d'aussi grands efforts que ceux que requiert la réalisation d'accords contraignants. Ce réseau complexe d'instruments contraignants ou non ne fait que compliquer la tâche des décideurs et des gestionnaires au niveau national. Il y a un abîme entre ce qui a été fait sur le plan normatif au niveau international et l'application des normes au niveau national. Il est maintenant nécessaire de réorganiser ce qui est en train de se transformer en un échafaudage incohérent de règles de gestion des océans d'une extrême complexité. Faute d'un échange suffisant de connaissances entre les adminis-

trations nationales, il est impossible d'adopter méthodiquement la législation indispensable et les mesures d'application des traités et d'assurer le suivi nécessaire au niveau institutionnel pour en garantir la mise en oeuvre.

12. Pour atténuer l'impact de ces problèmes préoccupants sur l'environnement, les pêcheries et la navigation, on s'emploie activement à l'heure actuelle à recentrer les efforts sur des objectifs plus concrets pour obtenir effectivement des résultats. Le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres a été lancé en 1995. Il s'est heurté à un certain nombre de difficultés et doit être revu à la fin de l'année en cours. Le programme Action 21 doit également être revu en 2002, 10 ans après son adoption. Le nouvel élan donné aux programmes pour les mers régionales du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUE) est un premier pas dans la promotion d'une gestion intégrée et d'un développement durable des zones côtières. C'est au niveau régional, qui est celui de l'échelle géographique de la plupart des problèmes, qu'il importe essentiellement d'envisager ce que doivent être les règles de gestion des océans.

13. Pour ce qui concerne les pêcheries, des mesures ont déjà été prises pour lutter contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, mesures qui consistent : au niveau mondial, à élaborer un plan international d'action, et au niveau régional, à renforcer les organes et les arrangements concernant les pêcheries, qui constituent un mécanisme efficace pour faire respecter les règles existantes.

14. Pour ce qui concerne la navigation, on constate que les effets de la mondialisation du transport maritime ont entraîné la multiplication des pavillons de complaisance, ce qui affaiblit le principe de la juridiction de l'État du pavillon, dans lequel la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer voit le principal instrument d'application de la loi, alors même que sont apparus de nouveaux mécanismes à des fins d'application : à savoir les contrôles exercés par l'État du port et la juridiction de l'État côtier. Le problème des transferts répétés de pavillons constitue l'un des plus importants obstacles à la lutte contre la pêche illégale.

15. D'une manière générale, l'absence de coordination et de coopération à l'égard des problèmes concernant les océans, problèmes qui réclament une réponse

multisectorielle à tous les niveaux, à commencer par le niveau national, est responsable du déficit d'efficacité de cette tentative de gestion réglementée des océans. La communauté internationale s'efforce à nouveau de recentrer le débat politique sur des questions qui doivent être traitées d'urgence, en encourageant, pour ce faire, une plus grande coopération et coordination à tous les niveaux : au niveau international, pour assurer que toutes les organisations internationales compétentes coordonnent leurs actions; au niveau national, pour inciter les États à adopter une politique nationale et veiller, en adoptant la législation et les mesures nécessaires, à ce que tous les traités auxquels ils sont devenues parties soient bien appliqués.

16. C'est dans cet esprit qu'a été lancé en 1999 le Processus consultatif officieux ouvert à tous des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer (le Processus consultatif) pour approfondir le débat à l'Assemblée générale et favoriser une plus large compréhension des questions dont traite le rapport du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer, ainsi que pour renforcer encore la coordination et la coopération aux niveaux international et interorganisations en ce qui concerne les affaires maritimes. La première réunion de l'an 2000 dans le cadre de ce processus consultatif, en offrant une nouvelle opportunité de rechercher des solutions de façon concertée, ne manquera pas de faire date dans le secteur des affaires maritimes.

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

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

17. Dans sa résolution 55/7 du 30 octobre 2000, l'Assemblée générale a souligné combien il importait d'augmenter le nombre des États 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. Les instruments de ratification ou d'adhésion déposés ont été beaucoup moins nombreux cette année : depuis la publication du dernier rapport (A/55/61), trois États seulement (Nicaragua, Maldives et Luxembourg) ont déposé leur instrument de ratification. Le nombre total d'États parties à la Convention, y compris une organisation internationale, s'élève donc

à 135 (voir annexe I). 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. Les 32 États côtiers suivants ne sont pas encore parties à la Convention : 6 États d'Afrique (Congo, Érythrée, Jamahiriya arabe libyenne, Libéria, Madagascar et Maroc); 13 États d'Asie et du Pacifique (Bangladesh, Cambodge, Émirats arabes unis, Israël, Iran (République islamique d'), Kiribati, Nioué, Qatar, République arabe syrienne, République populaire démocratique de Corée, Thaïlande, Turquie et Tuvalu); 7 États d'Europe et d'Amérique du Nord (Albanie, Canada, Danemark, Estonie, États-Unis d'Amérique, Lettonie et Lituanie); et 6 États d'Amérique latine et des Caraïbes (Colombie, Équateur, El Salvador, Pérou, République dominicaine et Venezuela). Les 27 États sans littoral suivants devraient également envisager de répondre à l'appel lancé par l'Assemblée générale, étant donné l'importance que présentent pour eux les dispositions de la partie X de la Convention : Afghanistan, Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bhoutan, Burkina Faso, Burundi, Éthiopie, Hongrie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lesotho, Liechtenstein, Malawi, Niger, Ouzbékistan, République centrafricaine, République de Moldavie, Rwanda, Saint-Siège, Saint-Marin, Suisse, Swaziland, Tadjikistan, Tchad et Turkménistan.

18. L'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a été adopté le 28 juillet 1994 (résolution 48/263 de l'Assemblée générale) et est entré en vigueur le 28 juillet 1996. Il doit être interprété et appliqué en même temps que la Convention en tant qu'instrument unique et en cas d'incompatibilité entre l'accord et la partie XI de la Convention, les dispositions de l'accord l'emportent. Toute ratification de la Convention ou adhésion à celle-ci survenue après le 28 juillet 1994 vaut également consentement à être lié par l'Accord. En outre, aucun État ou entité ne peut établir son consentement à être lié par l'Accord s'il n'a pas préalablement établi ou n'établit simultanément son consentement à être lié par la Convention.

19. Cent États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont parties à l'Accord relatif à l'application de la partie XI, y compris ceux qui ont ratifié la Convention en 2000 (voir annexe I). En 2000 également, l'Accord a été ratifié par l'Indonésie, déjà État partie à la Convention. Un certain nombre d'autres États qui, comme elle, étaient devenus parties

à la Convention avant l'adoption de l'Accord relatif à l'application de la partie XI n'ont pas encore exprimé formellement leur consentement à être liés par cet Accord. Ces États, qui appliquent l'Accord de facto, sont les suivants : Angola, Antigua-et-Barbuda, Bahreïn, Bosnie-Herzégovine, Botswana, Brésil, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Costa Rica, Cuba, Djibouti, Dominique, Égypte, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Guyana, Honduras, Îles Marshall, Iraq, Koweït, Mali, Mexique, République démocratique du Congo, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sao Tomé-et-Principe, Somalie, Soudan, Tunisie, Uruguay, Viet Nam et Yémen.

20. Vingt-sept États ont ratifié l'Accord de 1995 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 (Accord de 1995 sur les stocks de poissons) ou y ont adhéré, les derniers étant le Brésil et la Barbade (voir annexe I). Il ne manque que trois instruments pour que l'Accord entre en vigueur. Bien qu'il ménage en son article 41 la possibilité de son application provisoire, aucun État ni aucune entité n'a adressé au dépositaire une notification à cet effet.

## **B. Déclarations faites au titre des articles 310 et 287 de la Convention**

21. Parmi les États qui ont ratifié la Convention en 2000, un État, à savoir le Nicaragua, a fait une déclaration au titre de l'article 310. À cette occasion, le Nicaragua a stipulé notamment qu'il ne se considérait pas lié par les déclarations faites par les autres États en ce qui concerne la Convention et qu'il se réservait le droit de faire part de sa position à l'égard de ces déclarations à tout moment, et que sa ratification de la Convention n'impliquait pas de sa part la reconnaissance ou l'acceptation d'une revendication territoriale présentée par un État partie à la Convention non plus que la reconnaissance automatique d'une frontière terrestre ou maritime. Il a déclaré en outre que, conformément au paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention, il n'acceptait que le recours à la Cour internationale de Justice comme moyen pour le règlement des différends relatifs à l'interprétation ou l'application de la Convention.

22. Ainsi, 49 États au total et la Communauté européenne ont fait des déclarations lors du dépôt de leur

instrument de ratification, d'adhésion ou de confirmation formelle de la Convention. Toutes les déclarations concernant la Convention et l'Accord relatif à l'application de la partie XI faite avant le 31 décembre 1996 ont été analysées et sont reproduites dans une publication des Nations Unies parue dans la série du droit de la mer<sup>3</sup>; le texte intégral des déclarations et communications faites après cette date a été communiqué aux États membres par voie de notification dépositaire et a été publié dans les numéros 36 à 44 du *Bulletin du droit de la mer*. Il est également disponible sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Service juridique de l'Organisation des Nations Unies <www.un.org/Depts/los>, ainsi que sur celui de la Section des traités <www.un.org/Depts/Treaty>. Les informations relatives au choix de la procédure prévu à l'article 287 de la Convention, seront publiées, entre autres, dans la *Circulaire d'information sur le droit de la mer*, No 13.

23. Dans sa résolution 55/7, l'Assemblée générale a demandé à nouveau aux États de veiller à ce que toute déclaration qu'ils auraient faite ou qu'ils feraient au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion soit conforme à la Convention et de retirer toute déclaration qui ne le serait pas. Les déclarations généralement considérées comme n'étant pas conformes aux articles 309 (qui interdit les réserves) et 310 sont énumérés au paragraphe 16 du rapport de 1999 sur les océans et le droit de la mer (A/54/429).

24. Depuis la publication du rapport le plus récent, aucune déclaration n'a été faite au titre de l'article 43 de l'Accord de 1995 sur les stocks de poissons.

### C. Réunion des États parties (dixième Réunion)

25. La Convention prévoit au paragraphe 2 e) de son article 319 que le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque les réunions nécessaires des États parties. Depuis que la première de ces réunions a eu lieu en novembre 1994, sitôt la Convention entrée en vigueur, 10 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 l'examen et l'approbation du budget du Tribunal, et d'autres questions administratives concernant le Tribu-

nal. La dixième réunion s'est déroulée du 22 au 26 mai 2000<sup>4</sup>.

26. *Budget du Tribunal pour 2001*. Le budget du Tribunal approuvé à la Réunion des États parties s'élève au total à 8 090 900 dollars des États-Unis (voir SPLOS/56).

27. *Règlement financier du Tribunal*. Il reste encore à résoudre un certain nombre de questions centrales relatives au Règlement financier du Tribunal et, compte tenu des nombreuses propositions et suggestions présentées par les délégations, il a été décidé qu'une version révisée du Règlement, tenant compte des diverses propositions et des résultats des discussions tenues lors des neuvième et dixième réunions, serait préparée par le Secrétariat et le Tribunal à l'intention de la onzième Réunion des États parties. Parmi les propositions présentées qui ont suscité un très large débat, une concernait la présentation du projet de budget du Tribunal en plusieurs monnaies; une autre les contributions à verser par les organisations internationales qui sont parties à la Convention.

28. Les participants à la Réunion ont poursuivi l'examen de l'article 53 [Décisions sur les questions de fond (SPLOS/2/Rev.3)], et ont concentré leur attention sur une proposition visant à ce que les décisions sur toutes les questions budgétaires et financières soient prises à la majorité des trois quarts des États parties présents et votants, étant entendu que cette majorité devait comprendre les États parties qui financent au moins les trois quarts des dépenses du Tribunal, ainsi que la majorité des États parties participant à la réunion. Certaines délégations ont appuyé la proposition, d'autres, toutefois, ont été d'avis que la disposition envisagée reviendrait à un vote pondéré en violation du principe d'égalité appliqué par l'Organisation des Nations Unies et ses organes. Les participants n'ont pu s'entendre sur une solution généralement acceptable et ont décidé de renvoyer l'examen de la question à la onzième Réunion.

29. *Délai de 10 ans fixé dans l'article 4 de l'annexe II de la Convention*. Une autre des questions examinées à la dixième Réunion des États parties concernait l'article 76 et l'article 4 de l'annexe II de la Convention. Ce dernier article fixe aux États côtiers qui entendent déterminer la limite extérieure de leur plateau continental, une limite de 10 ans à partir de l'entrée en vigueur de la Convention pour chacun d'eux, pour la présentation de leurs demandes. Toute-

fois en raison des difficultés rencontrées par certains pays, notamment les pays en développement, pour respecter le délai fixé, les participants à la Réunion ont décidé d'inscrire la question à l'ordre du jour de la onzième Réunion et ont demandé au Secrétariat d'établir un document d'information (voir par. 70 à 74).

30. *Rôle de la Réunion des États parties concernant l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.* Les divers points de vue exprimés au sujet de la proposition concernant l'inscription à l'ordre du jour de la onzième Réunion des États parties d'un point qui serait intitulé soit « Application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer » soit « Questions de caractère général concernant la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer » (SPLOS/CRP.22) ont été examinés à la Réunion. Un certain nombre de suggestions ont été présentées tendant à ce que soit soumis chaque année à la Réunion un rapport du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies sur les questions de caractère général se posant au sujet de l'article 319 de la Convention. Il a été également suggéré que les participants à la Réunion soient informés chaque année des travaux de la Commission des limites du plateau continental et de l'Autorité internationale des fonds marins.

31. À ce sujet, plusieurs délégations ont été d'avis que le mandat de la Réunion des États parties ne devait pas être élargi au-delà des questions budgétaires et administratives concernant le Tribunal. Elles ont souligné que la demande de rapport du Secrétaire général visée à l'article 319 de la Convention était reprise dans la résolution 49/28 de l'Assemblée générale, dans laquelle celle-ci demandait au Secrétaire général d'établir chaque année, à son intention, pour examen, un rapport détaillé sur les faits nouveaux relatifs au droit de la mer, rapport qui pourrait également servir de base pour l'établissement des rapports devant être communiqués à tous les États parties à la Convention.

32. Au cours de la discussion qui a suivi, on a fait valoir que la Réunion des États parties était le seul organe compétent pour l'adoption de décisions sur les questions relatives à l'application de la Convention et que son rôle ne devrait donc pas se limiter aux questions budgétaires et autres questions administratives concernant le Tribunal mais qu'elle devrait porter également sur certaines questions relatives à l'application de la Convention. Plusieurs délégations ont souligné que c'était dans le cadre du Processus consultatif officieux que certaines des préoccupations exprimées pou-

vaient être examinées. Elles ont souligné que le Processus consultatif et la Réunion des États parties étaient complémentaires en ce que la Réunion des États parties pouvait avoir pour objet l'examen des questions concernant l'application de la Convention alors que le rôle du Processus consultatif était d'encourager la coopération et la coordination internationales dans le cadre de la Convention.

33. Compte tenu des vues divergentes exprimées, les participants à la Réunion sont convenus d'inscrire à l'ordre du jour de la onzième réunion des États parties une question intitulée « Questions relatives à l'article 319 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ».

34. *Fonds d'affectation spéciale pour le Tribunal.* À la dixième Réunion des États parties, il a été décidé de recommander à l'Assemblée générale la création d'un fonds d'affectation spéciale semblable à celui établi pour la Cour internationale de Justice, qui serait alimenté par des contributions volontaires et serait destiné à apporter un concours financier aux États dans le cadre des procédures à engager devant le Tribunal international du droit de la mer. L'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de créer ce fonds d'affectation spéciale<sup>5</sup>.

35. Les participants à la Réunion sont également convenus de recommander la création de deux autres fonds d'affectation spéciale touchant les travaux de la Commission des limites du plateau continental. L'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de créer ces fonds<sup>6</sup> (voir par. 65 à 69).

36. *Questions diverses.* Les participants à la Réunion ont pris note d'un rapport présenté oralement par le Secrétaire général de l'Autorité internationale des fonds marins sur les travaux de l'Autorité. Il a été par ailleurs proposé que, compte tenu des dispositions concernant l'établissement de centres régionaux de recherches scientifiques et technologiques marines contenues dans la Convention, l'on envisage d'établir un institut africain pour les océans. Les participants à la Réunion sont convenus d'inscrire cette question à l'ordre du jour de la onzième Réunion.

37. La onzième Réunion des États parties se tiendra à New York du 14 au 18 mai 2001. Les questions ci-après seront notamment inscrites à l'ordre du jour : a) rapport du Tribunal international du droit de la mer, couvrant l'année civile 2000; b) projet de budget du Tribunal international sur le droit de la mer pour 2002;

c) projet de règlement financier du Tribunal international du droit de la mer; d) rapport des vérificateurs externes des comptes et états financiers du Tribunal international du droit de la mer pour l'exercice 1999; e) règlement intérieur des réunions des États parties, en particulier l'article concernant les décisions sur les questions de fond (art. 53), y compris l'établissement d'un comité financier; f) questions relatives à l'article 319 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; et g) problèmes concernant l'article 4 de l'annexe II de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

38. À la onzième Réunion il sera procédé à l'élection d'un juge du tribunal afin de pourvoir au siège devenu vacant à la suite du décès du juge Lihai Zhao (Chine), le 10 octobre 2000. Le nouveau juge siègera pour la partie restant à courir du mandat de six ans de son prédécesseur, qui vient à expiration en septembre 2002.

### III. L'espace maritime

#### A. Faits nouveaux récents

39. Les changements apportés à la pratique des États pendant la période considérée, d'une manière générale, continuent de démontrer que la Convention est largement acceptée par les États. Un certain nombre d'États ont adopté de nouvelles lois ou amendé leurs lois existantes pour aligner leur législation nationale avec ses dispositions. Il semble toutefois que de nombreux autres États, y compris des États parties à la Convention, doivent s'employer plus efficacement à harmoniser leur législation nationale avec ses dispositions et répondre positivement aux appels lancés par l'Assemblée générale au paragraphe 3 de sa résolution 55/7. À cet égard, le Secrétaire général invite les États parties à la Convention à lui faire part des mesures qu'ils auront prises dans ce sens. Le prochain rapport contiendra une analyse des informations reçues dans le cadre de l'évaluation d'ensemble de l'application de la Convention 20 ans après son adoption.

40. Au cours de la période considérée, un certain nombre de changements importants ont été portés à l'attention de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer : en Europe et en Amérique du Nord, la création par la Belgique et les Pays-Bas de leurs zones économiques exclusives respectives au moyen, pour la Belgique de la Loi du 22 avril 1999 concernant la zone

économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, et pour les Pays-Bas, de la loi du 27 mai 1999 établissant la zone économique exclusive du Royaume des Pays-Bas, accompagnée du décret d'entrée en vigueur du 13 mars 2000, qui définit également les limites extérieures de la zone économique exclusive des Pays-Bas. La Division a également reçu copie des actes suivants : la loi norvégienne du 29 novembre 1996, No 72, relative aux activités touchant le pétrole; la loi sur les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone contiguë, adoptée par la Fédération de Russie le 31 juillet 1998; la loi sur la zone économique exclusive adoptée par la Fédération de Russie le 17 décembre 1998; la loi sur la protection de l'environnement marin et de l'espace maritime relevant de la juridiction belge, adoptée par la Belgique le 20 janvier 1999; et la loi sur les océans, adoptée par les États-Unis d'Amérique en 2000. Pour ce qui est de l'Amérique latine et des Caraïbes, le Honduras a adopté la Loi sur les zones maritimes du Honduras par le décret législatif 172-99 du 30 octobre 1999, et a défini ses lignes de base par le décret exécutif No PCM 007-2000 du 21 mars 2000. Le Guatemala, le Nicaragua et El Salvador ont protesté bilatéralement contre certains éléments de la législation hondurienne<sup>7</sup>. Dans la région de l'Asie et du Pacifique Sud, l'Australie a promulgué le 29 août 2000 une Proclamation au titre de la Loi sur les mers et les terres submergées de 1973.

41. La délimitation des frontières maritimes est certainement devenue un élément important de la pratique des États dans le droit moderne de la mer, qui fait l'objet des accords ci-après communiqués à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer ou adoptés durant la période considérée : a) en Afrique, l'Accord du 29 août 2000 entre le Nigéria et Sao Tomé-et-Principe relatif à la question litigieuse de la délimitation de leur frontière maritime commune, le Traité du 23 septembre 2000 entre le Nigéria et la Guinée équatoriale concernant leur frontière maritime; b) en Asie et dans le Pacifique, l'Accord maritime entre l'Oman et le Pakistan portant délimitation de frontières maritimes, signé le 11 juin 2000, l'Accord entre le Koweït et l'Arabie saoudite sur la délimitation du plateau continental, signé le 2 juillet 2000, le Traité sur les frontières internationales terrestres et maritimes permanentes entre le Royaume d'Arabie saoudite et la République du Yémen du 12 juin 2000, et l'Accord entre la Chine et le Viet Nam sur la délimitation de la mer territoriale dans le golfe du Tonkin, conclu en décembre 2001; c) en Europe, un Protocole entre le Gouvernement de la

République turque et le Gouvernement de la Géorgie sur la confirmation des frontières maritimes entre les deux pays dans la mer Noire, du 14 juillet 1997; le Protocole additionnel à l'Accord du 28 mai 1980 entre la Norvège et l'Islande concernant les pêches et le plateau continental et l'Accord y relatif du 22 octobre 1981, sur le plateau continental dans la région située entre Jan Mayen et l'Islande, du 11 novembre 1997; le Protocole additionnel à l'Accord du 18 décembre 1995 entre le Royaume de Norvège et le Royaume du Danemark concernant la délimitation du plateau continental et des zones de pêche dans la région située entre Jan Mayen et le Groenland, également du 11 novembre 1997; et d) en Amérique du Nord, le Traité entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement des États-Unis du Mexique sur la délimitation du plateau continental dans l'ouest du golfe du Mexique au-delà des 200 milles marins, du 9 juin 2000.

42. Si le nombre élevé des traités relatifs à la délimitation de frontières maritimes déjà conclus constitue un important corpus rendant compte de la pratique des États, on n'en estime pas moins à près de 100 le nombre des cas de délimitation de frontières maritimes qui doivent encore être résolus d'une manière ou d'une autre dans le monde par des moyens pacifiques. Certains faits nouveaux intervenus récemment montrent que la fixation des frontières maritimes demeure dans un certain nombre de cas une question des plus délicates dans les relations entre États voisins qui est susceptible d'avoir des répercussions sur la paix et la sécurité.

43. Les questions de délimitation de frontières maritimes non résolues dont il a été fait état dans la presse et ayant retenu l'attention de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, concernent notamment les pays suivants : a) en Afrique, le Maroc et les îles espagnoles des Canaries; b) en Asie, la Chine et le Japon, l'Iran (République islamique d') et le Koweït; c) dans la région de l'Amérique latine et des Caraïbes, la Barbade et Trinité-et-Tobago, Cuba et le Honduras, le Guyana et le Suriname, le Guyana et le Venezuela; et d) en Europe, la Roumanie et l'Ukraine dans la mer Noire, et la Fédération de Russie et l'Ukraine, dans le détroit de Kerch. Il semblerait toutefois que dans certains de ces cas, tout au moins, les négociations aient quelque peu progressé.

44. Le Gouvernement iraquien a protesté contre les délimitations de frontières maritimes entre le Koweït et l'Arabie saoudite<sup>8</sup>, déclarant que l'Iraq ne pouvait pas se considérer juridiquement lié par un accord, quel

qu'il soit, qui ne respecterait pas ses droits légitimes, conformément au droit international et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et qu'il ne le reconnaîtrait pas. S'agissant de la délimitation du plateau continental, entre le Koweït et l'Iran (République islamique d'), l'Iraq a ajouté dans sa déclaration que sa position du point de vue du droit valait pour tout autre accord qui serait conclu et que toute délimitation du plateau continental dans la région devait se faire par la voie d'un accord préalable entre tous les pays, dont l'Iraq, qui ont des droits souverains sur le plateau continental, en matière de prospection et d'exploitation des ressources naturelles, et ce, afin d'aboutir à une formule équitable en conformité avec l'article 83 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

45. D'autre part, le Gouvernement de Malte a informé la Division des affaires maritimes et du droit de la mer qu'il avait reçu des informations selon lesquelles les autorités de la Jamahiriya arabe libyenne et de la Tunisie avaient annoncé l'ouverture à la prospection pétrolière de zones considérées comme appartenant au plateau continental de Malte et relevant de la juridiction maltaise aux fins de la prospection et de l'exploitation du pétrole. Cette question a été portée par Malte à l'attention des grandes compagnies pétrolières.

46. Au vu de certains de ces derniers développements, le Secrétaire général tient à souligner que les délimitations de frontières maritimes doivent s'effectuer par voie d'accord, faisant de préférence suite à des négociations. On ne saurait trop insister sur les avantages globaux qu'offre un accord négocié sur la base du droit international et dans un esprit de compréhension et de coopération entre les États impliqués.

47. Pour faciliter les négociations auxquelles devront avoir recours les États ayant des côtes adjacentes ou qui se font face, concernant des zones faisant l'objet de revendications concurrentes, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a élaboré un Manuel sur la délimitation des frontières maritimes<sup>9</sup> qui fournit des informations juridiques, techniques et pratiques jugées essentielles à ces négociations. Le Manuel contient également des informations concernant le règlement pacifique des différends au cas où les négociations n'aboutiraient pas.

48. La Division continue de publier, dans le *Bulletin du droit de la mer*, qui paraît trois fois par an, le texte

de tous les traités et lois portant sur la délimitation de frontières maritimes dont elle a eu communication.

## B. Limites fixées par les États

49. Les statistiques concernant les limites fixées par les États qui figurent dans le tableau intitulé « Délimitation par les États côtiers de leurs zones maritimes » (voir annexe II) n'ont pas été modifiées de manière substantielle depuis la publication du dernier rapport (A/54/429, par. 85 à 87), mis à part quelques ajustements apportés pour tenir compte des textes législatifs et autres informations pertinentes communiqués à la Division au cours de l'année écoulée. Dans ce tableau sont regroupées des informations publiées en 1998 dans le *Bulletin du droit de la mer* No 39. Malgré les recherches approfondies effectuées, il pourrait ne pas toujours être complet, les gouvernements n'adressant pas de mise à jour régulière à la Division.

50. Une certaine ambiguïté subsiste toujours quant à la validité des limites fixées par les États concernant le plateau continental, spécialement lorsque ces limites et la législation y relative se fondaient initialement sur la Convention relative aux limites du plateau continental, adoptée à Genève le 29 avril 1958, avant que les États concernés ne deviennent par la suite parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

51. Il ressort du tableau que les droits d'un États côtier sur le plateau continental ne sont fondés ni sur l'occupation, effective ou théorique, ni sur une proclamation expresse à cet effet. Il met en lumière les disparités qui semblent exister entre les limites fondées sur la législation nationale et celles auxquelles ouvre droit la Convention de 1982, laquelle, aux termes du paragraphe 1 de son article 311, l'emporte entre les États parties sur les Conventions de Genève de 1958. En conséquence, les États concernés qui sont parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer jugeront peut-être bon de revoir leur législation sur le plateau continental et de l'aligner sur les dispositions du droit international actuel.

## C. Le plateau continental au-delà de 200 milles marins et les travaux de la Commission des limites du plateau continental

52. *Travaux de la Commission des limites du plateau continental.* La Commission a tenu huit sessions depuis sa création en juin 1997. Elle s'y est préparée à recevoir les demandes soumises par les États côtiers et à établir les documents destinés à aider ces États dans la réalisation de leurs demandes. La neuvième session de la Commission aura lieu à New York du 21 au 25 mai 2001.

53. On trouvera plus de renseignements au sujet des travaux de la Commission dans les récents rapports annuels du Secrétaire général (A/55/61, par. 25 à 29; A/54/429, par. 55 à 69; A/53/456, par. 55 à 69; A/52/487, par. 43 à 53; et A/51/645, par. 77 à 84)<sup>10</sup>.

54. Jusqu'à présent, la Commission a établi trois documents de base : son règlement intérieur (CLCS/3/Rev.3), dont elle a revu en profondeur les dispositions sur la confidentialité au cours de sa huitième session, son *modus operandi* (CLCS/L.3), et ses directives scientifiques et techniques (CLCS/11/Add.1). Celles-ci ont pour objet de préciser aux États côtiers la nature technique et la portée des données et informations qu'ils doivent soumettre à la Commission. Les annexes à ces directives comprennent des diagrammes illustrant les procédures décrites dans les directives.

55. La nature très complexe de ces directives, qui portent sur les méthodes géologiques, géodésiques, géophysiques et hydrographiques prévues à l'article 76 pour la fixation de la limite extérieure du plateau continental à partir de critères tels que la localisation du pied du talus continental, l'épaisseur des sédiments et les types de hauteur sous-marines, ont amené la Commission à prendre deux mesures importantes pour aider les États côtiers à les appliquer : la première a été la tenue d'une séance publique, même si la Commission se réunit habituellement en séance privée (à huis clos) étant donné la nature de son mandat d'organe scientifique et technique spécialisé, et la seconde a été l'élaboration d'un plan de cours de formation d'une durée de cinq jours.

56. La Commission a tenu sa septième session, à New York, du 1er au 5 mai 2000. La première journée de cette session a été consacrée à une séance publique, qui avait pour objet d'attirer l'attention sur les questions les plus importantes et les plus délicates que posait la fixation de la date limite du plateau continental au-delà de 200 milles marins conformément aux exigences juridiques et scientifiques de l'article 76 de la

Convention. Cette séance publique visait aussi à donner aux fonctionnaires chargés de l'élaboration des politiques et aux conseillers juridiques une idée générale des avantages qu'un État côtier pourrait retirer des ressources précieuses d'un plateau continental élargi et à expliquer aux spécialistes des sciences de la mer impliqués dans la préparation des demandes la façon dont la Commission estimait que ses directives scientifiques et techniques devaient être appliquées.

57. Au cours de la séance publique, le Président de la Commission a souligné que l'importance des ressources à retirer du plateau continental était énorme et que, dans l'avenir, la zone du plateau continental constituerait la source principale d'approvisionnement en pétrole et en gaz pour le monde. La production pétrolière offshore a été estimée à 1 milliard 230 millions de tonnes pour 2000 et celle de gaz naturel à 650 milliards de mètres cubes. Les effets des dispositions de la Convention en ce qui concerne le plateau continental font que presque toutes les ressources en pétrole et en gaz naturel des fonds marins tomberaient sous le contrôle des États côtiers.

58. Une centaine de fonctionnaires nationaux, de représentants d'organisations intergouvernementales, de conseillers juridiques et de spécialistes de la mer intéressés par la fixation des limites du plateau continental élargi étaient présents.

59. À la septième session, plusieurs autres activités ont été entreprises relativement à la formation. La Commission a pris connaissance d'un aperçu général des projets de formation et des capacités existant en la matière à l'intérieur du système des Nations Unies. On s'est aussi efforcé d'examiner la pertinence de certains programmes de la Commission océanographique intergouvernementale (COI) et de l'Organisation hydrographique internationale (OHI) par rapport aux dispositions à caractère scientifique de l'article 76. On continue d'explorer les possibilités que pourraient aussi offrir ces organisations en réponse aux besoins de formation des États en développement.

60. Même si elle n'a reçu encore aucune demande, la Commission est informée que le processus de préparation de demande est avancé dans certains États côtiers.

61. La huitième session de la Commission, qui a eu lieu à New York du 31 août au 4 septembre 2000, a porté essentiellement sur la question de la formation en vue d'aider les États, surtout les États en développement, à développer davantage les connaissances et les

compétences requises pour la préparation des demandes concernant la fixation des limites extérieures du plateau continental comme le prévoit la Convention. La Commission a réalisé un diagramme illustrant les principales étapes de la soumission d'une demande (CLCS/22). Elle a aussi établi, pour s'acquitter de la responsabilité qui lui incombe, de fournir aux États côtiers le plan d'un cours de formation d'une durée d'environ cinq jours destiné aux experts censés participer à l'établissement des demandes des États côtiers (CLCS/24). Le mandat de la Commission ne comprend ni la conduite ni l'organisation de tels cours de formation, même si les États membres peuvent individuellement s'y impliquer. Le cours proposé pourrait être élaboré et dispensé par des gouvernements intéressés et/ou des organisations ou institutions disposant des installations, des moyens pédagogiques et de l'expertise nécessaires.

62. Le but visé par la Commission en établissant ce plan de cours est de faciliter la préparation de demandes conformes non seulement à ses propres directives mais aussi à l'esprit et à la lettre de la Convention. De tels cours dispensés à partir d'un plan uniforme permettraient de garantir l'homogénéité et la conformité des demandes présentées.

63. Ces cours sont destinés aux géophysiciens, géologues, hydrographes, géodésiens et autres spécialistes concernés par la préparation des demandes à soumettre à la Commission; tout participant devant être titulaire au moins d'un baccalauréat ou d'un diplôme équivalent.

64. Les cours pourraient être adaptés aux besoins particuliers des États côtiers au niveau des régions, ce qui offrirait plusieurs avantages pratiques. En premier lieu, dispenser dans la région même des cours conçus pour une région donnée, serait rentable pour les pays en développement lui appartenant. En second lieu, ces cours pourraient prendre en compte la grande variété de types de marges continentales dans différentes zones marines, ainsi que les différentes façons d'appliquer les critères de la Convention.

65. *Création de fonds d'affectation spéciale.* Quatre fonds d'affectation spéciale ont été créés par la résolution 55/7 de l'Assemblée générale (par. 9, 18, 20 et 45), dont deux concernent la fixation du plateau continental étendu conformément aux dispositions de l'article 76 de la Convention.

66. Le premier de ces fonds a été constitué suite à une demande présentée par la Commission à la dixième Réunion des États parties, où il a été décidé de recommander à l'Assemblée générale la création d'un fonds d'affectation spéciale destiné à financer la participation des membres de la Commission qui sont ressortissants de pays en développement aux réunions de la Commission. Ce fonds permettrait de financer les frais de voyage et indemnités journalières de subsistance des membres de la Commission nommés par des pays en développement qui demanderaient cette aide. Cette décision a été prise nonobstant la disposition de l'annexe II de la Convention qui dispose que l'État partie qui a soumis la candidature d'un membre de la Commission prend à sa charge les dépenses qu'encourt ce membre lorsqu'il s'acquitte de ses fonctions pour le compte de la Commission (SPLOS/58).

67. Le deuxième fonds a été créé par l'Assemblée générale à la recommandation de la dixième Réunion des États parties. Ce fonds a pour objet : a) d'aider les États parties à s'acquitter des obligations qui leur incombent aux termes de l'article 76 de la Convention; et b) de dispenser des cours de formation à l'intention des pays en développement, notamment les moins avancés d'entre eux et des petits États insulaires en développement, afin de les aider à établir les demandes qu'ils soumettent à la Commission en ce qui concerne la limite extérieure de leur plateau continental au-delà de 200 milles marins (SPLOS/59). Lors de la dernière session ordinaire de l'Assemblée générale, la Norvège s'est déjà engagée à verser 1 million de dollars à ce fonds (voir A/55/PV.42) et l'Organisation des Nations Unies a déjà pris des mesures en vue de sa constitution. Dans la résolution 55/7, non seulement les États, mais aussi les organisations et les agences intergouvernementales, les institutions nationales, les organisations non gouvernementales et les institutions financières internationales, ainsi que les personnes physiques ou morales, sont invités à verser au fonds des contributions financières volontaires ou toute autre contribution. L'approche, pour beaucoup de pays en développement, de la date limite de novembre 2004 pour la présentation des demandes à la Commission, a rendu urgente la création et l'utilisation de ce fonds.

68. Ce fonds peut être utilisé, entre autres, pour fournir une formation au personnel technique et administratif de l'État côtier concerné afin qu'il soit en mesure de procéder à des études préliminaires, d'établir des projets, puis le dossier définitif de la demande une fois

réunies toutes les données nécessaires. Il peut aussi être utilisé pour fournir une assistance consultative si besoin est. Toutefois, les travaux de collecte de données ne sont pas visés par le fonds.

69. Les documents présentés dans le dossier définitif devront être conformes aux dispositions de l'article 76 et de l'annexe II à la Convention (et pour quelques États de l'annexe II à l'Acte final) ainsi qu'aux Directives scientifiques et techniques de la Commission. La formation à dispenser devrait tenir compte de ces exigences et mettre le personnel de l'État côtier concerné à même de préparer lui-même la plupart de ces documents. L'établissement du dossier peut entraîner d'autres dépenses susceptibles d'être financées par le fonds (par exemple, matériel informatique, logiciels, assistance technique, etc.).

70. *Délai de présentation des demandes de la Commission.* La dixième Réunion des États parties a débattu de la question du délai de 10 ans fixé à l'article 4 de l'annexe II à la Convention (voir par. 29). On a fait remarquer que certains pays, notamment des pays en développement, pourraient avoir des difficultés à respecter le délai de 10 ans, en particulier compte tenu de leur compétence technique limitée. Les préoccupations exprimées concernant la difficulté de respecter le délai de 10 ans étaient généralement partagées.

71. En fait, pour 14 des 30 États identifiés initialement en 1978 comme répondant aux critères juridiques et aux conditions géographiques leur permettant de se prévaloir des dispositions de l'article 76 concernant le plateau continental étendu, la date limite sera novembre 2004. Ces États sont les suivants : Angola, Australie, Brésil, Fidji, Guinée, Guyana, Islande, Maurice (4 décembre 2004), Indonésie, Mexique, Micronésie, (États fédérés de), Namibie, Seychelles et Uruguay.

72. Les participants à la Réunion des États parties ont décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la onzième Réunion (14-18 mai 2001) une question intitulée « Problèmes concernant l'article 4 de l'annexe II de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer » et ont demandé au Secrétariat d'établir un document d'information qui serait présenté pour examen (SPLOS/60, par. 62) (voir par. 29).

73. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 2 de l'annexe II à la Convention, la première élection des membres de la Commission doit avoir lieu « dans un délai de 18 mois à compter de l'entrée en vigueur de la Convention », c'est-à-dire, au plus tard le 16 mai 1996.

Toutefois, à la troisième Réunion des États parties à la Convention, en 1995, il a été décidé de reporter cette élection à mars 1997 pour qu'un plus grand nombre d'États puissent devenir parties à la Convention et proposer des candidats à la Commission. Pendant ce délai supplémentaire, 31 autres pays ont effectivement accédé à la Convention, dont huit ont présenté des candidats qui ont été élus et sont en poste en ce moment. Il a été entendu que si un État quelconque partie à la Convention avant le 16 mai 1996 (c'est-à-dire 18 mois après l'entrée en vigueur de la Convention) éprouvait des difficultés à s'acquitter de l'obligation de présenter sa demande 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 (pas d'italiques dans l'original)], à la demande de l'État intéressé, les États parties examineraient la situation en vue d'y remédier (SPLOS/5, par. 20). L'élection des 21 membres de la Commission a eu lieu le 13 mars 1997. Le Gouvernement des Seychelles s'est déjà prévalu de ce texte pour présenter à la Réunion des États parties une demande de report de la date limite en ce qui le concerne.

74. Bien que le délai pour présenter une demande à la Commission soit soumis à l'examen de la onzième Réunion des États parties, et qu'il se puisse qu'il soit prolongé, la date limite est encore calculée selon la règle en vigueur des 10 ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'État qui fait la demande.

75. *Activités internationales portant sur le plateau continental étendu* : i) *Conférence internationale sur les aspects techniques du tracé et de la délimitation des frontières maritimes, y compris les questions liées aux dispositions visant le plateau continental dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Monaco, 9 et 10 septembre 1999)*. L'Organisation hydrographique internationale a été l'hôte, en septembre 1999 à Monaco, de la Conférence internationale sur les aspects techniques du tracé de la délimitation des frontières maritimes, y compris les questions liées à l'article 76 de la Convention sur le droit de la mer, sous les auspices d'ABLOS<sup>11</sup>.

76. Soixante-seize participants représentant 29 pays ont assisté à cette conférence. Plusieurs membres de la Commission des limites du plateau continental (CLCS) y ont aussi participé. Les actes de la Conférence contenant les 26 communications qui y ont été présentés, ont été publiés par l'Organisation hydrographique internationale<sup>12</sup>.

77. La Conférence était divisée en quatre séances réparties sur deux jours. Les questions concernant la façon dont la Commission des limites du plateau continental allait aborder les demandes présentées par les États côtiers ont été examinées dans des exposés présentés à titre personnel par plusieurs de ses membres au cours de la première séance. Les débats ont porté, entre autres, sur le mandat et les travaux de la Commission; une vue d'ensemble des marges continentales du monde; la réalisation d'études théoriques, les incertitudes et les erreurs relativement à l'épaisseur des sédiments; une mise à jour de la liste des États côtiers qui pourraient éventuellement être inclus dans la catégorie des États ayant une large marge continentale, et les éléments à inclure dans les demandes présentées par les États côtiers.

78. Le reste des séances a été consacré à l'examen de diverses communications portant sur les sujets suivants : « questions géodésiques, en particulier les erreurs auxquelles peut donner lieu la fixation des frontières maritimes et la façon de réduire ces erreurs », étaient examinés dans cette communication les problèmes géodésiques spécifiques posés par le tracé et la délimitation des frontières maritimes; « les outils nécessaires à la délimitation des frontières », notamment le matériel informatique et les logiciels nécessaires pour obtenir les données indispensables à la délimitation d'un plateau continental étendu; et « questions et cas de figure divers », à savoir quelques questions particulières et certains cas de figure, dont quelques-uns seulement avaient un rapport avec l'article 76.

79. ii) « *Continental Shelf – Buenos Aires 2000* » *Workshop (Buenos Aires, 13-17 novembre 1999)*. La délimitation d'un plateau continental étendu a récemment fait l'objet de débats lors d'un atelier de travail à Buenos Aires, auquel ont participé un certain nombre de spécialistes reconnus de la question.

80. Cet atelier avait pour objet un échange de vues, l'illustration de diverses méthodes, l'analyse des ressources et la présentation des études pertinentes réalisées jusqu'alors. Plusieurs membres de la Commission, et son secrétaire, ont présenté des exposés à cette occasion. D'autres exposés ont aussi été faits par plusieurs experts déjà engagés dans des travaux préparatoires en vue de la délimitation d'un plateau continental étendu dans leur propre pays. Participaient également des membres du Sous-Comité technique de la Commission argentine chargé d'établir la limite extérieure du plateau continental.

81. *Ateliers de travail et colloques pour 2001.* Un cours de formation de cinq jours portant sur le tracé des limites extérieures du plateau continental au-delà de 200 milles marins conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et sur les aspects pratiques de la préparation de la demande de délimitation à soumettre à la Commission doit avoir lieu à Southampton, Royaume-Uni, du 26 au 30 mars 2001. Ce cours, offert conjointement par le Southampton Oceanography Centre et l'Hydrographic Office du Royaume-Uni, est une adaptation du plan de cours de formation publié par la Commission (CLCS/24).

82. Un colloque sur la géophysique marine doit avoir lieu au cours du prochain congrès international de la Société de géophysique du Brésil, qui se tiendra du 28 octobre au 1er novembre 2001, à Salvador de Bahia. Parmi les sujets sur lesquels les exposés porteront, on note la structure des fonds marins de l'Atlantique Sud, la limite entre la croûte continentale et la croûte océanique, les processus de sédimentation dans le bassin océanique de l'Atlantique Sud, la stabilité des talus ainsi que des études sur les dangers sous-marins pour les constructions en mer.

#### **D. Dépôt de cartes marines et/ou de listes de coordonnées géographiques et respect de l'obligation de leur donner la publicité voulue**

83. En vertu des articles 16 (par. 2), 47 (par. 9), 75 (par. 2) et 84 (par. 2) de la Convention, les États côtiers sont tenus de déposer auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies les cartes marines indiquant les lignes de base droites et les lignes de base archipélagiques ainsi que les lignes des limites extérieures de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et du plateau continental ou, à défaut de déposer des listes de coordonnées géographiques de points spécifiant aussi les données géodésiques, les États côtiers sont également tenus de donner à ces cartes et listes de coordonnées géographiques la publicité voulue. De même, en vertu de l'article 76 (par. 9), les États côtiers sont tenus de déposer auprès du Secrétaire général les cartes et renseignements pertinents qui indiquent de façon permanente les limites extérieures de leur plateau continental lorsque celui-ci s'étend au-delà de 200 milles marins. Dans ce cas, c'est au Secrétaire général qu'il appartient de donner à ces documents la publicité voulue. Les États parties sont aussi tenus de

présenter en même temps que leurs cartes et/ou la liste de coordonnées géographiques des renseignements pertinents concernant les données géodésiques originales.

84. À ce sujet, il convient de signaler que le dépôt des cartes marines ou des listes de coordonnées géographiques de points auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est un acte international auquel tout État partie à la Convention est tenu pour se conformer aux obligations de dépôt visées ci-dessus, après l'entrée en vigueur de la Convention. Ce dépôt est effectué sous forme d'une note verbale ou d'une lettre du Représentant permanent auprès de l'Organisation des Nations Unies ou de toute autre personne considérée comme représentant l'État partie, adressée au Secrétaire général. Le seul fait qu'il existe une législation ou un traité de délimitation des frontières maritimes dont l'adoption ou la conclusion sont enregistrées au Secrétariat, même s'ils s'accompagnent de cartes et de listes de coordonnées, ne peut être interprété comme constituant un acte de dépôt auprès du Secrétaire général aux termes de la Convention.

85. Dans sa résolution 55/7, l'Assemblée générale a de nouveau encouragé les États parties à la Convention à déposer cartes marines et listes de coordonnées géographiques auprès du Secrétaire général. Jusqu'à présent, seuls 24 pays se sont conformés, en tout ou en partie, à cette obligation de dépôt (voir annexe III).

86. Comme suite à la demande formulée par l'Assemblée générale dans sa résolution 49/28 du 6 décembre 1994, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, qui est le service organique du Secrétariat de l'Organisation responsable en la matière, a pris les dispositions matérielles nécessaires pour assurer la garde des cartes marines et listes de coordonnées géographiques qui y sont déposées et pour assurer leur diffusion afin d'aider les États à leur donner la publicité voulue comme ils y sont tenus. À cet égard, les États parties sont invités à fournir toutes les informations nécessaires pour la conversion des coordonnées géographiques établies à partir des données initiales en données du Système géodésique mondial 84 (WGS 84), système de données géodésiques de plus en plus accepté comme norme et utilisé par la Division pour établir ses cartes d'illustration.

87. La Division a aussi établi le Système d'information géographique (SIG), qui lui permet de stocker et de traiter l'information géographique et de produire

des images cartographiques faites sur mesure grâce à la conversion en format numérique des cartes et des plans de type classique et des listes de coordonnées géographiques. Le SIG permet également à la Division de repérer les incohérences dans les informations présentées. Il est connecté à la base de données relatives aux législations nationales et aux traités sur la délimitation des zones maritimes, ce qui permet à la Division d'accéder à d'autres informations pertinentes concernant certaines caractéristiques géographiques.

88. La Division s'efforce également d'aider les États à s'acquitter de l'obligation que leur fait la Convention de donner la publicité voulue à d'autres informations, à savoir : les lois et règlements, adoptés par un État côtier, relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale (art. 21, par. 3) et les lois et règlements, adoptés par les États riverains de détroits, relatifs au passage en transit dans les eaux des détroits servant à la navigation internationale (art. 42, par. 3). Pendant la période couverte par le présent rapport, l'Ukraine a soumis un exemplaire de son Règlement relatif au contrôle douanier des navires en transit vers l'étranger et traversant la frontière de l'Ukraine, adopté le 29 juin 1995 par la résolution No 283 du Comité des douanes de l'Ukraine et enregistré au Ministère de la justice de l'Ukraine le 12 juillet 1995 sous le No 217/783 (publié dans le *Bulletin du droit de la mer*, No 44).

89. La Division informe les États parties à la Convention, par une « notification de zone maritime » que des cartes et des coordonnées géographiques ont été déposées. Ces renseignements sont ensuite communiqués à tous les États dans une publication périodique intitulée « Circulaire d'information sur le droit de la mer », en même temps que d'autres informations pertinentes concernant l'exécution par les États de leur obligation de publicité. Les 13 numéros de la Circulaire déjà publiés rendent bien compte de la pratique suivie par les États à cet égard. Les textes des législations pertinentes et les cartes d'illustration sont publiés dans le *Bulletin du droit de la mer*.

90. En outre, les États continuent de s'acquitter de leur obligation de publicité voulue concernant les voies de circulation maritime et les dispositifs de séparation du trafic en application des articles 22, 41 et 53 de la Convention, par l'intermédiaire, entre autres, de l'OMI, qui prévoit l'adoption de systèmes d'organisation du trafic maritime en vertu de la règle 8 du chapitre V de la Convention SOLAS et l'adoption ou la modification de dispositifs de séparation du trafic en vertu de la règle 1 d)

et de la règle 10 de la Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (« Règles de route »). Les lignes directrices et les critères élaborés par l'OMI en vue de l'adoption de mesures d'organisation du trafic maritime se trouvent dans les dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime (résolution A.572 (14) de l'Assemblée de l'OMI, telle que modifiée). Ces mesures comprennent des dispositifs de séparation du trafic, des routes à double sens de circulation, des axes de circulation recommandés, des zones à éviter, des zones de navigation côtière, des ronds-points, des zones de prudence et des routes en eau profonde. Les renseignements sur la mise en place ou la modification récente de dispositifs de séparation du trafic et les mesures d'organisation du trafic maritime y relatives, figurent à l'annexe 18 du rapport de la soixante-troisième session du Comité de la sécurité maritime (MSC 73/21/Add.3) (voir par. 153 à 155).

## IV. Industrie des transports maritimes et navigation

### A. Industrie des transports maritimes

91. L'industrie des transports maritimes est en pleine transformation. On assiste à l'heure actuelle à une révolution technologique aussi bien en ce qui concerne les dimensions que la vitesse des navires. Le tonnage moyen des transporteurs de passagers actuels qui peuvent embarquer en une seule fois plus de 3 100 personnes est de 71 140 tonnes brutes. Les navires de croisière jaugeant 100 000 tonnes brutes et pouvant accueillir 5 000 personnes à leur bord sont déjà une réalité, et des navires de 450 000 tonneaux de jauge brute, pouvant transporter jusqu'à 9 600 personnes sont déjà à l'étude<sup>13</sup>. La capacité de charge des porte-conteneurs s'est elle aussi accrue considérablement. Ces navires peuvent déjà transporter 8 000 boîtes; les futurs porte-conteneurs dont la construction est envisagée pourront en transporter 18 000. On s'attend par ailleurs à une augmentation du nombre des engins à grande vitesse pour la circulation des passagers et des marchandises.

92. Dans d'autres secteurs des transports maritimes, l'évolution technique est tout aussi marquée, qu'il s'agisse de l'introduction des cartes maritimes électroniques (voir par. 105) ou du rôle que commencent à jouer les prestataires de services de transports sur

l'Internet. La CNUCED voit dans le commerce électronique sur l'Internet, avec les moyens de facilitation qu'offre cette nouvelle technologie, le cadre dans lequel pourraient, une fois intégrée la somme des connaissances et de l'expérience acquises dans le secteur considéré, se concentrer les activités complexes et dispersées de l'industrie mondiale des transports maritimes<sup>14</sup>.

93. La physionomie générale des transports maritimes continue elle aussi d'évoluer. À la fin de 1999, la flotte marchande mondiale atteignait 799 millions de tonnes de port en lourd. Les principaux pays de libre immatriculation ont considérablement accru leur tonnage, qui a atteint un niveau record de 348,7 millions de tonnes de port en lourd. Les pays développés à économie de marché possèdent les deux tiers environ de ce tonnage mondial, le reste étant détenu par les pays en développement, dont la participation a continué de croître. Le tonnage immatriculé dans ces pays a augmenté sensiblement en 1999 pour atteindre 153,6 millions de tonnes de port en lourd, augmentation qui résulte des investissements réalisés par les armateurs dans les pays en développement d'Asie, dont la flotte représente à l'heure actuelle 73 % de la flotte de l'ensemble des pays en développement. La flotte des autres groupes de pays en développement a diminué marginalement en 1999<sup>15</sup>.

94. Une troisième évolution s'est produite avec le temps, cette fois dans le domaine juridique. Pour la plupart les lacunes que présentaient les règlements internationaux relatifs aux transports maritimes sont maintenant comblées si bien que l'accent est désormais mis sur le contrôle de leur mise en oeuvre. Ainsi, dans le cas de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STW), les États ont délégué à l'OMI le pouvoir d'évaluer l'application de la Convention.

95. *Mandat mondial de l'OMI en ce qui concerne la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution marine par les navires.* Dans sa contribution au rapport, l'OMI a souligné la mission de l'Organisation dans le domaine de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution marine par les navires, en ces termes :

« Bien qu'il ne soit fait explicitement mention de l'OMI que dans un seul article de la Convention des Nations Unies sur le droit de la

mer (l'article 2 de l'annexe VIII), un certain nombre de ses dispositions font référence à "l'organisation internationale compétente" pour adopter des règles et normes applicables aux transports maritimes internationaux touchant la sécurité et l'efficacité de la navigation, et la prévention et la maîtrise de la pollution marine par les navires et par immersion des déchets. Dans de tels cas, l'expression "organisation internationale compétente", lorsqu'elle est utilisée au singulier dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, s'entend exclusivement de l'OMI, ce qui correspond au mandat mondial de l'organisation en tant qu'institution spécialisée du système des Nations Unies, établie par la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (la "Convention de l'OMI")<sup>16</sup>.

L'acceptation généralisée et la légitimité incontestée du mandat universel de l'OMI au regard du droit international est attestée par les faits suivants : 158 États souverains représentant toutes les régions du monde sont membres de l'OMI; tous ses membres sont autorisés à participer aux réunions de ceux de ses organes qui sont chargés d'élaborer et d'adopter des recommandations établissant des règles et normes relatives à la sécurité de la navigation et à la lutte contre la pollution. Ces règles et normes sont normalement adoptées par consensus; tous les États, qu'ils soient ou non membres de l'OMI ou de l'Organisation des Nations Unies, sont invités à participer aux conférences de l'OMI au cours desquelles sont adoptées les nouvelles conventions de cette organisation. Les instruments juridiques de l'OMI ont jusqu'à présent tous été adoptés par consensus.

À l'heure actuelle, entre 110 et 143 États (selon le traité) sont devenus parties aux principales conventions de l'OMI. Si le degré général d'acceptation des conventions régissant la navigation se mesure essentiellement à l'application qui en est faite par les États du pavillon, on notera – constatation de la plus grande importance – que les États parties à ces conventions représentent, dans tous les cas, plus de 90 % de la flotte marchande mondiale.

L'adoption de nouveaux traités et d'amendements aux traités existants répond à la

nécessité reconnue d'élaborer des règles et des normes pour prévenir les accidents de mer et non en réponse à des accidents. En conséquence, 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.

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 pour assurer que les États du pavillon, les États du port et les armateurs renforcent leurs capacités et exercent 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.

Tel est le contexte dans lequel la rapidité d'action de l'OMI face aux conséquences d'un accident de mer a été mise à l'épreuve en 2000 à la fois dans le domaine de la sécurité de la navigation et celui de la sécurité de l'environnement, lors du naufrage du pétrolier *Erika*, au large des côtes occidentales de la France. Si les principaux organes de l'OMI ont envisagé à cette occasion de renforcer les règles et normes établies dans les traités de l'Organisation, la question s'est posée toutefois de savoir si les mesures prises pour réglementer les transports maritimes internationaux pouvaient être prises à l'échelon régional ou si elles pouvaient l'être unilatéralement. Le Secrétaire général a répondu en réaffirmant la mission mondiale de l'OMI et réitéré la position déjà fermement exprimée dans le passé, à savoir que l'OMI devrait toujours et sans exception être considérée comme la seule instance au sein de laquelle les normes de sécurité et de prévention de la pollution concernant les transports maritimes internationaux devraient être examinées et adoptées. L'application régionale, voire unilatérale, à des navires battant pavillon étranger de prescriptions nationales allant au-delà des normes de l'OMI porterait atteinte aux transports maritimes

internationaux, au régime réglementaire international et à l'Organisation elle-même et devrait donc être évitée<sup>17</sup> ».

## B. Navigation

96. Dans son article 94, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer énonce les mesures nécessaires que doit prendre l'État du pavillon pour assurer la sécurité en mer. Les navires doivent se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées en ce qui concerne la construction et l'armement des navires et leur navigabilité et être inspectés, avant leur immatriculation et, ultérieurement, à des intervalles appropriés. L'État du pavillon doit tenir compte des instruments internationaux applicables à la composition, aux conditions de travail et à la formation des équipages et s'assurer que le capitaine, les officiers et l'équipage respectent les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication.

97. Manifestement, il existe un lien étroit entre le respect des règles concernant la sécurité des navires, le transport des marchandises, la sécurité de la navigation, d'une part, et la prévention de la pollution par les navires, de l'autre. C'est ce qui a également été souligné lors de la première réunion tenue dans le cadre du Processus consultatif officieux, où il a été jugé nécessaire de suivre de près les travaux en cours sur différentes questions encore en suspens qui sont liées à la pollution par les navires (mise en oeuvre des instruments juridiques internationaux applicables, transport de marchandises, règles de sécurité, règles d'organisation du trafic, changement de pavillon, par exemple), étant donné l'importance de leurs incidences sociales, économiques et environnementales (A/55/274, partie A, par. 29).

98. Les États côtiers sont également tenus de veiller à la sécurité de la navigation sur les routes empruntées à l'intérieur de leurs zones maritimes. Un incident récent concernant un navire transportant une cargaison de 29 500 tonnes d'essence non plombée dont les structures avaient été endommagées et qui s'était vu refuser l'accès aux ports d'un certain nombre d'États soulève la question de savoir si l'État côtier est également tenu de donner accès à ses ports à un navire en détresse. Le Groupe de travail de l'OMI sur la sécurité des pétro-

liers et les questions liées à l'environnement, qui s'est réuni du 28 novembre au 1er décembre 2000, a déclaré que l'OMI devrait examiner la nécessité de définir à l'intention des États côtiers, agissant soit individuellement soit sur une base régionale, des principes leur permettant de passer en revue leurs arrangements d'urgence, concernant l'accès à des ports de refuge, en tenant compte des droits souverains des États. Un dispositif devrait être en place dans les zones de refuge identifiées pour que les navires en détresse puissent s'y réfugier<sup>18</sup>.

### 1. Sécurité des navires

99. Il incombe aux États de veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées concernant la sécurité des navires. Au paragraphe 2 de son article 217, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit que les États doivent prendre les mesures appropriées pour interdire aux navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux d'appareiller tant qu'ils ne se sont pas conformés aux règles et normes internationales concernant la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, y compris les dispositions concernant la conception, la construction et l'armement des navires.

#### a) Construction, armement et navigabilité des navires

100. Les règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées concernant la construction, l'armement et la navigabilité des navires qu'énonce la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont essentiellement celles qui figurent dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale sur les lignes de charge (CLL) et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78). Compte tenu de leur importance, on trouvera dans la présente section des informations sur les amendements à ces instruments qui sont entrés ou entreront en vigueur en 2001, sur les principaux amendements qui ont été adoptés en 2000, et sur les principales décisions de politique générale se rapportant à ces instruments.

#### i) Amendements entrés en vigueur en 2001

101. Les amendements à la règle 13 G de l'annexe I de MARPOL 73/78, adoptés en juillet 1999 par le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI par la résolution MEPC.78(43), sont entrés en vigueur le 1er janvier 2001. Désormais, les pétroliers existants qui jaugeent entre 20 000 et 30 000 tonnes de port en lourd et qui transportent des hydrocarbures persistants – huile diesel lourde et mazout lourd, par exemple – devront se conformer aux mêmes normes de construction que les navires-citernes transportant du pétrole brut.

#### ii) Amendements adoptés en 2000

102. En 2000, l'OMI a adopté les nouvelles règles suivantes concernant la construction et l'armement des navires :

- Le nouveau chapitre V de la Convention SOLAS sur la sécurité de la navigation;
- Le nouveau Recueil de règles 2000 applicables aux engins à grande vitesse, qui entrera en vigueur le 1er juillet 2002, et est aussi obligatoire en vertu du chapitre X de la Convention SOLAS sur les mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse;
- Le chapitre II-2 révisé de la Convention SOLAS (Construction – prévention, détection et extinction de l'incendie), ainsi que les nouveaux systèmes de protection contre l'incendie (Code FSS), qui sont obligatoires en vertu dudit chapitre II-2 révisé. Ces deux amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2002 en vertu de la procédure d'acceptation tacite;
- La nouvelle règle 3-5 qui figure dans le chapitre II-1 de la Convention SOLAS (Construction – structure, subdivision et stabilité, équipement et installations électriques), qui interdit l'installation nouvelle de matériaux contenant de l'amiante et ce, sur tous les navires, et qui entrera en vigueur le 1er juillet 2002.

103. *Adoption du chapitre V révisé de la Convention SOLAS.* L'OMI a fait savoir qu'un nouveau chapitre V révisé de la Convention SOLAS traitant de divers aspects de la sécurité des navires et de la sécurité de la navigation avait été adopté par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante-treizième session (27 novembre-6 décembre 2000)<sup>19</sup> et qu'il entrerait en vigueur le 1er juillet 2002 en vertu de la procédure d'acceptation

tacite des amendements relatifs à la Convention. Une fois que les nouvelles dispositions auront pris effet, tous les nouveaux navires ainsi que les transporteurs de passagers et les navires rouliers existants devront être équipés d'enregistreurs des données du voyage (VDR). On envisage de rendre obligatoires les prescriptions relatives à l'emport de VDR pour les navires de charge existants et une étude sera menée pour déterminer la nécessité de cette mesure. À l'instar de la boîte noire dont sont équipés les aéronefs, les VDR permettent aux enquêteurs d'examiner en cas d'accident les procédures suivies et les instructions données dans les instants précédant tout incident les aidant ainsi à déterminer les causes de l'accident.

104. Selon une autre règle, qui s'appliquera dès l'entrée en vigueur du chapitre révisé, tous les nouveaux navires d'un tonnage brut de 300 tonneaux et plus effectuant des voyages internationaux, les navires de charge d'un tonnage brut de 500 tonneaux et plus n'effectuant pas de voyages internationaux, et les navires à passagers quelle que soient leurs dimensions et qu'ils aient été construits ou non après le 1er juillet 2002, devront être équipés d'un système d'identification automatique capable de fournir automatiquement des informations sur le navire aux autres navires et aux autorités côtières.

105. Une troisième innovation majeure concerne les prescriptions relatives à l'emport de dispositifs et matériel de navigation à bord des navires. Aux termes de la nouvelle règle 19 du chapitre V, le système électronique de visualisation des cartes marines est considéré comme répondant aux conditions qui exigent que tous les navires, quelles que soient leurs dimensions, disposeront à bord de cartes et de publications nautiques leur permettant de planifier et d'afficher la route à suivre et de faire le point tout au long de leur périple.

### *iii) Principes de réglementation adoptés en 2000*

#### *Mise hors service des pétroliers ne répondant pas aux normes*

106. L'OMI a signalé que le Groupe de travail du Comité de la sécurité maritime avait proposé une liste de mesures visant à retirer du service les navires ne répondant pas aux normes, et que le Comité de la sécurité maritime avait convenu de renvoyer cette liste aux sous-comités de l'organisation et au Comité de la protection du milieu marin, pour examen général. Ces travaux font suite à la décision, prise lors de la réunion du

Comité de protection du milieu marin, en octobre 2000, d'accélérer l'étape actuelle de la mise hors service des navires-citernes à simple coque. Le calendrier d'élimination révisé et finalisé devrait être adopté en avril 2001 (voir par. 358 à 361).

#### *Sécurité des navires à passagers de grandes dimensions*

107. L'OMI a signalé que, à sa soixante-douzième session, le Comité de la sécurité maritime avait examiné une proposition du Secrétaire général de l'OMI visant à ce que soient examinées au niveau mondial les questions de sécurité liées aux navires à passagers, en mettant particulièrement l'accent sur les grands navires de croisière<sup>20</sup>. Comme suite à cette proposition, le Comité a constitué un groupe de travail sur le renforcement de la sécurité des navires à passagers de grandes dimensions, l'objectif étant de déterminer la mesure dans laquelle les règles actuelles devraient être revues, ne serait-ce qu'en raison des dimensions de ces navires et du nombre de personnes qu'ils transportent, s'agissant en particulier des situations d'urgence et de la formation des gens de mer.

108. À la soixante-treizième session du Comité de la sécurité maritime, le Groupe de travail a examiné le régime actuel de la sécurité dans la mesure où il concerne les navires à passagers de grandes dimensions et a défini les domaines de préoccupation, à savoir : a) le navire sous tous ses aspects – y compris la construction et l'équipement, l'évacuation, l'exploitation et la gestion; b) les personnes – y compris l'équipage, les passagers, le personnel de sauvetage, la formation, la gestion des situations de crises et l'encadrement des passagers; c) l'environnement – y compris les services de recherche et de sauvetage, l'exploitation dans les zones reculées et les conditions météorologiques.

109. Le Comité de la sécurité maritime a souscrit à la décision prise par le Groupe de travail selon laquelle les futurs navires à passagers de grandes dimensions devraient être conçus de manière à améliorer la capacité de survie du navire, en se fondant sur l'adage maintes fois vérifié selon lequel « un navire est la meilleure embarcation de sauvetage ». Le Comité a fait sien un plan de travail préliminaire élaboré par le Groupe de travail, dans lequel sont prises en considération les éventualités suivantes : abordage et échouement; défaillance du matériel; évacuation, abandon du navire et sauvetage; urgences médicales; protection contre l'incendie; opérations et gestion; surveillance du

navire; recherche et sauvetage; capacité de survie du navire; évacuation; dispositifs et matériel de sauvetage.

**b) Formation des équipages  
et délivrance des brevets d'aptitude**

110. On estime que 80 % environ des accidents de mer sont dus en partie tout au moins à l'erreur humaine. C'est pourquoi l'OMI a continué de s'attacher à améliorer la formation des équipages et à renforcer les normes applicables à la délivrance des brevets d'aptitude en veillant notamment à ce que les conditions minimales posées dans les amendements de 1995 à la Convention STCW soient effectivement appliquées. Aux termes des amendements de 1995, les États sont tenus de fournir à l'OMI des informations détaillées sur les mesures administratives qu'ils auront prises pour assurer le respect de la Convention.

111. Dans sa communication, l'OMI a signalé qu'elle avait fait paraître récemment une « Liste blanche » des parties à la Convention STCW dont il avait été constaté qu'elles donnaient pleinement et entièrement effet aux amendements de 1995. À sa soixante-treizième session, le Comité de la sécurité maritime a officiellement souscrit aux conclusions d'un groupe de travail établi pour examiner un rapport présenté par le Secrétaire général de l'OMI au Comité de la sécurité maritime, desquelles il ressortait que 71 pays et un membre associé de l'OMI répondaient aux critères autorisant leur inclusion dans la Liste. L'inscription sur la Liste blanche autorise les autres parties à considérer que, par principe, les brevets délivrés par les parties figurant sur la Liste ou en leur nom le sont en conformité avec la Convention.

112. La constitution de cette Liste blanche où sont désignés, sans ambiguïté, les pays qui satisfont aux toutes dernières normes et règles établies, marque une étape majeure dans l'effort que déploie l'OMI au niveau mondial pour éliminer les navires et les transports maritimes qui ne répondent pas aux normes. Pour la première fois, l'OMI est en mesure de délivrer un « label de qualité » aux pays qui appliquent effectivement les dispositions d'une convention.

113. On compte qu'à l'avenir, les inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port examineront avec une attention redoublée les navires battant le pavillon de pays qui ne figurent pas sur la Liste blanche. Un État du pavillon, partie à la Convention STCW et inscrit sur la Liste pourra, par principe, refuser d'admettre parmi

ses équipages, les gens de mer titulaires de brevets d'aptitude délivrés par un État n'y figurant pas. Au cas où il déciderait de les accepter, les intéressés seraient tenus d'ici au 1er février 2002 de faire viser leur brevet d'aptitude par l'État du pavillon, un tel visa attestant de la reconnaissance du brevet par cet État. D'ici au 1er février 2002 également, les capitaines et les officiers devront être titulaires de brevets d'aptitude ou de visas de reconnaissance délivrés par l'État du pavillon et conformes à la Convention STCW 95 (la Convention STCW telle qu'amendée par les amendements de 1995). Les brevets d'aptitude délivrés et avalisés en application des dispositions de la Convention STCW demeureront valides jusqu'à leur date d'expiration.

114. Il a été souligné lors de la réunion du Comité de la sécurité maritime que l'application « pleine et entière » des dispositions de la Convention révisée n'impliquait pas les mêmes réponses de la part de toutes les parties. Ainsi certaines pourront décider de ne pas mettre en place d'institut de formation maritime et s'en tenir à la reconnaissance des brevets d'aptitude délivrés par d'autres États, et d'autres de limiter leurs activités de formation aux seuls matelots, par exemple.

115. Le fait qu'une partie ne figure pas sur la Liste blanche n'invalide pas les brevets d'aptitude ou les visas délivrés par elle. Néanmoins, la présence dans la Liste blanche est appelée à devenir l'un des critères de la sélection de gens de mer dûment formés et qualifiés, notamment en ce qui concerne l'inspection des installations et la vérification des procédures. Les pays ne figurant pas originellement sur la Liste blanche pourront poursuivre le processus d'évaluation en vue de leur inscription ultérieure.

116. De l'avis du Secrétaire général de l'OMI, le fait que les États membres aient délégué à l'Organisation le pouvoir d'évaluer la mise en oeuvre de STCW 95 témoigne bien de la volonté de donner à celle-ci un plus grand rôle dans la mise en oeuvre de la Convention. L'OMI est prête à répondre à toute délégation de pouvoir similaire touchant d'autres domaines où il convient de renforcer l'assurance de la qualité et où son nom serait en lui-même un facteur de crédibilité. On a ainsi, avec le processus de vérification STCW, une indication de la direction dans laquelle pourrait s'engager l'OMI et du rôle élargi qui pourrait être le sien à l'avenir.

*Falsification des brevets d'aptitude des gens de mer*

117. Dans sa contribution, l'OMI a rappelé la résolution A.892(21) adoptée en 1999, sur les pratiques illégales liées aux brevets d'aptitude et aux visas de reconnaissance, dans laquelle l'Assemblée de l'OMI évoquait le problème des brevets d'aptitude falsifiés, au cours de son examen de la Convention STCW, priant instamment les États membres de faire tout leur possible pour mener des enquêtes et entamer des poursuites concernant les personnes convaincues de participer à l'établissement ou à l'obtention de faux brevets ou visas, y compris les titulaires desdits brevets et visas, ou de faciliter ces enquêtes et poursuites. Dans une circulaire sur les faux brevets d'aptitude (MSC/Circ.900), en date du 2 février 1999, le Comité de la sécurité maritime a également invité les États membres et les parties à la Convention STCW à signaler à l'OMI et à l'administration nationale concernée tous les cas avérés ou soupçonnés de falsification de brevets à intensifier les efforts visant à éliminer ce problème, et à prendre les mesures prévues par la Convention notamment en ce qui concerne la poursuite des personnes impliquées, s'il s'avère que les gens de mer à bord d'un navire détiennent des brevets falsifiés – mesures qui pourraient aller jusqu'à la détention du navire.

118. Les premiers résultats d'une étude entreprise par l'OMI pour déterminer la nature des pratiques illégales liées aux brevets d'aptitude et leur incidence signalent 12 635 cas de faux brevets d'aptitude ou visas<sup>21</sup>. L'étude, qui a été exécutée par le Seafarers International Research Centre (SIRC) de l'Université de Cardiff, au Royaume-Uni, a achevé la dernière phase du rassemblement des données et procède actuellement à l'établissement du rapport final.

119. *Formation des pêcheurs et délivrance des brevets.* La Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille n'est pas encore entrée en vigueur. Diverses résolutions de l'Assemblée et le document FAO/OIT/OMI destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets contiennent des recommandations à l'effet d'améliorer les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille du personnel embarqué des navires de pêche. À sa soixante-douzième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté des amendements au document FAO/OIT/OMI<sup>22</sup>.

**c) Conditions de travail**

*Examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT*

120. L'OIT a communiqué que la vingt-neuvième session de la Commission paritaire maritime, tenue en janvier 2001, était sa première session plénière depuis 1991. À cette session, la Commission a adopté un accord historique, connu sous le nom d'Accord de Genève, qui vise à améliorer la sécurité et les conditions de travail dans le secteur maritime. Les participants, et notamment les représentants des armateurs et des gens de mer, ont constaté que « du fait de l'émergence d'un marché mondial de l'emploi des gens de mer, le transport maritime est devenu le premier secteur économique réellement mondialisé », ce qui rend nécessaire l'adoption de mesures mondiales assorties de normes mondiales applicables à l'ensemble du secteur du transport maritime. La Commission a décidé que les instruments maritimes existants de l'OIT devraient être regroupés et actualisés au sein d'une nouvelle « convention-cadre » unique portant sur les normes de travail dans le secteur maritime. Cette démarche, qui vise à assurer aux gens de mer de toute nationalité et de toutes les marines marchandes des normes de travail et des conditions de vie acceptables, devrait amener à inscrire les instruments relatifs au travail dans le secteur maritime dans une structure plus logique et plus souple et à leur associer un mécanisme de mise à jour plus rationnel. La Commission a demandé au Conseil d'administration de l'OIT d'autoriser une série de réunions tripartites (armateurs, gens de mer et gouvernements) en vue de la préparation de la Conférence maritime de l'OIT prévue pour 2005 au cours de laquelle la nouvelle « convention-cadre » annoncée devrait être adoptée.

121. La Commission a revu à la hausse le salaire minimum des gens de mer qualifiés. Elle a aussi manifesté sa vive préoccupation face aux récentes arrestations de gens de mer, et notamment de commandants de navire à la suite d'accidents maritimes, avant même qu'une enquête ait été réalisée, et elle a demandé au Directeur général de l'OIT d'attirer l'attention des États membres de l'OIT sur cette question<sup>23</sup>.

*Fourniture d'une garantie financière à l'égard des créances des gens de mer*

122. L'OIT a fait savoir que le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et

l'indemnisation à l'égard des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer a tenu sa deuxième session du 30 octobre au 3 novembre 2000 dans le compte rendu de sa première session (voir dans le document A/55/61, par. 201 à 203). Le Groupe de travail a examiné un document dans lequel figuraient les renseignements recueillis par le secrétariat de l'OMI et l'OIT sur les questions de l'abandon et de la garantie financière en cas de lésions corporelles et de mort de membres d'équipage. Le même document contenait également des informations communiquées par les États sur les obstacles à la ratification des conventions pertinentes de l'OIT et de l'OMI ainsi que de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

123. L'OIT a fait savoir que les questions soulevées dans ce document ont conduit le Groupe de travail à rédiger les éléments de deux projets de résolution assorties de directives, concernant l'un l'abandon et l'autre la mort et les lésions corporelles<sup>24</sup>. Le texte des éléments du projet de résolution éventuelle portant adoption de directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon de gens de mer reconnaît que l'abandon des gens de mer est un problème grave qui a une dimension humaine et sociale et qui exige que l'on s'y attache de toute urgence. Il affirme que le paiement de la rémunération et la couverture des frais de rapatriement devraient faire partie des droits contractuels et/ou statutaires des gens de mer et ne sont pas affectés par le fait que le propriétaire du navire manque à ses obligations ou qu'il soit dans l'incapacité de les assumer.

124. Le texte des éléments du projet de résolution éventuelle sur les directives concernant les responsabilités des propriétaires de navire à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer estime qu'il est nécessaire de recommander des normes internationales minimales concernant les responsabilités des propriétaires de navire à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles et mort des gens de mer. Il note avec préoccupation que si les propriétaires de navire n'ont pas une couverture effective d'assurance ou une autre forme effective de garantie financière, les gens de mer risquent de ne pas obtenir une indemnisation rapide et adéquate, et il ajoute que des directives ayant valeur de recommandation constituent provisoirement un bon moyen d'établir un cadre pour encourager tous les propriétaires de navire à prendre des mesures visant à garantir que les

gens de mer reçoivent une indemnisation contractuelle pour lésions corporelles et mort. Le projet de directives annexé à ce texte propose des définitions des expressions « créances contractuelles » et « assurance effective » et définit les responsabilités des propriétaires de navire, lesquels devraient veiller à ce que leurs navires soient couverts par une assurance effective.

125. Le Groupe de travail a convenu de tenir une troisième réunion du 30 avril au 4 mai 2001 en vue de mettre la dernière main aux résolutions et aux directives avant de les soumettre au Comité juridique de l'OMI à sa quatre-vingt-troisième session en octobre 2001 et au Conseil d'administration de l'OIT à sa deux cent soixante-dix-neuvième session à la fin de 2001. Une fois qu'ils auront été examinés par ces organes, les résolutions et directives pourraient être adoptées par l'Assemblée de l'OMI en novembre 2001.

#### *Conditions de travail des pêcheurs*

126. Avec plus de 70 accidents mortels par jour, la pêche en mer pourrait bien être le métier le plus dangereux du monde, si l'on en croit l'édition 2000 du rapport de la FAO sur la situation mondiale des pêches et de l'aquaculture<sup>25</sup>. Toujours selon ce rapport, le bilan annuel des victimes de la pêche en mer, évalué à 24 000 dans le monde par l'OIT, pourrait être nettement inférieur aux chiffres réels, car seul un nombre limité de pays comptabilise de façon précise les accidents professionnels mortels parmi les pêcheurs.

127. Ce rapport, qui sera présenté à la réunion du Comité des pêches de la FAO qui aura lieu du 26 février au 2 mars 2001, indique que plus de 97 % des 15 millions de pêcheurs employés dans la pêche de capture marine dans le monde, travaillent à bord de navires de moins de 24 mètres de long, qui ne sont donc pas couverts par les conventions et directives internationales. La FAO constate également que là où les ressources à proximité des côtes ont été surexploitées, les pêcheurs doivent s'éloigner du littoral, parfois pour des périodes prolongées, et fréquemment sur des embarcations conçues pour la pêche côtière et ne respectant pas les normes de sécurité.

128. Parmi les principales raisons expliquant la fréquence des accidents mortels, le rapport cite le fait qu'un instrument juridique international connu sous le nom de Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche (1977), qui a remplacé la Convention de Torre-

molinos, n'a pas encore été ratifié. Il mentionne aussi l'insuffisance des règlements nationaux ou, quand ces instruments existent, le fait qu'ils ne soient pas appliqués, ainsi que le manque d'expérience de la pêche hauturière et une connaissance insuffisante de disciplines aussi importantes que la navigation, la météorologie, les transmissions et la sécurité en mer. La FAO estime que beaucoup de ces facteurs peuvent être corrigés et elle s'emploie activement à le faire dans le cadre d'un certain nombre de projets dans les Antilles, en Asie et dans le Pacifique.

129. Dans les pays en développement, les principales causes d'accident mortel sont la mauvaise qualité des plans et de la construction des navires de pêche, l'absence d'équipement de sécurité et le fait que la réglementation est inadaptée, périmée ou mal appliquée. En une seule nuit, en novembre 1996, pendant un violent cyclone, plus de 1 400 marins-pêcheurs sont morts en Inde parce qu'ils n'étaient pas informés de la gravité du danger et que leurs chalutiers étaient mal conçus.

130. Dans les pays développés, le progrès rapide des techniques de construction navale et de pêche et l'application d'une réglementation plus stricte n'ont pas toujours entraîné une diminution significative des accidents mortels. « Il semble qu'à mesure que la sécurité des navires s'améliore, les exploitants prennent des risques plus élevés dans leur recherche toujours plus intense de captures importantes », souligne le rapport. On notera par ailleurs que tous les pays nordiques ont mis en place des cours obligatoires de sécurité à l'intention des marins-pêcheurs<sup>26</sup>.

131. L'OIT a rendu compte des conclusions de la Réunion tripartite FAO/OIT/OMI sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche tenue en décembre 1999. À la première réunion du Groupe de travail ad hoc mixte FAO/OMI sur la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, tenue au mois d'octobre 2000, elle a évoqué le lien qui existe entre ce genre de pêche et la dimension humaine de la pêche, pour exprimer notamment sa préoccupation à l'égard des cas d'exploitation des pêcheurs sur certains navires (voir par. 252 à 255). Un document de travail de l'OIT annexé au rapport du Groupe de travail examine la question du contrôle des conditions de travail sur les navires de pêche par l'État du pavillon et l'État du port<sup>27</sup>.

## 2. Transport de marchandises

132. À la première réunion du Processus consultatif, plusieurs délégations ont mentionné, au sujet du transport maritime d'hydrocarbures et de substances ou déchets dangereux, les questions suivantes qui méritaient qu'on s'y arrête : obligation d'utiliser dorénavant le « système de contrôle des navires »; révision des itinéraires actuellement empruntés par les transports maritimes en vue d'améliorer les normes de sécurité et leur surveillance; mise en oeuvre de programmes de suivi pour contrôler la qualité de l'environnement; et vérification du respect effectif des règles de sécurité applicables aux cargaisons, aux navires et aux équipages, tout particulièrement dans le contexte des pavillons de complaisance et de la prévention de la pratique du changement de pavillon pour les navires à risques (A/55/274, Part B, par. 114).

133. L'OMI a mentionné son travail de révision des codes de sécurité comme exemple de la régularité avec laquelle elle met constamment à jour la vaste panoplie des règlements de sécurité à bord des navires. Le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) adopté par l'OMI en 1965 pour réglementer de façon uniforme le transport des marchandises dangereuses par voie de mer et qui traite de questions comme l'emballage, la manutention des conteneurs et l'arrimage, en insistant tout particulièrement sur la séparation des substances incompatibles, a été récemment révisé et refondu de façon à le rendre plus facile d'emploi et plus compréhensible<sup>28</sup>. À sa soixante-troisième session, le Comité de la sécurité maritime a pris la décision de principe de rendre obligatoire l'application du Code IMDG en visant le 1er janvier 2004 comme date d'entrée en vigueur et a prié le Sous-Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs, à sa sixième session prévue pour le mois de juillet 2001, ainsi que le secrétariat, d'établir les documents nécessaires, comme les projets d'amendements à la Convention SOLAS. Cela dit, le Comité a également convenu que certains chapitres du Code IMDG conserveraient leur caractère de recommandation.

134. En 2000, l'OMI a également adopté des amendements aux recueils suivants : le Recueil international des règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC), dont l'application est obligatoire en vertu des Conventions SOLAS et MARPOL 73/78 [résolutions MEPC.90(45) et MSC 102(73)]; le

Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC), dont l'application est obligatoire en vertu de la Convention SOLAS [résolution MSC 103(73)]; le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil BCH), dont l'application est obligatoire en vertu de la Convention MARPOL 73/78 [résolutions MEPC.91 (45) et MSC 106(73)]; et le Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil GC), [résolution MSC 107(73)]. Ces amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2002 par acceptation tacite.

#### *Transport de matières radioactives*

135. Les amendements au chapitre VII de la Convention SOLAS adoptés en 1999 par le Comité de la sécurité maritime, en vertu de sa résolution MSC 87(71) sont entrés en vigueur le 1er janvier 2001. Ils rendent d'application obligatoire le Recueil international de règles de sécurité pour le transport de combustibles nucléaires irradiés, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires (Recueil INF). Les règles contenues dans ce recueil valent pour tous les navires transportant des marchandises INF, sans distinction de date de construction et de dimensions. Elles couvrent un large éventail de questions, notamment la stabilité après avarie, la protection contre les incendies, le contrôle thermique des soutes, les questions de structure, l'arrimage de la cargaison, les fournitures électriques, l'équipement de protection contre les radiations et son emploi, la formation et les plans d'intervention en cas d'urgence à bord.

136. Le Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA prescrit les conditions de transport, applicables à tous les modes de transport, des cargaisons fortement radioactives, du point de vue par exemple de la conception, de la fabrication, de l'entretien du conditionnement, de la manutention, du stockage et du réceptionnement. Dans les résolutions sur la sûreté du transport des matières radioactives qu'elle a adoptées au cours des trois dernières années (les résolutions GC(44)/RES/17, GC(43)/RES/11 et GC(42)/RES/13 adoptées respectivement en septembre 2000, 1999 et 1998), la Conférence générale de l'Agence a invité les États qui expédient des matières radioactives à donner, selon que de besoin, aux États susceptibles d'être affectés, à leur demande, des assurances appropriées que

leurs règlements nationaux tiennent compte du Règlement de transport de l'Agence et à leur fournir des informations pertinentes sur les expéditions de telles matières. Les informations fournies ne devraient en aucun cas être en contradiction avec les mesures de sécurité physique et de sûreté. Dans sa résolution GC(44)/RES/17 adoptée en 2000, la Conférence générale a noté les préoccupations des petits États en développement insulaires et d'autres États côtiers à propos du transport maritime de matières radioactives et l'importance de la protection de leurs populations et de l'environnement. La Conférence générale a demandé que des efforts soient faits, aux niveaux international, régional et bilatéral, pour examiner et améliorer encore les mesures et les mécanismes concernant le transport maritime international de matières radioactives et de combustible usé, conformément au droit international, et a souligné qu'il importe que des mécanismes efficaces soient en place en matière de responsabilité.

137. Le document final de la Conférence des Parties chargée d'examiner le Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, tenue en 2000, contient un appel similaire à examiner et améliorer encore ces mesures<sup>29</sup>. La Conférence a prié instamment les États de respecter les règlements de l'AIEA régissant le transport de matières radioactives; affirmé qu'il est dans l'intérêt de tous les États que le transport de ces matières se fasse selon les normes internationales pertinentes en matière de sûreté nucléaire et de protection de l'environnement, sans préjudice des libertés, droits et obligations se rapportant à la navigation énoncés dans le droit international; pris note des préoccupations des petits États insulaires en développement et autres États côtiers au sujet du transport de matières radioactives par voie de mer; rappelé l'invitation lancée par la Conférence générale de l'AIEA dans sa résolution GC(43)/RES/11 aux États qui transportent des matières radioactives; et invité les États parties à continuer à examiner et améliorer encore les mesures et les règles d'ordre international qui régissent le transport par mer de matières radioactives et de combustible usé.

138. Plus récemment, dans sa résolution 55/49 du 29 novembre 2000, intitulée « Zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud », l'Assemblée générale a invité les États membres à continuer de s'efforcer d'aboutir à une réglementation appropriée du transport par mer de déchets radioactifs ou toxiques, compte tenu des intérêts des États côtiers et conformément à la

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et aux réglementations instituées par l'OMI et l'AIEA.

139. À la demande du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI et en vue de contribuer à résoudre la question des conséquences pour l'environnement d'accidents impliquant des matières assujetties au Recueil INF, l'OMI et l'AIEA ont présenté à la quarante-cinquième session du Comité de la protection du milieu marin, en octobre 2000, un examen de la documentation disponible sur les risques que pourraient présenter les matières radioactives pour l'environnement (document MEPC 45/INF.2). Le Comité se prononcera sur la marche à suivre à sa prochaine session (MEPC 45/20, sect. 12).

140. Le transport de combustibles à mélange d'oxydes entre l'Europe et le Japon continue de préoccuper gravement les États ayant une façade maritime sur les itinéraires empruntés par les navires concernés. Les préoccupations sont rendues encore plus vives par la perspective de voir se multiplier le transport de ces combustibles au large de leurs côtes, puisque le Japon a signé avec le Royaume-Uni et la France un accord à long terme prévoyant le retraitement par ces deux pays de déchets radioactifs provenant des centrales nucléaires japonaises. Le plutonium extrait du combustible usé est mélangé à des oxydes d'uranium pour former un combustible à mélange d'oxyde plus connu sous le nom de MOX; les déchets radioactifs restants sont coulés dans du verre et enfouis sous terre. Le Royaume-Uni et la France renvoient le combustible et les déchets radioactifs au Japon par des convois accompagnés d'une escorte armée qui contournent l'Afrique et l'Amérique du Sud ou passent par le canal de Panama. Selon une récente dépêche de presse, la Russie et le Japon seraient en train d'étudier la possibilité d'expédier ce MOX d'Europe au Japon par la route du nord le long du littoral arctique de la Fédération de Russie, pendant les mois d'été, cet itinéraire étant à la fois plus court et moins exposé à des attentats terroristes<sup>30</sup>.

141. Jusqu'à maintenant, certains États côtiers ont soit, comme la Nouvelle-Zélande<sup>31</sup>, interdit aux navires transportant du MOX de passer par leurs mers territoriales et leurs zones économiques exclusives, soit, comme l'Afrique du Sud, fait savoir qu'ils préféreraient que ces navires évitent leurs eaux<sup>32</sup>. La Communauté des Caraïbes (CARICOM) a appelé à plusieurs reprises à mettre un terme au transport de MOX par la mer des Antilles. Pendant la Conférence des Parties chargée

d'examiner le Traité sur la non-prolifération nucléaire, la Communauté des Caraïbes a dit estimer que le Recueil INF, tout obligatoire qu'il soit, ne protégeait pas les États côtiers se trouvant sur la route des navires, d'où il s'ensuivait que ces États se trouvaient dépourvus des moyens de recours juridiques qui leur permettraient de se faire indemniser en cas d'accidents dont la probabilité ne pouvait qu'augmenter du fait de l'accroissement spectaculaire des expéditions de matières nucléaires radioactives. La Communauté a donc demandé que l'on entame des consultations en vue de créer un solide régime international qui protégerait contre les expéditions de matières nucléaires par voie de mer la population et le milieu marin des États côtiers se trouvant sur leur chemin (voir aussi par. 404)<sup>33</sup>.

142. Les participants à un atelier sur « la prévention de la pollution des mers dans la région Asie-Pacifique » (Australie, 7-12 mai 2000) ont fait valoir que, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'OMI devrait prendre contact avec l'AIEA à propos des mesures qui pourraient être prises en vue de créer un système de contrôle et de surveillance et un régime de responsabilité et d'indemnisation pour le transport maritime de matières radioactives. Ils ont adopté une déclaration dans laquelle ils recommandent, notamment, que l'ONU réponde d'urgence aux préoccupations régionales en ce qui concerne le transport de matières radioactives<sup>34</sup>.

143. Le Forum des îles du Pacifique a fait savoir qu'il menait un dialogue constructif avec des représentants des gouvernements et de l'industrie nucléaire de la France, du Japon et du Royaume-Uni concernant un régime de responsabilité civile en vue d'indemniser la région en cas de pertes économiques subies par les secteurs du tourisme et de la pêche ainsi que les autres secteurs qui pourraient être affectés par un accident impliquant un transport de matières radioactives et de combustible MOX, et ceci même en l'absence de dommage effectif causé à l'environnement. De l'avis du Forum, il importait de mettre en place un système intérimaire d'arrangements ou d'assurances originaux qui répondent à ses préoccupations, car les amendements aux instruments internationaux actuels qui étaient en cours de négociation n'entreraient pas en vigueur avant un certain temps après leur adoption. Le Forum avait donc lancé un appel aux trois États impliqués dans ce genre de transport pour qu'ils s'engagent au plus haut niveau à faire aboutir le processus en cours. Il a accueilli avec satisfaction la proposition du

Japon de créer au bénéfice des pays membres du Forum et en témoignage de bonne volonté un fonds d'affectation spéciale doté d'un capital initial de 10 millions de dollars américains. Ce capital pourrait servir à couvrir les frais initiaux d'interventions lancées en réponse à d'éventuels incidents survenus pendant le transport de matières radioactives et de combustible MOX dans la région. Selon le Forum, ce Fonds n'avait rien à voir avec la question distincte de l'indemnisation et de la responsabilité civile dont il discute actuellement avec les trois États impliqués dans ce genre de transport<sup>35</sup>.

### 3. Sécurité de la navigation

144. Les accidents des navires peuvent avoir pour cause une défaillance de leur structure ou une erreur de navigation, comme dans le cas d'un abordage. La navigation peut également être affectée par les conditions météorologiques. L'État du pavillon a non seulement l'obligation d'assurer la sécurité du navire sur le plan de la construction, de l'équipement, de l'équipage, de la formation, des conditions de travail et de la sûreté de la cargaison, mais aussi la responsabilité de faire en sorte que le navire respecte les règles assurant la sécurité de la navigation. L'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prescrit notamment que le capitaine, les officiers et l'équipage sont tenus de respecter les règles internationales concernant l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages. Les capitaines et les officiers sont tenus de posséder les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manoeuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, tandis que l'équipage doit posséder les qualifications voulues et un effectif suffisant pour le type, la dimension, la machinerie et l'équipement du navire.

145. La Convention prescrit également que les navires doivent observer les droits de passage applicables dans différentes zones maritimes ainsi que, le cas échéant, les mesures que les États côtiers peuvent prendre pour contrôler le trafic maritime, en prescrivant par exemple des voies de circulation et des dispositifs de séparation du trafic. Le chapitre V de la Convention SOLAS et la Convention de 1972 sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer énoncent des règles détaillées en matière de sécurité de la navigation. À cet égard, il convient d'évoquer l'adoption par le Comité de la sécurité maritime, à sa soixante-troisième session

(27 novembre-6 décembre 2000) d'un nouveau chapitre V révisé de la Convention SOLAS et l'approbation par le même comité de projets d'amendements à la Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer qui seront soumis pour adoption définitive par l'Assemblée de l'OMI à sa vingt-deuxième session en novembre 2001<sup>36</sup>.

146. Les nouvelles règles du chapitre V révisé de la Convention SOLAS prennent en compte les progrès accomplis sur le plan technique et concernent principalement l'adoption de nouvelles prescriptions relatives à l'équipement de bord (voir par. 103 à 105). Les règles actuelles relatives au routage des navires, aux comptes rendus des navires et aux services de trafic maritime n'ont pas été révisées mais seulement renumérotées. On a adopté des amendements à la règle relative au Service de recherche des glaces et ajouté un nouvel appendice prescrivant les règles de gestion, de fonctionnement et de financement du Service de recherche des glaces de l'Atlantique Nord (voir par. 152).

#### a) Organisation du trafic maritime et systèmes de comptes rendus

147. L'OMI a fait savoir qu'à sa soixante-troisième session, le Comité de la sécurité maritime avait adopté les amendements qu'il était proposé d'apporter aux Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime [résolution A.572(14)] en vue d'adopter les mesures établissant des zones de mouillage interdit.

148. À sa soixante-troisième session, le Comité de la sécurité maritime a adopté les mesures nouvelles ou modifiées d'organisation du trafic maritime et les systèmes de comptes rendus de navires ci-après : un nouveau système obligatoire de comptes rendus de navires « au large des Casquets et de la zone côtière adjacente » (au centre de la Manche, en vue de compléter les systèmes obligatoires de comptes rendus de navires déjà en place à Ouessant et dans le Pas de Calais); trois zones de mouillage interdit sur des récifs coralliens (Flower Garden Banks) du nord-ouest du golfe du Mexique; quatre nouveaux dispositifs de séparation du trafic le long de la côte du Pérou; de nouveaux dispositifs de séparation du trafic, y compris les mesures d'organisation du trafic correspondantes, aux abords de l'estuaire du Humber (côte est du Royaume-Uni); et des dispositifs modifiés de séparation du trafic dans la baie du Prince Guillaume (États-Unis). Les nouvelles mesures entreront en vigueur le 1er juin 2001.

### b) Voies de circulation archipélagiques

149. L'Indonésie a rendu compte au Comité de la sécurité maritime, à ses soixante-douzième et soixante-treizième sessions, des progrès réalisés dans la rédaction du projet de réglementation nationale concernant les voies de circulation archipélagiques désignées, ainsi que d'autres règles et règlements de base concernant le passage dans ces voies. Elle a indiqué que, suite à la création du nouvel État indépendant du Timor oriental, un nouveau régime devrait être appliqué à l'une des trois voies de circulation archipélagique désignées par l'OMI dans sa résolution MSC 72(69) en 1998 (voir A/53/456, par. 196) qui coupe la voie de circulation III-A (dans le détroit d'Ombai) et la voie III-B (dans le détroit de Leti), du fait que ces deux détroits bordent le Timor oriental et ne font plus partie des eaux archipélagiques indonésiennes. Une disposition supplémentaire a été incorporée dans le projet de réglementation nationale afin d'exclure les voies de circulation archipélagiques des détroits d'Ombai et de Leti du champ d'application de cette réglementation. Le Gouvernement indonésien a reconnu qu'il était nécessaire de poursuivre les consultations auprès des autres usagers maritimes des voies de circulation III-A et III-B, pour lesquelles un nouveau régime avait été proposé, avant que le projet de réglementation nationale ne soit formulé<sup>37</sup>.

### c) Avis et prévisions météorologiques

150. L'Organisation météorologique mondiale (OMM) a indiqué que le rapport de la nouvelle enquête officielle sur le naufrage du vraquier *Derbyshire* publié au Royaume-Uni en novembre 2000 avait fortement souligné une fois de plus la vulnérabilité de tous les navires face à des conditions météorologiques et océanographiques extrêmes, ainsi que l'importance pour ces navires de pouvoir compter sur des avis et prévisions météorologiques précis et à jour fournis par les services de sécurité maritime. Les observations météorologiques et océanographiques faites par les navires en mer (dans le cadre du Programme de navires d'observation bénévoles de l'OMM) et immédiatement relayées à des stations terrestres constituent une composante essentielle des données d'observation sur lesquelles les services météorologiques nationaux basent leurs activités dans le domaine de la sécurité maritime. Malheureusement, depuis plusieurs années, le nombre de ces observations est resté stationnaire ou a diminué pour toute sorte de raisons. Le rapport d'enquête sur le naufrage du *Der-*

*byshire* a également réaffirmé l'importance des observations faites dans le cadre du Programme de navires d'observation bénévoles et lancé un appel pressant à augmenter le nombre des navires participant à ce programme.

151. L'OMM a fait savoir qu'elle continuait de s'efforcer très activement de renforcer le Programme de navires d'observation bénévoles afin de contribuer à la sécurité en mer. En 2000, elle a réalisé une brochure d'information sur le Programme pour la diffuser auprès des sociétés de transport maritime, des commandants de navire, des administrations maritimes et des services météorologiques nationaux. Elle a également poursuivi sa série d'ateliers internationaux de formation à l'intention des agents météorologiques dans les ports, en organisant dans la ville du Cap un atelier à l'intention des pays d'Afrique. Les agents météorologiques dans les ports jouent en effet un rôle crucial dans le recrutement et la fidélisation des navires d'observation bénévoles. Enfin, l'OMM prévoyait, en collaboration avec l'OMI, de reformuler et rediffuser une lettre circulaire du Comité de la sécurité maritime de l'OMI sur la question des navires d'observation bénévoles. La nouvelle lettre circulaire devait notamment mettre en relief les conclusions du rapport d'enquête sur le naufrage du *Derbyshire* relatives aux navires d'observation bénévoles.

### d) Fourniture de services et partage des coûts

152. *Services de recherche des glaces de l'Atlantique Nord.* La règle 6 modifiée (Service de recherche des glaces) ainsi que les règles relatives à la gestion, au fonctionnement et au financement du Service de recherche des glaces de l'Atlantique Nord annexées au chapitre V révisé de la Convention SOLAS<sup>38</sup> disposent notamment que chaque gouvernement contractant à la Convention SOLAS ayant un intérêt particulier dans les services de recherche des glaces et dont les navires traversent la région des icebergs durant la saison des glaces est tenu de rembourser les États-Unis de la proportion des frais de gestion et de fonctionnement du Service que ses navires représentent. Chacun des gouvernements contributeurs a le droit de modifier ou d'interrompre sa contribution et les autres gouvernements intéressés peuvent s'engager à contribuer aux frais ou aux services rendus. Les règles prévoient un système de contribution volontaire tout en offrant simultanément aux États-Unis, en leur qualité de gestionnaire du Service de recherche des glaces, une base

juridique sur laquelle asseoir l'adoption d'un nouveau système de calcul. Lorsque les règles entreront en vigueur, l'Accord de 1956 relatif au soutien financier du Service de recherche des glaces de l'Atlantique Nord deviendra caduc et les parties à l'Accord de 1956 seront réputées être devenues des gouvernements contributeurs dans le cadre des nouvelles règles. À l'occasion de l'adoption des nouvelles règles, le Comité de la sécurité maritime, à sa soixante-troisième session, a réaffirmé sa décision de 1999 selon laquelle « le système de financement du Service de recherche des glaces était unique en son genre et qu'il ne devrait pas servir de précédent pour imposer aux navires naviguant dans les eaux internationales des redevances au titre de services fournis par des États côtiers » (voir aussi le rapport A/54/429, par. 173 à 176).

153. *Détroits servant à la navigation internationale : article 43 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.* Les participants à l'atelier sur « la prévention de la pollution des mers dans la région Asie-Pacifique » (Australie, 7-12 mai 2000)<sup>39</sup> ont constaté que les risques de pollution marine, tant accidentels qu'intentionnels, associés aux navires étaient plus élevés dans les grands couloirs de navigation internationale de la région Asie-Pacifique à forte intensité de trafic maritime. Ils ont noté que les États riverains de ces détroits étaient préoccupés à juste titre par le coût élevé des activités de maintien de la sécurité maritime et d'atténuation des effets de la pollution marine. Il importait que les États utilisateurs prennent à leur charge une partie plus importante de ce coût, conformément à leurs obligations au titre de l'article 43 de la Convention. Les participants à l'atelier ont recommandé que des organisations internationales compétentes s'occupent de la question du fardeau en termes de ressources financières et autres que représentent pour les États riverains la mise en oeuvre de l'article 43 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer relatif aux équipements de sécurité de la navigation et à la protection du milieu marin dans les détroits servant à la navigation internationale.

#### 4. Mise en oeuvre par l'État du pavillon

154. 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'ils respectent les règles internationales pertinentes.

155. On a signalé que l'un des obstacles les plus importants qui s'opposent au développement d'une véri-

table « culture de la qualité » en matière de navigation maritime tient à l'insuffisante transparence de l'information concernant la qualité des navires et leurs exploitants. Si de nombreux renseignements ont été recueillis à ce sujet, ils sont dispersés et souvent d'un accès difficile. À l'issue des travaux de la Conférence sur un transport maritime de qualité qui a eu lieu à Lisbonne en juin 1998, les participants, qui représentaient l'éventail complet des professionnels de ce secteur d'industrie (armateurs, affréteurs, assureurs, courtiers, sociétés de classification, agents divers, services et terminaux portuaires) ont unanimement demandé que ces renseignements soient rendus plus accessibles. La Commission des communautés européennes et les autorités maritimes d'un certain nombre de pays ont, en réponse à cet appel, inauguré en 2000 un système d'information appelé EQUASIS, qui a pour objet de collecter les renseignements concernant la sécurité que l'on peut obtenir de sources publiques et privées, renseignements qu'il met à disposition sur l'Internet. On trouvera sur le site, <[www.equasis.org](http://www.equasis.org)> tous les renseignements concernant l'histoire du navire : immatriculation, classification, couverture aux fins de protection et d'indemnisation, des détails concernant le contrôle exercé par l'État du port, et le cas échéant, les déficiences constatées, des informations concernant l'équipage, etc.

156. Les mesures adoptées par l'OMI visant à ce que soient effectivement appliqués les règles et règlements internationaux tendent essentiellement à renforcer la gestion des compagnies de navigation maritime et à aider les États du pavillon à évaluer leurs performances. L'OMI apporte aussi, sur demande, une aide technique aux États, individuellement (voir A/55/61, par. 225 et 226) et elle s'est occupée activement de renforcer le contrôle exercé par l'État du port. Elle envisageait, récemment, la mise en place de nouvelles mesures visant à faire effectivement appliquer les règles et normes internationales (voir par. 161 à 164), notamment des mesures assurant que la responsabilité de l'État du pavillon soit effectivement impliquée à l'égard des navires de pêche (voir par. 251 à 255).

#### *Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)*

157. Le Code ISM a pour objet de délimiter à l'intention des compagnies de navigation maritime un cadre général pour la gestion et l'exploitation de leurs flottes. Il prévoit l'adoption d'un système de gestion de la sécurité par « la compagnie », celle-ci étant définie

comme le propriétaire du navire ou toute autre personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement de coque nue, à laquelle a été confiée la responsabilité de l'exploitation du navire, et il spécifie les responsabilités en matière de sécurité et au regard de la législation sur l'environnement (voir A/53/456, par. 221 et 222). Ce code est entré en vigueur le 1er juillet 1998 pour les navires transportant des passagers (y compris les bateaux rapides de faible tonnage), les pétroliers, chimiquiers, vraquiers et autres navires citernes et les petits cargos rapides de 500 tonnes et plus de jauge brute. La date limite prévue pour l'entrée en vigueur de ce code à l'égard des milliers de cargos restants utilisés dans le commerce international est fixée au 1er juillet 2002.

158. Des amendements à ce code ont été adoptés à sa soixante-treizième session par le Comité de la sécurité maritime, dans sa résolution MSC 104(73). Ceux-ci remplacent le chapitre 13 actuel (relatif au certificat, à la vérification et au contrôle) par un nouveau chapitre 13 (sur la certification) et ajoutent les chapitres 14 (certification provisoire), 15 (modèles de certificat) et 16 (vérification); ainsi qu'un nouvel appendice dans lequel figurent des formules de documents et de certificats. Ces amendements entreront en vigueur le 1er juillet 2002 par acceptation tacite.

159. Il est trop tôt pour évaluer le plein impact que pourra avoir l'application du Code ISM à la première série des navires qui devaient s'y conformer à partir de 1998, mais on a déjà pu se rendre compte que ses effets se faisaient sentir, en particulier au niveau de la direction des compagnies de transport maritime où l'on se montre plus conscient des responsabilités qui incombent à celles-ci. Commercialement parlant, il apparaît très nettement que la certification ISM a une valeur réelle.

#### *Auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon*

160. L'OMI a rappelé que son Assemblée avait adopté à sa vingt et unième session en novembre 1999 la résolution A.881(21) sur l'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon, où elle 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. Dans cette résolution est incluse une formule d'auto-évaluation de la performance de l'État du pavillon (SAF), de manière à établir une série uniforme de critères internes et externes pouvant être

utilisés à leur discrétion par les États du pavillon, qui pourront ainsi se rendre compte précisément de la qualité du fonctionnement de leurs administrations maritimes et faire leur propre évaluation de leur performance. Les gouvernements membres sont aussi encouragés à utiliser ladite formule lorsqu'ils cherchent à obtenir une assistance technique de l'OMI ou par l'intermédiaire de celle-ci. La présentation de cette formule est toutefois volontaire et n'est pas une condition préalable à l'obtention d'une assistance technique. L'Assemblée de l'OMI a invité les gouvernements membres à présenter un exemplaire de leur rapport d'auto-évaluation en vue de la constitution d'une base de données, qui pourra aider l'OMI dans ses efforts pour faire appliquer effectivement et de façon cohérente ses propres instruments. Le Comité de la sécurité maritime a examiné de façon approfondie, à sa soixante-treizième session, les caractéristiques de la base de données SAF qui sera tenue à jour par le secrétariat de l'OMI.

#### *Nouvelles mesures envisagées*

161. Le Comité de la sécurité maritime, à sa soixante-treizième session, a examiné une proposition conjointe présentée par l'Australie, le Danemark, l'Italie, la Norvège, la Pologne, le Portugal, Singapour, la Suède et la Commission européenne (MSC 73/8/3) (voir également A/55/61, par. 88) expliquant pourquoi il importait que l'OMI réponde à la demande de la Commission du développement durable qui l'invitait, au paragraphe 35 a) de sa décision 7/1 adoptée en 1999, à élaborer des mesures contraignantes afin de veiller à ce que les navires de tous les États du pavillon respectent les règles et normes internationales de manière à donner pleinement effet à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment à l'article 91, ainsi qu'aux dispositions des autres conventions pertinentes de l'OMI. Après un long débat, le Comité a décidé de prier le Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon de considérer la demande énoncée dans la décision 7/1 de la Commission du développement durable, le chargeant d'élaborer des mesures pour assurer que les États du pavillon donnent pleinement effet aux conventions de l'OMI et aux autres conventions pertinentes auxquelles ils sont parties, afin que les navires de tous ces États respectent les règles et normes internationales, et d'étudier la forme que pourraient revêtir ces mesures et comment celles-ci pourraient s'articuler avec les instruments applicables de l'OMI.

162. Le Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon ayant noté, à sa neuvième session en février 2001, qu'aucune proposition n'avait été présentée par lui, a invité ses membres à faire des commentaires et à soumettre des propositions à sa dixième session, en 2002, pour qu'il puisse répondre à ladite demande du Comité de la sécurité maritime.

163. Dans le cas de transfert d'un navire d'un pavillon à un autre, l'État du pavillon d'accueil doit disposer de toute l'information nécessaire pour éviter que le changement de pavillon ne soit utilisé pour éviter d'avoir à respecter les règles et normes applicables<sup>40</sup>. Dans un document présenté au Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon, à sa neuvième session, le Royaume-Uni a proposé cinq principes qui pourraient être incorporés dans une résolution de l'Assemblée de l'OMI, dont l'application pourrait être envisagée dans le cas de transferts de navire. Il est en outre proposé dans ce document que préalablement au transfert, l'État « perdant » ait l'obligation d'informer l'État « gagnant » de toute question non réglée ayant trait au certificat délivré au navire ou aux exemptions qui auraient pu être accordées. L'État « gagnant » doit être convaincu, à la suite d'une inspection, que le navire respecte toutes les normes internationales pertinentes. Une fois ces conditions remplies, les certificats appropriés, délivrés par, ou sous l'autorité de, l'État « gagnant » peuvent être délivrés au navire et celui-ci peut-être rayé d'un registre et immatriculé dans l'autre<sup>41</sup>. Le Sous-Comité est convenu qu'il était nécessaire de définir les principes à appliquer dans le cas de transferts de navire et que certains de ceux énoncés dans le document du Royaume-Uni pourraient servir de point de départ à l'élaboration de ces principes<sup>42</sup>.

164. La nécessité de réviser et d'améliorer les pratiques d'immatriculation afin d'éviter la double immatriculation et l'immatriculation desdits « navires fantômes » (voir par. 179 et 200) a été soulevée par la Norvège à la soixante-treizième session du Comité de la sécurité maritime et à la neuvième session du Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon<sup>43</sup>. Le Comité de la sécurité maritime est convenu de renvoyer la question au Sous-Comité pour qu'il l'étudie en détail lorsqu'il examinerait le projet de résolution qui aurait été préparé à l'intention de l'Assemblée sur les mesures visant à prévenir l'immatriculation de navires fantômes. À sa neuvième session, le Sous-Comité a examiné le projet de résolution préparé à l'intention de l'Assemblée par le Comité

de la sécurité maritime et est convenu d'en restreindre la portée aux « navires fantômes »<sup>44</sup>.

165. En ce qui concerne les navires de pêche, les États membres de la Zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud se sont engagés, pour empêcher la double immatriculation, à coopérer en échangeant les renseignements figurant sur le registre des navires de pêche battant leurs pavillons (voir A/55/476, p. 2, par. 5).

### 5. Contrôle exercé par l'État du port

166. L'OMI a rappelé que son Assemblée avait adopté en 1999 la résolution A.882 (21) relative aux amendements aux procédures de contrôle de l'État du port pour mettre à jour les directives complètes et les recommandations relatives aux procédures spécifiées dans la résolution A.787 (19) (voir A/54/429, par. 196 et 197).

167. Au cours de la période considérée, l'OMI a encore contribué à la mise en oeuvre des mémorandums d'entente régionaux sur le contrôle exercé par l'État du port. Un séminaire à l'intention des secrétariats des accords régionaux sur le contrôle exercé par l'État du port et des directeurs des centres d'information s'est tenu du 7 au 9 juin 2000. Les participants ont envisagé comment harmoniser et coordonner les procédures de contrôle entre les sphères d'entente régionales. Huit mémorandums d'entente régionaux ont été signés et sont présentement appliqués. Le Mémorandum de Paris a été le premier adopté; d'autres Mémorandums couvrent les régions suivantes : Asie-Pacifique, mer Noire, Caraïbes, océan Indien, Amérique latine, Méditerranée et Afrique occidentale et centrale (voir A/54/429, par. 199 à 207). La seule région qui n'est pas encore couverte par un mémorandum d'entente est la région du Golfe.

168. L'OIT a signalé qu'en décembre 2000, la Convention sur la marine marchande (normes minima) de 1976 (No 147) avait été incluse parmi les instruments pertinents dans sept mémorandums d'entente.

## V. Criminalité en mer

169. Les activités criminelles en mer comprennent la piraterie et les attaques armées dirigées contre des navires, le terrorisme, l'introduction clandestine de migrants et le trafic illicite des personnes, des stupéfiants et des armes légères. Elles pourraient aussi inclure la violation des règles internationales concernant

l'environnement, telle que les immersions et le rejet illicite de polluants par les navires ou celle des règles relatives à l'exploitation des ressources biologiques marines, telle que la pêche illicite.

170. La plupart des crimes perpétrés en mer, tels que le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, l'introduction clandestine de migrants, etc., s'inscrivent dans un cadre beaucoup plus large lié à la criminalité organisée à terre et ce n'est qu'en instaurant une coopération entre tous les États au niveau mondial que l'on pourra les combattre efficacement. La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée adoptée récemment, le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à ladite convention (voir par. 226), et le Protocole additionnel à la même convention visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants<sup>45</sup>, sont le fruit des considérables efforts déployés par la communauté internationale pour prévenir et combattre la criminalité transnationale organisée.

171. Compte tenu de l'importance de la coopération dans la lutte contre la criminalité non seulement à l'échelle mondiale mais également aux échelons régional et bilatéral, certains États ont déjà signé ou envisagent de signer des accords de coopération maritime portant sur plusieurs actes criminels.

172. Au niveau national, où il est nécessaire d'utiliser efficacement les ressources limitées disponibles en matière de répression, une véritable protection contre la criminalité en mer exige des compétences multiples en matière maritime étant donné que les mesures de coercition dont disposent les États pour réprimer et éliminer les divers types de crimes commis en mer sont régis par des instruments internationaux différents. Chaque cas doit être envisagé individuellement compte tenu des dimensions humanitaire, diplomatique, environnementale et juridique complexes en jeu. Cette situation pose un réel problème au personnel chargé d'appliquer la loi, car il est souvent amené à réprimer différents crimes en mer et il doit non seulement connaître quels sont, dans chaque cas, les droits dont les États peuvent se prévaloir pour faire respecter leurs obligations au regard du droit international mais également déterminer, chaque fois, quel est le ministère concerné.

173. Les États, au fur et à mesure qu'ils adoptent une approche globale et multidisciplinaire de la sécurité

maritime et entreprennent de rationaliser leurs capacités en matière de répression aux niveaux national, bilatéral ou régional, pourraient veiller particulièrement à ce que la législation nationale soit bien en place; à ce qu'il y ait entre eux accord tacite sur les mesures qui peuvent être prises; à ce que le personnel chargé d'appliquer la loi reçoive une formation; et à ce que les ministères concernés soient en mesure de coopérer rapidement et de réagir de façon appropriée.

## **A. Piraterie et attaques armées dirigées contre des navires**

174. Les actes de piraterie et les attaques armées dirigées contre des navires représentent une grave menace pour la vie des gens de mer, la sécurité de la navigation, le milieu marin et la sécurité des États côtiers. Ils ont également une incidence négative sur l'ensemble de l'industrie des transports maritimes, entraînant notamment des augmentations des taux d'assurance, voire la suspension du commerce. La compagnie Royal Dutch/Shell, par exemple, a suspendu ses livraisons en janvier 2001 dans une région de Papouasie-Nouvelle-Guinée après que des voleurs armés aient attaqué un de ses pétroliers. Elle a déclaré attendre que les autorités concernées lui donnent de solides garanties que ces actes criminels ne se reproduiraient plus<sup>46</sup>.

### **1. Étendue du problème – rapports sur les incidents**

175. Les incidents de piraterie et d'attaques armées contre des navires sont signalés à l'Organisation maritime internationale et au Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale (CCI) et des rapports sont publiés régulièrement par ces organisations.

176. Le secrétariat de l'OMI a expliqué que, sur la base des rapports périodiques et des informations qu'il avait fournis, le Comité de la sécurité maritime avait, à sa soixante-treizième session, constaté avec une vive inquiétude que le nombre d'actes de piraterie et d'attaques armées dirigées contre des navires, signalés à l'Organisation pendant les 10 premiers mois de 2000, s'élevait à 314, ce qui représentait une augmentation de 27 % par rapport au chiffre correspondant pour 1999, et que le nombre total de tels actes signalés entre 1984 (année où l'OMI avait commencé à recueillir des statistiques à cet égard) et la fin octobre 2000 était passé à 2017. Du 1er janvier au 31 octobre 2000, le nombre

d'incidents signalés était tombé de 32 à 23 en Afrique de l'Ouest. Dans toutes les autres régions, il avait augmenté comme suit : de 14 à 15 en Afrique de l'Est; de 29 à 30 dans la région de l'Amérique latine et des Caraïbes; de 110 à 112 dans la mer de Chine méridionale; de 28 à 75 dans l'océan Indien et de 29 à 58 dans le détroit de Malacca.

177. La plupart des attaques signalées se sont produites dans des eaux territoriales alors que les navires étaient au mouillage ou à quai. Le Comité s'est déclaré extrêmement préoccupé en particulier par le fait que pendant la période considérée, 9 membres d'équipage avaient été tués, 5 avaient été portés disparus et 22 avaient été blessés. En outre, un navire avait sombré et deux avaient été détournés. Le Comité, souscrivant à la remarque du Secrétaire général selon laquelle c'était là une évolution très alarmante qui appelait des mesures, a en conséquence renouvelé l'appel lancé aux gouvernements des États du pavillon, des États du port et des États côtiers ainsi qu'à l'industrie afin qu'ils redoublent d'efforts en vue de mettre un terme à ces actes illicites<sup>47</sup>.

178. Selon le rapport annuel publié en 2000 par le Bureau maritime international, le nombre annuel d'incidents de piraterie et d'attaques armées dirigés contre des navires a augmenté de 57 % par rapport à 1999, soit un nombre environ quatre fois et demie plus élevé qu'en 1991. Un total de 469 attaques dirigées contre des navires en mer, à quai ou au port ont été signalées au Bureau en 2000; 307 navires ont été abordés et 8 en tout ont été détournés. La violence utilisée lors des attaques a également atteint des niveaux sans précédent, faisant 72 morts et 99 blessés parmi les gens de mer, contre 3 morts et 24 blessés l'année précédente. Le Bureau maritime international estime qu'un grand nombre d'attaques n'ont pas été signalées et que d'autres incidents concernant l'année 2000 devraient être communiqués dans les mois à venir. En Indonésie, plus de 100 incidents ont eu lieu. Ailleurs, les chiffres recueillis par le Bureau indiquent une hausse alarmante des incidents de piraterie et d'attaques armées : dans le détroit de Malacca, 75 contre 2 en 1999; au Bangladesh, 55 contre 25 en 1999; en Inde, 35 contre 14 en 1999; en Équateur, 13 contre 2 en 1999; et dans la mer Rouge, 13 contre zéro en 1999. Le détroit de Singapour est l'une des seules régions où l'on a constaté une baisse de ces activités (5 incidents contre 14)<sup>48</sup>. Alors que la plupart de ces attaques se sont produites pendant que les navires étaient au mouillage ou à quai, celles

qui ont eu lieu dans le détroit de Malacca, à l'exception d'une seule, ont eu lieu en mer, augmentant ainsi le risque de collision et de pollution éventuelle du milieu marin.

179. Le Bureau maritime international a classé les actes de piraterie survenus au cours des 10 dernières années en quatre catégories, lesquelles variaient largement en fonction de la région considérée. La première catégorie recouvre des actes survenant essentiellement en Asie, où les pirates montent à bord des navires et s'emparent de l'argent liquide se trouvant dans le coffre-fort en faisant un usage minimal de la violence. L'Inde a indiqué au Comité de la sécurité maritime que 90 % des incidents signalés le long des côtes indiennes concernaient de menus larcins. Les actes de la deuxième catégorie se produisent surtout en Amérique du Sud ou en Afrique de l'Ouest. Des navires à quai ou au mouillage sont attaqués par des bandes armées, beaucoup plus violentes, ayant pour objectif l'argent liquide, la cargaison, les effets personnels, le matériel embarqué, c'est-à-dire tout élément susceptible d'être déplacé. La troisième catégorie concerne essentiellement l'Asie du Sud-Est, où les navires sont détournés pour que l'on puisse s'emparer de la cargaison, voire du navire lui-même. Les pirates se débarrassent parfois des membres de l'équipage en les jetant dans des embarcations laissées à la dérive ou à la mer, où en les abattant. La quatrième catégorie d'attaques recouvre une forme de piraterie à caractère militaire ou politique<sup>49</sup>.

180. Selon le Bureau maritime international, les détournements sont le fait de bandes organisées car ils exigent un niveau d'organisation que seuls les syndicats du crime international peuvent atteindre. Le navire est rebaptisé, repeint, doté de faux papiers d'immatriculation et de faux connaissements, et se transforme ainsi en « navire fantôme ». Il est ensuite mis à quai dans un port où sa fausse identité et la nature de sa cargaison ont peu de chances d'être repérées. Même s'il est identifié, les bandes soudoient les responsables locaux afin qu'ils les autorisent à vendre la cargaison et à quitter le port. Les navires sont ensuite vendus et finissent souvent dans des chantiers de démolition. Le Bureau maritime international fait observer qu'il y a tout lieu de penser que le crime organisé est également derrière certaines des bandes de pirates qui s'attaquent aux navires dans les eaux côtières de Malaisie, d'Indonésie, des Philippines et d'autres pays<sup>50</sup>.

181. Les rapports du Bureau maritime international ne font pas clairement la différence entre le larcin, l'attaque armée ou la piraterie. À des fins statistiques, le Bureau définit la piraterie comme un acte d'abordage ou de tentative d'abordage d'un navire dans l'intention de commettre un vol ou tout autre acte criminel par violence ou menace de violence. La définition couvre les attaques effectives ou intentionnelles, que le navire soit au mouillage, à quai ou en mer. Les rapports de l'OMI établissent une distinction entre la piraterie et le vol à main armée, mais pas entre le larcin et le vol à main armée (voir par. 197).

182. Le nombre déjà alarmant d'actes de piraterie et d'attaques armées dirigés contre des navires, signalés à l'OMI et au Bureau maritime international en 2000 se situe probablement encore bien en dessous des chiffres réels, comme l'a lui-même constaté le Bureau dans son rapport annuel (voir par. 178). En 1998, dans son rapport annuel à l'Assemblée générale, à sa cinquante-troisième session (voir A/53/456, par. 147 et 148), le Secrétaire général mentionnait que le Bureau maritime international et la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT) estimaient que les chiffres officiels ne représentaient que 50 % des attaques, car les armateurs hésitaient à les signaler de peur que leur navire ne soit immobilisé durant l'enquête (ce qui pouvait leur coûter jusqu'à 10 000 dollars par jour) et de peur également de perdre des clients. Les compagnies d'assurance réglaient les dossiers discrètement et augmentaient tout simplement les primes dans les régions à haut risque. Les rapports sur ces incidents sont envoyés longtemps après que ceux-ci se sont produits, rendant plus difficile l'enquête des États côtiers concernés. Si la situation s'est quelque peu améliorée depuis 1998, le fait que les incidents ne sont pas toujours déclarés demeure un problème grave.

## 2. Mesures prises au niveau mondial

183. Le problème de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires a été porté à l'attention de plusieurs instances, plus particulièrement de l'Assemblée générale des Nations Unies et de l'Organisation maritime internationale, ainsi que de la première réunion du Processus consultatif [voir A/55/274, Partie A, thème K, par. 45 à 47; Partie B, par. 37; Partie C, par. 2 b)], et de la Réunion des États parties à la Convention (SPLOS/31, par. 64).

### a) Assemblée générale

184. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a pour la première fois appelé l'attention sur le problème de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans son rapport annuel sur le droit de la mer, présenté à la quarantième session de l'Assemblée générale en 1985 (A/40/923, par. 40); depuis 1993, il inclut un chapitre séparé sur la question dans son rapport annuel sur les océans et le droit de la mer. L'Assemblée générale a abordé le problème de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires pour la première fois à sa cinquante-troisième session, en 1998, dans sa résolution annuelle sur les océans et le droit de la mer (voir la résolution 53/32).

185. À sa cinquante-cinquième session, l'Assemblée générale était saisie d'une note du Secrétaire général transmettant une copie de la lettre que lui avait adressée le Secrétaire général de l'OMI, le 8 juin 2000 (A/55/311, annexe). La lettre signalait que le Comité de la sécurité maritime, à sa soixante-douzième session, tout en saluant les mesures positives prises par l'Assemblée générale et se félicitant de son appui (la résolution 54/31 était citée à ce titre), avait estimé que d'autres organismes des Nations Unies pourraient apporter également leur assistance et permettre ainsi aux gens de mer et aux navires de se consacrer à des activités maritimes internationales en toute sécurité et en paix.

186. Dans sa résolution intitulée « Les océans et le droit de la mer », adoptée à sa cinquanteième session, l'Assemblée générale a pris note de la lettre du Secrétaire général de l'OMI et, comme elle l'avait fait l'année précédente dans sa résolution 54/31, a à nouveau prié instamment tous les États, en particulier les États côtiers situés dans les régions concernées, de prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées, notamment dans le cadre de la coopération régionale, pour prévenir et combattre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer, d'enquêter ou d'apporter leur concours aux enquêtes menées sur de tels incidents partout où ils se produisent et de traduire en justice les auteurs présumés, conformément au droit international. L'Assemblée générale a également demandé à nouveau aux États de coopérer sans réserve dans ce domaine avec l'Organisation maritime internationale, notamment en lui signalant les incidents et en appliquant ses directives concernant la prévention des actes de piraterie et des vols à main armée commis en mer. Elle a également à nouveau engagé vivement 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<sup>51</sup>, et à en assurer l'application effective. Elle a par ailleurs recommandé que la coordination et la coopération dans le domaine de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer soient l'un des principaux thèmes examinés lors de la deuxième réunion du Processus consultatif.

**b) Mesures prises par l'Organisation maritime internationale indiquées par son secrétariat**

187. Le secrétariat de l'OMI a indiqué que le Comité de la sécurité maritime, à sa soixante-treizième session, avait pris acte de la résolution 55/7 de l'Assemblée générale, en particulier en ce qui concerne la nécessité de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir et combattre la piraterie et les vols à main armée en mer. La contribution de l'OMI avait pour objectif de fournir des renseignements détaillés sur les mesures prises par l'OMI dans ce domaine.

*Historique*

188. En 1993, l'Assemblée de l'OMI, consciente du devoir des États de coopérer à la répression de la piraterie, stipulé dans l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, a adopté la résolution A.738 (18) sur les mesures destinées à prévenir et à réprimer la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires. Aux termes de la résolution, l'Assemblée prie instamment les gouvernements de recommander aux navires qui battent leur pavillon de prévoir des mesures de précaution pour éviter des actes de piraterie et la marche à suivre au cas où ils se produiraient et, en particulier, de signaler immédiatement au centre de coordination de sauvetage (RCC) le plus proche ou à tout autre centre de coordination approprié et, si possible, à l'État côtier, ainsi qu'à l'État du pavillon intéressé, toute attaque de ce type ou tentative d'attaque; et d'établir et d'entretenir, selon qu'il convient, des liaisons étroites avec les États voisins pour faciliter l'arrestation et la condamnation de toutes les personnes impliquées dans des attaques de pirates.

189. L'Assemblée de l'OMI a par ailleurs prié instamment les gouvernements des États côtiers de prendre des dispositions avec les stations terriennes côtières afin de veiller à ce qu'il soit rapidement rendu compte aux autorités compétentes des attaques de pirates signalées. Elle invite les gouvernements à envisager

d'utiliser des techniques de surveillance et de détection et de prévoir des dispositifs permettant de prévenir les attaques de pirates et d'y faire face.

190. Dans la même résolution, l'OMI invite aussi les gouvernements à mettre au point et à continuer d'appliquer des accords de coopération avec les États voisins, notamment en ce qui concerne la coordination des patrouilles et des interventions des centres de coordination de sauvetage. Les gouvernements sont priés de charger les centres de coordination de sauvetage nationaux ou autres organismes intéressés, dès réception d'un message signalant une attaque, d'informer sans retard les forces de sécurité locales pour que les plans d'urgence puissent être mis en oeuvre et pour avertir la navigation au voisinage immédiat de l'attaque.

191. L'Assemblée de l'OMI prie le Secrétaire général de l'OMI de rechercher des moyens permettant la fourniture d'un appui par des pays donateurs et des institutions financières internationales aux gouvernements qui demandent une assistance technique et financière pour prévenir et réprimer les attaques de pirates. Enfin, le Comité de la sécurité maritime était prié de maintenir à l'étude cette question, qui a donc été incluse dans le plan de travail à long terme de l'OMI.

192. L'OMI a expliqué que, s'appuyant sur la résolution A.738(18), elle avait mis au point une stratégie globale de lutte contre la piraterie, qui prévoit notamment l'établissement et la distribution de rapports statistiques périodiques, la tenue de séminaires consacrés à la piraterie et l'envoi de missions d'évaluation dans les régions touchées par la piraterie, ainsi que l'élaboration d'un recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires et la poursuite des auteurs de ces délits.

*Rapports statistiques périodiques*

193. L'OMI compile et distribue des rapports mensuels, trimestriels et annuels soumis par les gouvernements et les organisations internationales sur les actes de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires. Les rapports mensuels recensent tous les incidents signalés à l'Organisation. Les rapports trimestriels sont des rapports précis, accompagnés d'une analyse, par région, de la situation et d'une indication de la tendance à la hausse ou à la baisse de la fréquence des incidents et des conseils sur toute nouvelle caractéristique ou nouvelle manifestation du phénomène. Des

informations sur le nombre d'incidents signalés à l'OMI au cours des 10 premiers mois de 2000 figurent aux paragraphes 176 et 177.

*Séminaires, ateliers et missions*

194. L'OMI organise des séminaires et des ateliers sur les actes de piraterie organisés pour expliquer les problèmes de la piraterie et des vols à main armée, et ses recommandations sur la façon d'y faire face. Par ailleurs, elle effectue des missions dans les pays intéressés afin d'évaluer les mesures prises par les gouvernements intéressés pour mettre en oeuvre les éléments du projet de lutte contre la piraterie. Les missions ont également pour objectif d'examiner, avec les représentants des pouvoirs publics responsables, quelles sont les mesures que les autorités nationales chargées des activités de lutte contre la piraterie ont prises en vue d'appliquer les directives pertinentes de l'OMI, quels sont les domaines dans lesquels ces mesures n'ont pas été couronnées de succès, quels ont été les obstacles qui ont gêné leur mise en oeuvre et enfin de quelle façon l'OMI pourrait aider à surmonter les difficultés rencontrées au cours du processus.

195. Il a été envisagé que ces missions d'évaluation comprennent des services consultatifs et des simulations théoriques à l'échelon national aux fins d'évaluer les résultats des activités pertinentes de l'OMI. L'OMI a fait observer que des séminaires, des ateliers et des missions ne pouvaient être organisés que si les gouvernements et les organisations gouvernementales et non gouvernementales fournissaient l'appui financier nécessaire à cette fin.

*Élaboration d'un recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes et des poursuites judiciaires concernant les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires et la poursuite des auteurs de ces délits*

196. À sa soixante-treizième session, le Comité de la sécurité maritime a approuvé le projet de recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes et des poursuites judiciaires concernant les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires et la poursuite des auteurs de ces délits<sup>52</sup>. Le recueil sera examiné pour adoption par l'Assemblée de l'OMI à sa vingt-deuxième session, qui se tiendra du 19 au 30 novembre 2001.

197. L'objectif du recueil en projet est de fournir aux États membres de l'OMI un aide-mémoire qui faciliterait la conduite des enquêtes sur les actes de piraterie ou les vols à main armée à l'encontre des navires et des poursuites contre les auteurs de ces délits. Le projet adopte la définition de la piraterie figurant à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Les vols à main armée à l'encontre d'un navire sont les actes illicites de violence ou de détention, ou toute déprédation ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, dirigés contre un navire ou contre des personnes ou des biens à leur bord, dans une zone relevant de la juridiction d'un État. Le projet permet ainsi la combinaison de la notion géographique de juridiction pour les actes de piraterie, prévue dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et la notion de juridiction sur les actes illicites, conformément à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (1988) et son protocole.

198. Le projet de recueil de règles recommande aux États de prendre toutes les mesures qui pourraient être nécessaires pour établir leur compétence aux fins de connaître des faits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, et notamment d'adapter leur législation, si besoin est, pour pouvoir appréhender et poursuivre en justice les personnes ayant commis de tels délits. Les États sont explicitement invités à ratifier, adopter et appliquer la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et son protocole.

199. Pour encourager les capitaines à notifier tous les incidents de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires, le projet stipule que l'État côtier et l'État du port devraient tout faire pour garantir que les capitaines et leurs navires ne seront pas indûment retenus et que les navires n'auront pas à essuyer les dépenses supplémentaires entraînées par cette notification. Les États côtiers sont encouragés à passer des accords bilatéraux ou multilatéraux pour faciliter l'arrestation des pirates et des voleurs à main armée, ainsi que la conduite des enquêtes.

200. Le projet contient également des dispositions relatives à la formation des enquêteurs s'occupant d'actes de piraterie ou de vols à main armée, pendant ou après l'incident. Il expose par ailleurs les grands principes d'une stratégie d'enquête et énumère les responsabilités des enquêteurs pour ce qui est de sauve-

garder les vies humaines, de prévenir la fuite des coupables, d'avertir les autres navires, de protéger les lieux du délit et de rassembler des éléments de preuves. Le dernier chapitre consacré à l'enquête présente les mesures à prendre afin d'établir et d'enregistrer tous les faits pertinents, d'enregistrer les témoignages individuels, de procéder à un examen détaillé du lieu du crime, de consulter des bases de données de renseignement et de diffuser des informations aux organismes compétents. Conformément au principe de proportionnalité prévu dans le projet, les mesures à prendre doivent être proportionnées au délit ou au crime commis et compatibles avec les lois qui ont été enfreintes.

### c) Navires « fantômes »

201. L'OMI a également signalé qu'afin de réduire les détournements et le nombre de navires « fantômes », c'est-à-dire de navires ayant une immatriculation, une homologation ou une identification frauduleuse, le Comité de la sécurité maritime avait entamé l'examen d'un projet de résolution de l'Assemblée de l'OMI encourageant les États du pavillon à veiller à ce que des vérifications appropriées soient faites lors de l'immatriculation d'un navire. À sa neuvième session, en février 2001, le Sous-Comité sur l'application de l'Accord par l'État du pavillon a établi un projet de résolution sur les mesures visant à prévenir l'immatriculation de navires fantômes; le projet de résolution sera présenté pour adoption à la vingt-deuxième session de l'Assemblée de l'OMI à la fin de 2001.

### 3. Action au niveau régional

202. Le renforcement de la coopération régionale est indispensable si l'on souhaite prévenir et combattre la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires. À cet égard, les séminaires et ateliers régionaux de l'OMI pour l'Amérique centrale et du Sud et les Caraïbes (Brésil, octobre 1998), le Sud-Est asiatique (Singapour, février 1999), l'Afrique de l'Ouest (Nigéria, octobre 1999) et quelques pays de l'océan Indien (Inde, mars 2000) se sont avérés très utiles non seulement pour l'évaluation de l'efficacité des mesures de lutte que les pays participants avaient pu mettre en place, mais également sur le plan de la coopération régionale en général. Depuis ces séminaires de l'OMI, les efforts visant à renforcer la coopération régionale se sont poursuivis, notamment entre États de l'Asie du Sud-Est. Les deux conférences internationales de haut

niveau consacrées à la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, qui ont eu lieu à Tokyo en mars et avril 2000, ont abouti à l'approbation de l'Appel de Tokyo, ainsi qu'à l'adoption de l'initiative « Asia Anti-Piracy Challenges 2000 » et d'un plan d'action type<sup>53</sup>. Un atelier du Forum régional de l'ANASE sur la lutte contre la piraterie s'est tenu en Inde, en octobre 2000, et une réunion d'experts sur la lutte contre la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires a eu lieu en Malaisie en novembre 2000. La Conférence interrégionale du projet relatif aux droits, aux politiques et à la gestion maritime en Asie du Sud-Est (SEAPOL) intitulée « Ocean Governance and Sustainable Development in the East and Southeast Asian Seas: Challenges in the New Millenium », (Thaïlande 21-23 mars 2001), consacra l'une de ses séances à la piraterie et à la répression pour étudier les aspects juridiques de la lutte contre la piraterie et les moyens d'une politique de coopération en matière de sécurité et de répression.

203. La coopération se poursuit également dans d'autres régions. La réunion à haut niveau de cinq organismes chargés de la surveillance des côtes dans la région Nord-Ouest du Pacifique, qui s'est tenue en décembre 2000, a traité de la répression du trafic illicite des drogues et d'armes et de la piraterie dans la région. Selon l'Agence de presse japonaise, Kyodo, des responsables des garde-côtes du Japon, de la République de Corée, de la Fédération de Russie et des États-Unis d'Amérique ont participé à la réunion.

204. En ce qui concerne les pirates, parmi les principaux types de difficultés recensés à l'issue des missions d'experts de l'OMI<sup>54</sup> et des séminaires régionaux tenus au Brésil et à Singapour, on peut citer : la situation économique qui règne actuellement dans les régions concernées; le manque relatif de ressources des organismes de répression; un manque de communication et de coopération entre les divers organismes intéressés; le temps de réaction après que l'incident a été notifié à l'État côtier par le navire concerné; les difficultés générales touchant au suivi des navires; la diligence et la qualité des enquêtes concernant les incidents signalés; le passage en jugement des pirates et des malfaiteurs lorsqu'ils ont été appréhendés; et l'insuffisance de la coopération régionale. L'atelier d'octobre 2000 du Forum régional de l'ANASE avait conclu qu'il était urgent que les autorités maritimes et les organes de répression des États concernés coopèrent pour venir à bout de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires; que la piraterie consti-

tuait une menace transnationale, qui devait amener les États membres du Forum régional de l'ANASE à conclure des accords bilatéraux et multirégionaux d'uniformisation des mesures de lutte contre ce phénomène; et qu'un véritable échange d'informations et de renseignements était nécessaire pour mener à bien les poursuites à l'encontre des pirates appréhendés<sup>55</sup>. Les participants à la réunion d'experts tenue en Malaisie ont souligné l'importance de cette dernière question et ont décidé de l'étudier plus avant. Lors de cette réunion, il est également ressorti que la normalisation des formulaires de notification aux organismes de répression était indispensable pour que ces derniers puissent agir immédiatement<sup>56</sup>.

205. La question de définitions pratiques de la piraterie et du vol à main armée à l'encontre des navires a également été abordée à l'occasion de plusieurs réunions régionales à l'issue desquelles il a été convenu de poursuivre la réflexion. À cet égard, on peut noter que la piraterie est définie à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; quant au vol à main armée à l'encontre des navires, il l'a été plus récemment dans le projet de recueil de règles pratiques de l'OMI (voir par. 197).

#### **4. Mesures recommandées aux gouvernements et au secteur du transport maritime**

206. Un acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre d'un navire touche différents États : l'État du pavillon du navire; l'État dans les eaux territoriales duquel l'attaque a eu lieu; l'État dont on suppose que les auteurs de l'acte sont originaires; l'État dont sont ressortissantes les personnes se trouvant à bord; l'État dont est ressortissant le propriétaire de la cargaison; et, éventuellement, l'État dans lequel le délit a été préparé, organisé, dirigé ou contrôlé. Dans l'Appel de Tokyo, il est rappelé que la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires est un problème qui ne pourra pas être résolu si les autorités concernées, les États du pavillon, les autres États concernés et les États côtiers/États du port prennent chacun et de façon indépendante des mesures reflétant leur propre position, et qu'il ne pourra être efficacement traité que si ces parties s'engagent dans une coopération et une coordination qui transcendent leurs positions individuelles.

##### **a) Actions recommandées aux propriétaires, armateurs, capitaines et équipages des navires**

207. L'intervention des compagnies maritimes elles-mêmes constitue une condition de la prévention de la piraterie et des vols armés à l'encontre des navires. L'OMI, le BMI, le Forum maritime international des compagnies pétrolières, la Chambre internationale de la marine marchande et la Fédération internationale des armateurs ont tous publié des documents d'orientation à ce sujet<sup>57</sup>. Les Principes directeurs de l'OMI destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires (circulaire du Comité de la sécurité maritime, MSC 623/Rev.1, datée du 16 juin 1999) énoncent les mesures à prendre pour réduire les risques d'attaque et évoquent les réactions possibles en cas d'attaque. Il y est précisé que les navires doivent posséder un plan de sécurité ou un plan d'action précisant les mesures à prendre lors d'une attaque. La circulaire souligne entre autres la nécessité vitale de signaler les attaques, qu'elles aient réussi ou non, aux autorités de l'État côtier concerné – en général le centre de coordination du sauvetage – et à l'administration maritime dont dépend le navire. Ces notifications doivent être transmises aussi vite que possible, afin que les mesures qui s'imposent puissent être prises. Le Plan d'action type adopté lors de la Conférence de Tokyo soulignait aussi qu'il importait de signaler immédiatement les attaques puis de faire un rapport. Il proposait par ailleurs de renforcer les mesures d'autoprotection à bord des navires et, notamment, d'étudier la possibilité d'utiliser les techniques de signalement de la position des navires et de matériels de défense améliorés. Le BMI a déclaré que les propriétaires devaient envisager l'installation du système SHIPLOC, un système peu coûteux permettant, selon les fabricants, de localiser immédiatement les navires.

##### **b) Mesures recommandées aux gouvernements**

208. La plupart des attaques menées contre des navires se produisent dans les eaux territoriales et ne constituent donc pas un acte de piraterie tel qu'il est défini dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Selon le BMI, « ce qui fait de la piraterie un délit tentant, c'est la difficulté de faire effectivement appliquer la loi et les réticences de nombreux pays à poursuivre les pirates arrêtés dans leurs eaux territoriales pour des actes de piraterie qu'ils ont commis en un lieu relevant de la juridiction d'un autre pays ». Le Bureau utilise le mot « piraterie » pour englober également les vols à main armée à l'encontre d'un navire.

*i) Plans d'action nationaux*

209. Les recommandations de l'OMI aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires (circulaire 622/Rev.1, du CSM, en date du 16 juin 1999) précisent les mesures que devraient prendre les gouvernements des pays se trouvant dans les zones recensées comme étant le lieu d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires. Certaines de ces mêmes recommandations figurent également dans le projet de recueil de règles pratiques. Il est recommandé aux États côtiers/États du port de mettre au point des plans d'action précisant comment tout d'abord éviter une attaque et les mesures à prendre dans le cas où celle-ci aurait effectivement lieu. Du fait de la possibilité de collision ou d'échouage du navire lors d'une attaque, il est également recommandé aux États côtiers et États du port d'élaborer des plans de lutte contre tout déversement de pétrole ou de substances dangereuses que le ou les navires pourraient transporter. Ceci est particulièrement important dans les zones où la navigation présente des difficultés, par exemple dans les détroits empruntés par la navigation internationale comme ceux de Malacca et Singapour. Il convient de noter qu'un État peut avoir déjà adopté des mesures d'intervention en cas de pollution, soit au plan national, soit en coopération avec d'autres États pour appliquer la Convention internationale sur la préparation, l'intervention et la coopération en cas de pollution par les hydrocarbures.

*ii) Réactions rapides aux incidents signalés*

210. Le Plan d'action type adopté lors de la Conférence de Tokyo (voir par. 202) proposait, notamment, que chaque État mette en place un système de communication et de collaboration entre les autorités concernées du gouvernement, afin de s'assurer que des mesures concrètes et complètes soient prises lorsque des actes de piraterie ou des vols à main armée à l'encontre de navires sont signalés.

211. Afin de s'assurer d'une communication et d'une coopération efficaces entre les différents organismes et une fois l'incident signalé à l'État côtier, d'une réaction rapide, comprenant notamment l'émission de bulletins d'alerte, la circulaire 622/Rev.1 du MSC recommande que les États adoptent une structure de commandement unifiée et l'intègre au sein des mécanismes existants en matière de traitement d'autres questions de sécurité maritime comme, par exemple, le trafic illicite

des drogues ou le terrorisme, afin d'utiliser efficacement les ressources limitées. Il est également recommandé dans cette circulaire que les États mettent au point des procédures rapides de relais des alertes émanant du centre de communication ayant reçu la notification vers l'entité chargée de prendre des mesures. Lors du séminaire régional de l'OMI qui s'est tenu en Inde en mars 2000, la possibilité d'utiliser les informations des services de trafic maritime (STM) en cas de piraterie ou de vol à main armée a été mise en avant. La mise au point par l'OMI de procédures et directives sur les moyens de communication à employer pour alerter les autres navires sur zone a également été recommandée.

*iii) Enquêtes sur les incidents et échange de renseignements*

212. La circulaire 622/Rev.1 du CSM et le projet de recueil de règles pratiques précisent que, pour encourager les capitaines à signaler tous les incidents, les États côtiers doivent prendre toutes les mesures pour s'assurer que les capitaines et leurs bateaux ne soient pas inutilement retardés. Par ailleurs, ils doivent clairement désigner une entité chargée de mener les enquêtes sur les incidents signalés. Le projet de recueil de l'OMI énonce les principes d'une stratégie en matière d'enquête. Les États côtiers sont encouragés, le cas échéant, à conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux visant à faciliter les enquêtes sur les actes de piraterie et les vols à main armée.

213. Le projet de recueil précise également qu'il importe que les organisations concernées (par exemple, Interpol et le BMI) soient, le cas échéant, prévenues suffisamment tôt pour tenir compte du fait qu'il puisse s'agir d'un acte relevant du crime organisé transnational. Il est précisé que l'un des résultats importants d'une enquête, même si celle-ci ne conduit pas à une arrestation quelconque, doit être la collecte de renseignements et qu'il conviendrait de mettre en place des systèmes permettant de s'assurer que les renseignements éventuellement utiles soient transmis à toutes les parties. Le Plan d'action type adopté lors de la Conférence de Tokyo proposait la création d'un réseau d'échange et d'analyse des informations. De fait, tant sur le plan du renseignement que sur celui de l'intervention, il importe que la piraterie ne soit pas considérée de façon isolée, car les pirates peuvent fort bien être impliqués dans d'autres délits comme l'acheminement clandestin de migrants et le trafic illi-

cite des drogues. Afin d'éviter les doubles emplois, il serait bon de coordonner les mesures de lutte contre la criminalité.

*iv) Coopération bilatérale/régionale/multilatérale*

214. Dans la circulaire 622/Rev.1 du CSM, il est recommandé aux États limitrophes des régions où sévissent la piraterie et le vol à main armée de conclure des accords bilatéraux régionaux de coopération prévoyant, entre autres, la coordination des patrouilles maritimes et aériennes. Le développement de cette coopération pourrait donner lieu à un accord visant à faciliter une réaction concertée, tant au niveau tactique qu'opérationnel. Ce type d'accord pourrait préciser le mode de transmission des informations, créer un système de commandement régional, énoncer des principes en matière d'opérations conjointes et d'entrée et de poursuite dans les eaux territoriales de l'une ou l'autre partie, mettre en place des liens entre les entités concernées par toutes les questions de sécurité maritime, etc. Un exemple d'accord de ce type figure en annexe de la circulaire en question.

215. Des accords de coopération pourraient être également conclus avec des États extérieurs à la région au niveau bilatéral (parmi les exemples récents on peut citer l'offre de la Suède de prêter à la Malaisie trois canots pneumatiques zodiac pour aider ce pays à renforcer la sécurité dans ses eaux territoriales)<sup>58</sup>, ou au niveau multilatéral. Ainsi, par exemple, des patrouilleurs des gardes-côtes japonais ont récemment participé à des exercices avec les autorités maritimes indiennes et malaisiennes et, à l'occasion de l'atelier de l'ANASE, le Japon a proposé d'assurer la formation de personnel non militaire<sup>59</sup>. Selon un communiqué de l'Agence de presse Kyodo du 3 janvier 2001, « le Japon prépare avec [l'ANASE] un pacte antipiraterie qui permettra aux autorités maritimes japonaises de se joindre à des patrouilles internationales dans les eaux d'Asie du Sud-Est où sévit la piraterie », et elle précisait que, de sources officielles, on s'attendait à ce que le Gouvernement adopte des lois permettant la participation directe de navires japonais à des patrouilles de lutte contre la piraterie, et à des opérations de lutte contre la contrebande et les immigrants illégaux.

216. Lors du séminaire régional de l'OMI tenu en Inde, le secrétariat de cette organisation a informé les participants que certains gouvernements et certains armateurs avaient proposé la création, sous les auspices de l'ONU, d'une force navale internationale pour pa-

trouiller les zones dangereuses, alors que d'autres avaient instamment prié les États côtiers de prendre un plus grand nombre de mesures (MSC 73/14/1, par. 30).

*v) Jurisdiction*

217. Que ce soit dans sa circulaire 622/Rev.1 du CSM ou dans son projet de recueil de règles pratiques, l'OMI recommande aux États de prendre les mesures nécessaires pour établir leur compétence sur les crimes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires et notamment, si nécessaire, d'adapter leur législation de façon à permettre l'arrestation et la poursuite des auteurs présumés. Dans le projet de recueil, les États sont expressément encouragés à ratifier, adopter et mettre en oeuvre la Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 et son protocole.

218. Pour ce qui est de l'adaptation de leur législation et l'établissement de leurs compétences concernant les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires, il importe que les États aient une conception commune des attributions en fait de répression d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires qui leur sont reconnues en droit international. Il importe également que les États prévoient dans leur législation des sanctions effectives.

219. Ces attributions en fait de répression de la piraterie sont énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La piraterie y est définie à l'article 101, et l'article 105 confère aux États une compétence universelle en haute mer pour saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et se trouvant aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Aux termes du paragraphe 2 de l'article 58, les mêmes droits sont également applicables dans la zone économique exclusive (ZEE). La définition de la piraterie figurant dans la Convention exclut les eaux territoriales. Toutefois, l'article 25 autorise l'État côtier à prendre, dans ses eaux territoriales, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif. Aux termes de l'article 27, l'État côtier peut exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger si l'infraction est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans ses eaux territoriales, ou si les conséquences de cette infraction s'étendent à l'État côtier.

220. Selon la définition figurant dans le projet de recueil (voir par. 197), le vol à main armée à l'encontre d'un navire constitue une infraction au regard de l'article 3 de la Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988, dont l'article 6 stipule par ailleurs que tout État partie doit établir sa compétence quand l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un navire battant le pavillon dudit État, sur le territoire de cet État, y compris sa mer territoriale, ou par un ressortissant de cet État. Cette convention autorise également un État, pour autant qu'il ait établi sa compétence et qu'il l'ait notifiée à l'OMI, à exercer sa juridiction si l'infraction est commise par un apatride résidant habituellement sur son territoire, ou si un de ses ressortissants est retenu, menacé, blessé ou tué, ou si l'infraction a été commise dans le but de contraindre ledit État à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir. L'État doit établir sa compétence lorsque l'auteur présumé de l'infraction est présent sur son territoire et qu'il n'a pas procédé à son extradition vers un quelconque autre État partie ayant établi sa compétence conformément à la Convention de 1988.

221. Contrairement à la Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988, la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée de 2000 n'exige pas des États qu'ils établissent leur compétence lorsque l'infraction a été commise à l'encontre d'un de ses navires ou par l'un de ses ressortissants. Un État partie à cette convention est uniquement tenu de prendre les mesures nécessaires pour établir sa compétence lorsque l'infraction est commise à bord d'un navire de son pavillon ou sur son territoire (art. 15). Le mot « territoire », n'est pas défini, mais l'on suppose qu'il inclut les eaux territoriales. L'article 4 de cette même convention précise qu'aucune disposition de ladite Convention n'habilite un État partie à exercer sur le territoire d'un autre État une compétence et des fonctions qui sont exclusivement réservées aux autorités de cet autre État par son droit interne. Les États pourraient souhaiter aborder la question des relations entre les dispositions relatives à la compétence figurant dans la Convention contre la criminalité transnationale organisée de 2000 et celles de la Convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988, et préciser à quelles dispositions les États devraient se référer pour réprimer un acte de vol à main armée contre un navire s'inscrivant dans le cadre d'un crime organisé.

222. Afin de favoriser une conception commune des attributions en fait de répression que le droit international confère aux États et d'aider ceux-ci à élaborer leur propre législation nationale, il pourrait être utile de recenser les éléments qui doivent être inclus dans une telle législation ou, éventuellement, élaborer des modèles de lois nationales. Le Comité maritime international (CMI), qui a travaillé à la mise au point d'une législation nationale type sur la piraterie et la violence maritime, présentera les résultats de ses réflexions à la Conférence internationale du CMI en février 2001<sup>60</sup>.

#### *vi) Assistance technique*

223. Certains États pourraient rencontrer des difficultés dans la mise en oeuvre effective des recommandations contenues dans la circulaire 622/Rev.1 du CSM et le projet de recueil de règles pratiques de l'OMI, du fait qu'ils ne disposent pas des moyens nécessaires, ni du personnel compétent. Le manque de matériel (par exemple de navires, de radars et de moyens de communication radio) et de personnel qualifié est l'un des principaux obstacles à une lutte efficace contre la piraterie et le vol à main armée en mer (Séminaire régional de l'OMI, Inde, mars 2000). L'assistance que d'autres gouvernements peuvent apporter aux États en question, soit individuellement, soit collectivement à tous ceux d'une région où sévit la piraterie et le vol à main armée, peut prendre diverses formes comme, par exemple, la formation de personnel, la fourniture d'équipements ou de fonds, etc. Comme il est précisé au paragraphe 222, l'assistance aux États peut également porter sur des conseils en vue de la rédaction d'une législation nationale dans le cadre de séminaires ou sous forme de préparation d'éléments de textes de lois.

## **B. Introduction clandestine de migrants**

224. Les statistiques mondiales montrent que le problème de l'introduction clandestine de migrants est en augmentation. Les services des passeurs sont de plus en plus souvent demandés car les candidats à l'émigration, lorsque l'attente leur devient insupportable, se préoccupent moins de sécurité. À titre d'exemple, le 16 février 2001, un navire battant pavillon cambodgien et appartenant à un armateur syrien s'est échoué et a été abandonné au large de la Côte d'Azur, en France, avec 800 Kurdes à son bord. Dans la plupart des cas, la migration est aujourd'hui imputable à la pauvreté qui

règne dans le monde en développement et à la réduction des possibilités d'immigration légale dans beaucoup de pays développés. Un nombre croissant de passeurs traitent fort mal leurs clients, les transportant dans des conditions qui ne sauraient être qualifiées de sûres en aucune circonstance, et les migrants clandestins prennent eux-mêmes des risques importants. On estime par exemple que durant les six premiers mois de 2000, 120 personnes ont trouvé la mort en tentant de traverser le détroit de Gibraltar illégalement<sup>61</sup> – et encore ces chiffres, comme tous les autres, ne prennent-ils en compte que les cas répertoriés par les autorités<sup>62</sup>. En réponse à l'augmentation des tentatives de migration par le détroit, l'Espagne élabore un plan d'aide en matière de coopération pour le développement de l'Afrique subsaharienne<sup>63</sup>.

225. Le Service de lutte contre la criminalité commerciale de la Chambre de commerce internationale a fait observer que les passeurs avaient recours à des méthodes de plus en plus ingénieuses pour transporter les migrants clandestins par mer. Deux des méthodes préférées consistent à faire embarquer clandestinement les migrants sur un porte-conteneur ou à les faire embaucher en tant que membres d'équipage. L'utilisation de faux papiers par les immigrants clandestins est un autre problème, qui s'aggrave à mesure que le trafic de migrants prend des proportions de plus en plus importantes. Désormais, le Groupe international de mutuelles de protection et d'indemnisation consacre chaque année quelque 10 millions de dollars aux amendes et frais concernant les migrants clandestins. Le coût réel est beaucoup plus élevé, car les armateurs versent eux-mêmes des sommes importantes, en raison de l'augmentation du montant des franchises fixées dans le cadre de leurs polices d'assurance « protection et indemnisation »<sup>64</sup>.

226. L'OMI a rappelé les termes de la résolution A.867(20) adoptée par son assemblée, qui porte sur la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer. Cette résolution demande aux gouvernements de retenir tous les navires peu sûrs et de communiquer à l'OMI tous les renseignements pertinents (voir A/55/61, par. 109). À sa soixante-treizième session, (novembre-décembre 2000), le Comité de la sécurité maritime a décidé d'appliquer, en qui concerne le suivi des incidents résultant des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, une procédure similaire à celle qui est appliquée dans le cas des actes de pirate-

rie et des vols à main armée à l'encontre des navires. Il a été instamment demandé aux gouvernements et aux organisations internationales, lorsqu'ils sont informés de telles pratiques, de les signaler sans retard. Les rapports devraient inclure, lorsque c'est possible, des renseignements relatifs au navire et à son armateur, au voyage concerné, à la date, à l'heure et au lieu de l'incident, une description de l'incident et des mesures prises, ainsi que des renseignements relatifs aux migrants, à savoir leur nombre, leur nationalité, leur répartition par sexe, et signaler la présence éventuelle de mineurs. Les renseignements concernant chacun de ces incidents feraient l'objet d'une circulaire semestrielle de l'OMI.

227. L'OMI a rappelé en outre que le Comité de la sécurité maritime, à sa soixante-dixième session (décembre 1998), avait adopté une circulaire (MSC/Circ.896) informant les gouvernements des « Mesures intérimaires visant la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer » qu'ils pourraient prendre en attendant l'entrée en vigueur d'une convention contre la criminalité transnationale organisée et d'un protocole contre le trafic de migrants (voir aussi A/54/429, par. 223 à 228; et A/55/61, par. 111 à 113).

228. À cet égard, il convient de noter l'adoption en 2000 d'un instrument juridiquement contraignant visant à prévenir et combattre le trafic de migrants par terre, air et mer. Le Centre pour la prévention internationale du crime a indiqué que les versions définitives de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (2000) et du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à ladite Convention ont été arrêtées par le Comité spécial sur l'élaboration d'une convention contre la criminalité transnationale organisée à ses dixième et onzième sessions, tenues en juillet et octobre 2000. Ces deux instruments ont ensuite été adoptés par l'Assemblée générale le 15 novembre 2000 (résolution 55/25) et ouverts à la signature le 12 décembre 2000, à Palerme (Italie). À la Conférence de Palerme, 128 États ont signé la Convention et 78 le Protocole. La Convention et le Protocole prévoient un vaste train de mesures de lutte contre toutes les formes de criminalité transnationale organisée<sup>65</sup>. La deuxième partie (art. 7 à 9) du Protocole traite des problèmes posés par le trafic illicite de migrants par mer. Y sont décrits les pouvoirs et les procédures à la disposition des États parties qui soupçonnent un navire de se livrer au trafic

illicite de migrants pour assurer la sûreté, la sécurité et le respect des droits et des autres intérêts des navires, des personnes à leur bord, des États du pavillon et des autres États intéressés. Le Centre des Nations Unies pour la prévention internationale du crime a indiqué que ces modalités s'inspiraient de la Convention des Nations Unies de 1988 contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de la circulaire de l'OMI publiée sous la cote MSC/Circ.896.

229. Outre les renseignements communiqués par le Centre pour la prévention internationale du crime, on peut noter que le libellé de l'article 7 du Protocole, intitulé « Coopération », est presque identique à celui du paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention de 1988. Il appelle les États parties à coopérer dans toute la mesure du possible en vue de prévenir et de réprimer le trafic illicite de migrants par mer, conformément au droit international de la mer et notamment, comme l'indiquent les notes interprétatives, à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et autres instruments internationaux pertinents<sup>66</sup>.

230. Les dispositions du Protocole ont été conçues pour être applicables aux navires qui « se livrent » aussi bien directement qu'indirectement au trafic de migrants. Au cours des négociations, il importait particulièrement d'inclure les navires (« navires gigognes ») qui transportent des migrants objet d'un trafic en haute mer mais qui ne sont parfois appréhendés qu'après le transfert de ces migrants sur des bateaux locaux plus petits.

231. Le libellé de l'article 8 (Mesures contre le trafic illicite de migrants par mer) est presque identique à celui des paragraphes 2, 3, 7 et 8 de l'article 17 de la Convention de 1988. Il autorise un État partie qui soupçonne qu'un navire se livre au trafic illicite de migrants par mer à l'arraisonner, le visiter ou prendre à son encontre d'autres mesures appropriées. Entre autres nouvelles dispositions, on notera la mention, au paragraphe 1 de l'article 8 du Protocole, du droit d'un État, en vertu du paragraphe 1 e) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de prendre des mesures contre un navire qui, bien qu'il batte un pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon, possède en réalité la nationalité de l'État partie en question. Un nouveau paragraphe a également été inclus dans l'article 8, qui porte spécifiquement sur le droit des États de prendre des mesures contre les navires sans nationalité. À cet égard, il convient de noter les rap-

ports précédents du Secrétaire général, qui mettaient en relief la nécessité pour les États de se doter d'une législation les habilitant à prendre des mesures à l'encontre des navires sans nationalité (voir par exemple A/54/429, par. 221).

232. Le libellé de l'article 9 (Clauses de protection) du Protocole est presque identique à celui des paragraphes 5, 10 et 11 de l'article 17 de la Convention de 1988, ainsi qu'à celui du paragraphe 1 de l'article 94 et du paragraphe 3 de l'article 110 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ce qui est nouveau, entre autres, est l'obligation faite aux États parties, lorsqu'ils prennent des mesures à l'encontre d'un navire, de veiller à ce que les personnes à bord soient traitées humainement et, selon leurs moyens, à ce que toute mesure prise soit écologiquement rationnelle.

233. Ainsi qu'il est mentionné dans les notes interprétatives pour les documents officiels des négociations sur le Protocole, il conviendrait d'indiquer dans les travaux préparatoires qu'il est entendu que les mesures énoncées dans le chapitre II du Protocole ne peuvent être prises dans la mer territoriale d'un autre État si ce n'est avec l'autorisation de l'État côtier concerné. Au cours des négociations, il a été estimé qu'il n'était pas nécessaire de rappeler ce principe dans le Protocole puisqu'il est déjà bien établi dans le droit de la mer.

234. Bien que le Protocole ne soit pas encore entré en vigueur, on peut se demander s'il est souhaitable que les États continuent de se fonder sur la circulaire antérieure de l'OMI (voir par. 227) lorsqu'ils prennent des mesures en vue de prévenir et de réprimer le trafic de migrants par mer, plutôt que sur le Protocole. En effet, ce dernier est non seulement un instrument juridiquement contraignant, qui a été adopté par l'Assemblée générale des Nations Unies et a déjà reçu un grand nombre de signatures, mais il est additionnel à la Convention des Nations Unies contre le crime transnational organisé (2000), tout comme le Protocole contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants.

### C. Passagers clandestins

235. Dans le dernier rapport qu'elle a consacré aux incidents impliquant des passagers clandestins, l'OMI indique que 231 incidents de ce type lui ont été signalés entre le 1er mai et le 30 septembre 2000

(FAL/Circ.61), ce qui porte leur nombre à 1170 depuis 1998.

236. À sa vingt-huitième session (30 octobre-3 novembre 2000), le Comité de la simplification des formalités de l'OMI a noté qu'en raison de la persistance d'un nombre élevé d'incidents impliquant des passagers clandestins, les mesures prises dans les ports et à bord des navires pour empêcher l'embarquement de passagers clandestins devraient être renforcées. Il a décidé que les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, contenues dans la résolution A.871(20) adoptée par l'Assemblée de l'OMI en 1997 (voir A/55/61, par. 115 et 116), n'étaient pas suffisamment dissuasives pour mettre un terme aux embarquements clandestins et décidé d'incorporer une réglementation relative aux passagers clandestins à la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international. À cette fin, le Comité a rédigé et approuvé des amendements à la Convention, pour adoption à sa prochaine session<sup>67</sup>. Il a également décidé de réexaminer les Directives ultérieurement afin de renforcer leur contenu et invité les gouvernements à lui soumettre des suggestions à sa prochaine session.

237. L'OMI a fait observer que les Directives prônent une coopération étroite entre armateurs et autorités portuaires et décrivent 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. L'OMI ajoutait qu'il convenait de noter les dispositions de la circulaire qu'elle a publiée sous la cote MSC/Circ.896 (voir par. 227).

#### **D. Trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes**

238. Le Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues (PNUCID) fait observer qu'il est essentiel, pour donner toute leur efficacité aux dispositions relatives à la coopération de l'article 17 de la Convention de 1988, que les États parties 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 des drogues, de le visiter ou de prendre toutes mesures appropriées. Au moment où ils deviennent parties à la présente convention, les États doivent désigner l'autorité ou, le cas échéant, les autorités habilitées à recevoir de telles demandes et à y répondre, et notifier le Secrétaire général de cette désignation. 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. Le PNUCID fait observer qu'il est difficile d'appliquer pleinement les dispositions en question parce qu'il est impossible de vérifier rapidement l'immatriculation d'un navire, ou parce que les autorités compétentes n'ont pas été désignées, ou bien encore parce que les autorités désignées ne disposent pas de 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.

239. À sa quarante-troisième session, tenue en mars 2000, la Commission des stupéfiants, dans sa résolution 43/5, intitulée « Renforcement de la coopération multilatérale en matière de lutte contre le trafic illicite par mer », se déclarait consciente de la prévalence croissante du trafic illicite par mer des stupéfiants et des substances psychotropes. En outre, elle encourageait les gouvernements à élaborer des accords maritimes régionaux et pria le PNUCID d'apporter son soutien à la négociation de tels accords. La Commission soutenait les efforts du Programme visant à faciliter la coordination de moyens de réprimer plus efficacement le trafic des drogues par mer et encourageait les États à examiner régulièrement et à communiquer à l'Organisation des Nations Unies le nom des autorités nationales compétentes, ainsi qu'à répondre rapidement aux demandes – faites en vertu de l'article 17 – de vérification de nationalité ou d'autorisation d'arraisonner un navire, 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.

240. Un groupe de travail officieux à composition non limitée sur la coopération maritime en matière de lutte contre le trafic illicite des drogues par mer s'est réuni à l'initiative du PNUCID du 5 au 8 décembre 2000. Le groupe a examiné les pratiques actuelles en matière de trafic illicite des drogues par mer, notamment

l'utilisation de vedettes rapides, en particulier dans les Caraïbes, et l'utilisation de conteneurs pour transporter des drogues en fraude. Il a été considéré que ces deux méthodes présentaient des difficultés spécifiques aux autorités chargées de faire appliquer la loi : les vedettes rapides en raison de leur vitesse et du fait qu'elles sont rarement immatriculées dans un quelconque État, les conteneurs en raison du volume énorme des échanges commerciaux qui s'effectuent en toute légalité au moyen de conteneurs et de la difficulté de les fouiller. Le groupe a également examiné plusieurs initiatives régionales et sous-régionales récentes, notamment les consultations sur une éventuelle convention régionale des Caraïbes sur la répression du trafic des drogues par mer.

241. Le groupe a retenu un certain nombre de thèmes de discussion à porter à l'attention de la Commission des stupéfiants. Il a notamment été proposé de fournir du matériel et une formation aux pays en développement, d'échanger des informations et des renseignements, et d'encourager les États à coopérer dans le cadre d'opérations conjointes et à mettre en commun leur matériel lorsque les circonstances s'y prêtent. Il a été envisagé d'élaborer des cadres de référence types et un manuel de référence facile à utiliser pour aider les autorités nationales compétentes chargées de recevoir les demandes et d'en faire en vertu de l'article 17. On a dit qu'il fallait particulièrement prêter attention au problème du trafic illicite des stupéfiants par conteneurs et aux autres envois acheminés par des transporteurs commerciaux, et qu'il fallait améliorer les installations à terre. Enfin, le groupe a encouragé les États à conclure des accords ou des arrangements concernant la responsabilité et l'indemnisation en cas de perte, dommage ou préjudice découlant de mesures prises en vertu de l'article 17.

242. L'OMI a rappelé qu'elle avait examiné le problème du trafic illicite des stupéfiants en 1990, lors de l'élaboration des amendements à la Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international. Elle a rappelé en outre qu'en 1997, son assemblée avait adopté les 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 (voir les paragraphes 106 et 107 du document A/55/61).

## VI. Ressources marines, milieu marin et développement durable

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

243. La surexploitation des ressources halieutiques dans de vastes zones de l'océan mondial a amené la communauté internationale à prendre de nouvelles décisions, au cours des 10 dernières années, pour rétablir la viabilité à terme de ces ressources, et à prendre notamment l'engagement de mieux conserver et gérer les ressources biologiques marines au bénéfice des futures générations. C'est ainsi qu'ont été adoptés, en 1993, l'Accord de la FAO sur le respect des mesures internationales de conservation et de gestion par les navires pêchant en haute mer, en 1995, l'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 de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et les stocks de poissons grands migrateurs (Accord de 1995 des Nations Unies sur les stocks de poissons), en 1995, le Code de conduite pour une pêche responsable<sup>68</sup>, et les trois plans d'action internationaux de 1999 pour la gestion des capacités de pêche, pour la réduction des prises accidentelles d'oiseaux marins par les palangriers, et pour la conservation et la gestion rationnelle des requins.

244. Pourtant, les efforts faits pour améliorer la conservation et la gestion des pêches, dans le monde entier, se sont heurtés à l'augmentation des activités de pêche illégale, non réglementée et non contrôlée en haute mer, en contravention des mesures de conservation et de gestion adoptées par les organisations régionales de gestion des pêcheries et dans des zones relevant de la compétence nationale, en violation du droit souverain des États côtiers de conserver et de gérer leurs ressources biologiques marines (voir A/54/429, par. 249 à 257; A/55/61, par. 120 à 125). La pêche illégale, non réglementée et non contrôlée est le fait aussi bien de bateaux de pêche d'États membres des organisations régionales de gestion des pêcheries, battant dans certaines circonstances pavillon de complaisance, que de bateaux de pêche d'États non membres de ces organisations. On estime que le problème est aggravé encore par l'existence d'une surcapacité de pêche, par le versement par certains États d'importantes subven-

tions, par la forte demande marchande de certains poissons et fruits de mer, et par une gestion, un contrôle et une surveillance peu efficaces<sup>69</sup>. Les effets désastreux de la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée sur une bonne gestion des pêcheries mondiales, ainsi que sur l'économie et la sécurité alimentaire des États côtiers, en particulier ceux qui sont en développement, ont convaincu la communauté internationale de prendre des mesures aux niveaux national, régional et mondial pour lutter contre la pêche illégale.

## **1. Mesures prises pour lutter contre la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée**

### **a) Mesures prises au niveau mondial**

245. Au début des années 90, l'Assemblée générale a exhorté les États à assumer la responsabilité, conformément aux obligations que leur impose le droit international, de prendre des mesures afin qu'aucun navire de pêche battant leur pavillon ne pêche dans les zones relevant de la juridiction nationale d'autres États s'il n'y a pas été dûment autorisé par les autorités compétentes de l'État concerné<sup>70</sup>. L'Assemblée générale a, par la suite, étendu l'interdiction des opérations de pêche hauturière, en stipulant qu'aucun État ne devait permettre à des navires de pêche battant son pavillon de pêcher en haute mer, sans y avoir été dûment autorisés par lui, ni d'opérer en haute mer en violation des règles de conservation et de gestion applicables à la pêche en haute mer<sup>71</sup>. De plus, la Conférence ministérielle de la FAO sur les pêcheries, qui s'est réunie à Rome en mars 1999, a adopté une déclaration demandant à la FAO d'élaborer un plan d'action mondial contre toutes les formes de pêche illégale, non réglementée et non contrôlée. Cet appel a été repris par la Commission des Nations Unies pour le développement durable à sa septième session en avril 1999<sup>72</sup>. La Commission du développement durable a également invité l'OMI et la FAO à élaborer d'urgence des mesures contraignantes pour veiller à ce que les navires de tous les États du pavillon respectent les règles et normes internationales afin de donner pleinement effet à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en particulier à l'article 91 (nationalité des navires)<sup>73</sup>. En outre, le Processus consultatif, lors de sa première réunion (A/55/274, par. 10) et l'Assemblée générale à sa cinquante-cinquième session ont exhorté d'urgence les États à continuer à élaborer un plan d'action international contre la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée et les a invités, en leur qualité d'institutions

spécialisées des Nations Unies compétentes, à poursuivre leur coopération à cette fin<sup>74</sup>.

### *Groupe de travail ad hoc mixte FAO/OMI sur la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée et les questions connexes*

246. Ce groupe, créé en réponse à ces appels, a tenu en octobre 2000 une réunion à Rome<sup>75</sup>. Parmi les résultats de cette première réunion des deux institutions spécialisées figure un certain nombre de recommandations incitant l'État du pavillon et l'État du port à mieux contrôler les bateaux de pêche, afin d'éliminer les causes profondes de la pêche illégale.

247. Le Groupe de travail est convenu qu'il fallait que l'État du pavillon : a) s'acquitte mieux de ses responsabilités et s'occupe réellement des questions halieutiques, en particulier par le canal des organisations régionales de gestion des pêcheries; b) veille à lier l'immatriculation des bateaux de pêche à l'autorisation d'opérer dans les eaux de la compétence nationale; c) coopère avec l'État côtier quand un bateau de pêche opère dans les eaux relevant de la compétence de l'État côtier, en particulier pour veiller à ce que l'État du pavillon continue à exercer pleinement son contrôle sur le navire; d) éviter d'annuler l'immatriculation d'un bateau de pêche qui n'a pas respecté l'obligation d'être autorisé à opérer, car cela revient à déplacer le problème vers un pays voisin; e) donner effet aux droits et obligations existant en vertu du droit international et adhérer aux instruments juridiques existants relatifs au contrôle exercé par l'État du pavillon; et f) envisager d'appliquer aux bateaux de pêche le dispositif de codification de l'OMI afin de rendre possible l'identification de ces navires, quel que soit le nombre de changements de nom ou d'immatriculation de ceux-ci.

248. Comme l'État du pavillon doit continuer à exercer un contrôle effectif sur les bateaux de pêche de son ressort qui opèrent dans les zones économiques exclusives des autres États, il y a lieu de noter qu'en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États côtiers, du fait même des droits souverains qu'ils exercent sur leurs propres ressources naturelles, sont autorisés, dans leur zone économique exclusive, à prendre toute mesure qui s'impose contre des bateaux de pêche étrangers, notamment monter à leur bord, les inspecter, procéder à des arrestations, engager des poursuites, s'il y a lieu, pour obtenir le respect des lois et règlements adoptés par eux pour préserver et

gérer leurs ressources biologiques marines [art. 73 1)]. Cependant, la police exercée par les États côtiers sur la conduite des opérations de pêche dans leur zone économique exclusive découle d'attributions qui sont sans préjudice du droit de l'État du pavillon de continuer à exercer sa compétence et son contrôle sur les questions administratives, techniques et sociales qui peuvent se poser au sujet des bateaux de pêche battant son pavillon. Il est donc à espérer que l'État du pavillon règle effectivement les questions administratives, techniques et sociales soulevées par les opérations de ses bateaux de pêche dans la zone économique exclusive des États côtiers, et que ce contrôle vise à donner effet aux obligations de s'assurer du respect par les bateaux de pêche des lois et réglementations concernant la pêche dans les eaux relevant de la compétence nationale des États côtiers, conformément à la résolution 49/116 de l'Assemblée générale.

249. Le Groupe de travail a également été d'avis qu'il était plus indiqué de chercher à régler les problèmes qui pourraient relever du contrôle effectif de l'État du pavillon sur un bateau de pêche, plutôt que de tenter de définir la notion de lien authentique entre un bateau de pêche et l'État dont il bat le pavillon<sup>76</sup>. Cette conclusion est peut-être valable pour la marine marchande, mais on peut faire valoir que si un bateau de pêche étranger demande à changer de pavillon et à se faire immatriculer dans un autre État, avec lequel il n'a pas de lien réel (comme dans le cas du pavillon de complaisance), et si l'État concerné ou bien ne participe pas à l'application des mesures de gestion établies par les organisations régionales de gestion des pêcheries dans une sous-région ou région particulière, ou est réputé ne pas avoir la capacité de contrôler les activités des bateaux de pêche battant son pavillon, on peut en déduire qu'un tel changement de pavillon ou une telle immatriculation a précisément pour objet de contourner la réglementation applicable à la conservation et à la gestion des pêcheries, réglementation que l'État du pavillon d'origine aurait pour sa part fait appliquer. En fait, et si un tel État décidait d'exiger des bateaux de pêche battant son pavillon qu'ils respectent les mesures de conservation et de gestion des pêcheries en haute mer, il est très improbable qu'il soit en mesure de faire respecter rapidement sa législation, faute des moyens juridiques et économiques de contrôler l'activité des armateurs et opérateurs de bateaux de pêche battant son pavillon.

250. En outre, le Groupe de travail ad hoc a conclu que les États du port, exerçant leur souveraineté sur les ports conformément au droit international, étaient autorisés à introduire des mesures législatives intérieures pour régler le cas des bateaux de pêche étrangers entrant dans leurs ports ou les quittant. De telles mesures pourraient porter sur le contrôle des navires effectuant le transbordement ou le transport de produits de la pêche, ou l'avitaillement des bateaux de pêche, étant donné qu'ils sont soumis au contrôle de l'État du port, en ce qui concerne la sécurité maritime, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail des marins pêcheurs. Au niveau international, le Groupe de travail a encouragé la FAO, en coopération avec les organisations internationales compétentes, à envisager d'élaborer des mesures portant sur le contrôle exercé par l'État du port, en mettant l'accent sur la gestion des ressources halieutiques, et en tenant compte des procédures de l'OMI pour le contrôle exercé par l'État du port. Le Groupe de travail a également admis que les mémorandums d'accord relatifs au contrôle, par l'État du port, des bateaux de pêche étaient un moyen efficace d'améliorer la gestion des pêcheries<sup>77</sup>.

251. En outre, l'adoption récente par le Comité des pêches de la FAO<sup>78</sup> du Plan d'action international (PAI) visant à prévenir et à supprimer la pêche illicite, non réglementée et non contrôlée aux fins de compléter les instruments internationaux existants de façon à remédier à leur inefficacité face à la pêche illégale, est une nouvelle étape dans la lutte contre ce type de pêche.

#### *Le Plan d'action international*

252. Le Plan d'action international est un instrument facultatif dont le but est de tenter de remédier de façon intégrée aux problèmes soulevés par l'ampleur de la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée dans ses aspects juridiques et économiques; les États du pavillon, les États du port et les États côtiers sont invités à prendre des mesures aux niveaux national, régional ou mondial pour lutter contre la pêche illégale. Le Plan d'action international contient des dispositions qui régissent : a) sa nature et sa portée; b) ses objectifs et ses principes; c) les principales mesures de lutte contre la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée; d) les dispositions particulières à prendre en faveur des pays en développement; e) l'établissement de rapports par les États et par les organisations régionales de gestion

des pêcheries; et f) le rôle de la FAO au regard du Plan d'action.

253. Un autre aspect important du Plan d'action international est qu'il contient des dispositions comportant une définition de ce qu'il faut entendre par « pêche illégale », « pêche non contrôlée » ou « pêche non réglementée »<sup>79</sup>, que ces activités soient entreprises dans les eaux relevant de la compétence nationale ou en haute mer.

254. Le Plan d'action réaffirme, d'une façon générale, qu'il faut renforcer les obligations de l'État du pavillon déjà définies par l'Accord de la FAO (art. III et IV), l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons (1995) (art. 18 et 19) et le Code de conduite pour une pêche responsable (art. 8.2).

255. S'agissant de la compétence de l'État du port, le Plan d'action international prévoit qu'indépendamment du droit de l'État du port d'inspecter les bateaux de pêche étrangers qui font volontairement escale dans ses ports ou dans ses terminaux en mer<sup>80</sup>, et de demander des informations à leur sujet, l'État du port, avant d'autoriser l'accès au port, devrait exiger des capitaines des navires de pêche qui demandent à entrer dans ses ports qu'ils présentent un exemplaire de leur autorisation de pêche et des renseignements détaillés sur leurs sorties en mer et la quantité de poisson se trouvant à bord, compte dûment tenu des règles applicables en matière de confidentialité (par. 45 du Plan d'action international). Sauf en cas de force majeure, ces dispositions permettraient à l'État du port de refuser l'accès d'un bateau de pêche à ses ports s'il a de bonnes raisons d'être convaincu que le bateau de pêche concerné pratique la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée. Dans une autre disposition importante, le Plan d'action international invite les États du port à coopérer bilatéralement et multilatéralement, ainsi que dans le cadre des organisations régionales de gestion des pêches, afin d'élaborer des mesures compatibles en matière de contrôle exercé par l'État du port sur les navires de pêche (Plan d'action international, par. 49).

256. S'agissant des obligations des États côtiers au regard de la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée, le Plan d'action international encourage ces États à réglementer l'accès aux zones de pêche placées sous leur juridiction, de façon à prévenir, décourager et supprimer la pêche illégale, non contrôlée et non réglementée. À cette fin, les États côtiers devraient faire appliquer les mesures qu'ils ont adoptées, ou par les-

quelles ils sont juridiquement liés, concernant la conservation et la gestion des stocks de pêche, par la surveillance et le contrôle des activités de pêche et par la coopération avec les autres États et avec les organisations régionales de gestion des pêcheries.

257. De plus, le Plan d'action international prévoit que tous les États adopteront des mesures relatives au commerce internationalement convenues, conformément au droit international, notamment celles visées dans les accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et qu'elles seront appliquées de façon équitable, transparente et non discriminatoire pour empêcher que du poisson pêché par des navires se livrant à la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée, entre dans le commerce international ou soit importé sur leur territoire.

258. Quant à la coopération au sein des organismes régionaux de gestion des pêcheries, le Plan d'action international invite tous les États, qu'ils soient ou non membres de ces organisations, à veiller au respect des politiques et des mesures prises pour lutter contre la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée, adoptées par ces organisations, conformément au droit international. En outre, les États adopteront les mesures propres à renforcer le rôle des organisations chargées de la conservation et de la gestion des pêcheries, qui pourraient être nécessaires pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée. Les États sont également encouragés à coopérer à l'établissement d'organisations régionales de gestion des pêcheries, dans les régions où il n'en existe pas encore.

259. La méthode cohérente adoptée par le Plan d'action, si elle est appliquée de bonne foi, permettra de combler les lacunes de l'action que mène la communauté internationale pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée.

#### **b) Décisions prises au niveau régional**

260. Au niveau régional, les organisations régionales de gestion des pêcheries ont mis au point des mesures de lutte contre la pêche illégale (voir par. 272 à 278). Ainsi ont été adoptés des dispositifs permettant d'obtenir des parties non contractantes qu'elles respectent le régime régional de lutte contre la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée; des mesures liées au marché ont également été adoptées : règles

d'identification de l'origine du poisson pêché, afin de prévenir éventuellement sa vente; mesures non discriminatoires restreignant les échanges; et mesures prises par l'État du port pour le contrôle des quantités de poisson déchargées. Un certain nombre d'organisations régionales de gestion des pêcheries ont établi ces mesures : c'est le cas notamment de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique<sup>81</sup>, l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (OPANO)<sup>82</sup>, la Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est (CPANE)<sup>83</sup>, la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique<sup>84</sup> et la Commission pour la conservation du thon rouge du sud<sup>85</sup>. D'autres organisations régionales de gestion des pêcheries<sup>86</sup> examinent la possibilité d'adopter aussi les mêmes mesures, pour aller au-delà des protestations diplomatiques, souvent inefficaces, remises aux autorités des États du pavillon des bateaux de pêche qui se livrent à la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée, qui sont aperçus se livrant à des opérations de pêche dans les zones réglementées. De plus, dans le Pacifique Sud, l'Agence des pêcheries du Forum du Pacifique Sud a mis en place un système d'information connu sous le nom de base de données sur les violations et les poursuites, qui offre des informations sur les bateaux de pêche contrevenant aux lois de protection de la pêche des pays membres de l'Agence des pêcheries du Forum du Pacifique Sud. Cette base de données permettra aux autorités qui délivrent les permis de pêche, dans les États côtiers, de vérifier dans quelle mesure les capitaines de bateau de pêche respectent les règles établies avant de leur accorder ces permis<sup>87</sup>.

### c) Décisions au niveau national

261. Plusieurs États ont pris des mesures pour renforcer les mesures nationales prises contre la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée, en révisant la législation nationale de la pêche pour combler les lacunes de cette législation qui expliquent une telle pratique. Les États ont également pris des mesures pour appliquer les dispositions utiles de l'Accord de 1993 sur le respect des mesures internationales, l'Accord de 1995 des Nations Unies sur les stocks de poissons et le Code de conduite de 1995 pour une pêche responsable.

262. De nombreux États du pavillon, reconnaissant qu'un contrôle effectif par l'État du pavillon est une condition fondamentale d'une bonne gestion des pêcheries, ont pris des mesures pour veiller à ce que les ba-

teaux de pêche autorisés à battre leur pavillon ne se livrent pas à des activités qui compromettent l'efficacité des mesures internationales de conservation et de gestion ou à toute activité qui constituerait une pêche non autorisée dans les zones relevant de la compétence d'autres États. Des mesures ont été prises pour interdire la pêche hauturière sans autorisation de l'État du pavillon. Une réglementation de ce type a été adoptée en Arabie saoudite, au Danemark, aux États-Unis, au Japon, en Norvège, à Maurice, en Nouvelle-Zélande, au Panama, en Uruguay, au Mexique et au Guyana (voir A/53/473). Certaines règles n'autorisent l'immatriculation de bateaux de pêche ou la délivrance de licences de pêche que s'il existe un lien réel entre l'État du pavillon et le navire. Cette exigence est également prescrite dans la législation de Maurice (*Mauritius Fisheries and Marine Resources Act de 1998*), qui prévoit que, pour éviter que des navires battant pavillon de complaisance soient autorisés à pêcher, seuls les navires qui sont entièrement la propriété de Maurice, qui sont contrôlés à 50 % au moins par l'État de Maurice ou par des ressortissants mauriciens, puissent pêcher en haute mer. De même, au Mexique, la loi sur la pêche comporte, parmi plusieurs dispositions, l'interdiction du transfert de pavillon et stipule que le pavillon national ne peut être accordé qu'aux navires qui ont renoncé à leur pavillon d'origine (voir A/55/386).

263. De plus, la réglementation de la pêche, dans un nombre grandissant de pays prévoit que l'octroi de permis de pêche à des bateaux de pêche hauturière soit subordonné au respect par ces navires des mesures de conservation et de gestion applicables (voir A/55/386; législation néo-zélandaise : *New Zealand Fisheries Act 1996 (Amendment No. 2)*, guyanien (*Revised Fisheries Legislation*) et américaine (*United States High Seas Fishing Compliance Act de 1995*). La plupart de ces législations nationales de la pêche (notamment aux États-Unis, au Japon, au Guyana, en Norvège et au Mexique) font obligation à l'État du pavillon de tenir le registre des bateaux de pêche autorisés à battre leur pavillon et à pêcher en haute mer (voir A/53/473 et A/55/386). Ces législations prévoient aussi que les bateaux de pêche doivent être marqués conformément aux normes de la FAO pour le marquage et l'identification des navires de pêche. Certaines des lois sur la pêche stipulent même que les autorités pourront refuser une licence de pêche, ou la retirer, si le capitaine ou le propriétaire du bateau s'est livré à la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée en haute mer (États-Unis, Norvège) ou si l'État étranger, avant la demande de

permis de pêche, avait retiré son autorisation parce que le navire en question n'avait pas respecté les mesures internationales de conservation et de gestion des pêcheries (Guyana).

264. En outre, les États du pavillon ont introduit des dispositions qui font obligation aux capitaines des navires de pêche battant leur pavillon de faire connaître leurs prises de poissons et autres données relatives à leurs opérations de pêche, et d'accueillir à leur bord les observateurs nationaux ou les systèmes de surveillance automatique des navires, afin de faciliter la surveillance ou le contrôle exercés par les autorités nationales. La plupart de ces dispositions prévoient également des sanctions d'une sévérité suffisante en cas de violation des règles de la pêche hauturière : retrait ou annulation de l'immatriculation ou des permis de pêche. D'autres dispositions font que les bateaux de pêche qui n'ont plus le droit de battre leur pavillon national perdent en même temps leur permis de pêche hauturière. En outre, certains États comme le Japon et la Norvège ont institué des restrictions à l'exportation des navires de pêche déclassés qui appartenaient auparavant à leur flotte de pêche afin d'éviter l'exportation d'un excès de capacité de pêche et le transfert trop fréquent de pavillon (voir A/55/386). À ce sujet, il y a lieu d'ajouter que si les lois et règlements de la pêche permettent notablement d'améliorer le contrôle exercé par l'État du pavillon sur les bateaux de pêche, on estime aussi que l'exercice par ces mêmes États de leurs responsabilités ne doit pas se limiter à veiller au respect par les bateaux de pêche battant leur pavillon des mesures convenues de conservation et de gestion des pêcheries, mais devrait également prévoir que leurs autorités aident celles d'autres pays à faire appliquer les dispositions prévues quand les violations de celles-ci ont lieu<sup>88</sup>.

265. En tant qu'États du port, de nombreux États exercent leur contrôle s'agissant des bateaux de pêche étrangers, qui ont volontairement fait escale dans leurs ports ou à leurs terminaux en mer, notamment en surveillant les transbordements et opérations de déchargement, par la collecte de données sur les prises de poissons et l'effort de pêche, ce qui permet de confirmer le rôle grandissant joué par l'État du port dans le contrôle du respect des mesures de conservation et de gestion des pêcheries (voir A/52/555). Ces États du port ont également adopté une législation qui limite ou interdit les déchargements de poisson ou exige du capitaine du bateau qui entre dans un port qu'il montre ses permis de pêche<sup>89</sup>. Ce faisant, ils ont interdit

l'accès à leurs ports de navires connus pour s'être livrés à des activités de pêche illégale, non réglementée et non contrôlée, ou ont interdit aux armateurs ou aux capitaines de ces bateaux l'accès aux marchés en interdisant les déchargements du poisson qu'ils ont pris en contrevenant aux mesures régionales convenues de conservation et de gestion des pêcheries<sup>90</sup>. À cet égard, la loi chilienne sur la pêche est d'un intérêt particulier : elle permet d'interdire le déchargement de poisson, l'approvisionnement des navires ou d'autres services portuaires, dans des ports ou dans des zones de la compétence chilienne, aux bateaux de pêche qui se sont livrés en haute mer à des activités qui ont un effet négatif sur la conservation et la gestion des pêcheries dans la zone économique exclusive du Chili<sup>91</sup> (voir les affaires dont est saisi actuellement le Tribunal international du droit de la mer, par. 442 et 443); la législation des États côtiers appliquée dans le Pacifique Sud, qui interdit l'importation par un État de poisson pêché illégalement dans des zones relevant de la compétence d'un autre État est également intéressante<sup>92</sup>.

266. On a fait valoir que les restrictions imposées par l'État du port risquent de contrevenir aux accords de l'OMC sur la liberté des échanges, mais à cela on peut répondre que ces mesures relèvent du régime des exceptions aux règles de 1994 du GATT, en vertu de l'article XX g) de cet accord, dans la mesure où ces restrictions ont pour but de faciliter la conservation de ressources naturelles épuisables<sup>93</sup>.

267. De nombreux États côtiers ont pris des mesures pour contrôler les opérations des bateaux de pêche étrangers dans les zones relevant de leur compétence nationale, en adoptant des lois et une réglementation de la pêche et en appliquant des mesures de vérification, de contrôle et de surveillance des activités de pêche dans leur zone économique exclusive. Parmi ces mesures figurent l'obligation d'obtenir une autorisation ou un permis de pêche, diverses règles relatives au type de matériel de pêche pouvant être utilisé, la tenue quotidienne obligatoire d'un livre de bord, la notification quotidienne des prises de poissons et de la position géographique du bateau, la communication de données statistiques, des systèmes de repérage des bateaux de pêche, l'autorisation préalable du transbordement de poissons en mer, l'obligation de décharger la totalité ou une partie des prises, l'interdiction de rejeter les prises accidentelles de poissons, et celle d'arrimer le matériel de pêche en cale quand le bateau de pêche se trouve en transit dans les zones relevant de la compétence natio-

nale<sup>94</sup>. Ces États côtiers ont également pris des mesures pour veiller à l'application de la législation et de la réglementation sur la pêche dans les zones relevant de leur compétence.

268. Cependant, beaucoup d'États côtiers en développement, qui n'ont que des ressources très limitées et qui pourtant doivent exercer leur contrôle juridictionnel sur une vaste étendue d'océan, ont eu de ce fait beaucoup de mal à faire respecter les mesures de conservation et de gestion prises contre la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée. Pour ces pays, cette forme de pêche se traduit par l'utilisation de pavillons de complaisance, par des activités de pêche illégale dans la zone se trouvant entre leur zone économique exclusive et la haute mer, et par une sous-notification des prises de poissons. Les États côtiers en développement qui ont le plus grand besoin, pour assurer leur propre développement économique, des ressources fournies par les droits d'accès aux zones de pêche sont particulièrement exposés aux effets de cette sous-notification des prises car les droits perçus sont habituellement proportionnels au volume des prises de poissons<sup>95</sup>.

269. Ainsi, dans le Pacifique Sud, les États côtiers ont ouvert un registre régional des navires de pêche étrangers, accompagné d'une base de données où l'on trouve toute information utile au sujet des bateaux de pêche, information qui est mise à jour chaque année, et qui indique l'armateur, l'opérateur, le capitaine, l'indicatif d'appel et le port d'immatriculation. Ce registre régional est utilisé non seulement comme source d'information sur les bateaux de pêche mais aussi comme moyen qu'utilisent les États côtiers pour s'assurer du respect de leur législation de la pêche. Grâce à ce dispositif, un bateau de pêche ne peut être autorisé à opérer que s'il remplit les conditions voulues consignées dans le registre régional. En outre, les États côtiers ont pris des mesures pour harmoniser les conditions d'accès à leurs zones de pêche, de façon que les bateaux de pêche ne soient pas soumis à des régimes différents selon qu'ils se trouvent dans la zone économique exclusive d'un État côtier ou d'un autre dans la même région ou sous-région. Cette réglementation inclut les dispositions relatives à la délivrance des licences de pêche, l'interdiction des transbordements de poissons en mer, la tenue d'un livre de bord où sont consignées les prises de poissons et autres informations relatives à la pêche, l'accès des autorités de l'État qui délivre la licence à bord des bateaux de pêche, la noti-

fication régulière des prises, le déploiement d'observateurs, diverses règles relatives au marquage et l'identification des navires de pêche et l'obligation d'utiliser un système de télédétection par satellite pour repérer la position des navires de pêche. Les États du Pacifique Sud ont également conclu le Traité de Nioué sur la surveillance des pêches et l'application des lois dans la région du Pacifique-Sud, traité qui autorise chaque partie, moyennant un accord subsidiaire, à étendre à la mer territoriale et aux eaux archipélagiques d'une autre partie ses activités de surveillance et de contrôle des pêcheries, permettant ainsi un transfert croisé d'attributions des autorités de surveillance et de police de chaque partie s'agissant de la pêche.

270. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prescrit cependant que l'exercice par un État côtier de ses droits souverains dans les zones relevant de sa compétence ne doit pas empêcher l'exercice des libertés de navigation et de communication de tous les navires se trouvant dans les zones économiques exclusives (voir art. 58 de la Convention). Ainsi, on estime parfois que la pratique consistant pour certains États côtiers à exiger des capitaines des bateaux de pêche étrangers qu'ils notifient leur transit dans la zone économique exclusive<sup>96</sup> est incompatible avec la liberté de navigation reconnue à tous les navires dans cette même zone, et que consacre l'article 58 de la Convention. En outre, l'exercice par l'État côtier de ses droits souverains sur les ressources marines est sujet à la règle de compétence *ratione loci* en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, c'est-à-dire que cette compétence est limitée à une zone clairement définie, de sorte qu'on estime que la législation de certains États prévoyant l'application de leurs mesures de conservation et de gestion des ressources halieutiques et notamment des stocks de poissons chevauchants et autres poissons grands migrateurs dans les zones de haute mer adjacentes à leur zone économique exclusive<sup>97</sup> est incompatible avec certaines dispositions de la Convention.

#### d) Autres faits nouveaux

271. La gravité de la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée est attestée par deux arrêts rendus par le Tribunal international du droit de la mer en 2000, dans des affaires concernant des demandes de prompt mainlevée de séquestre de navires de pêche qui auraient pêché illégalement dans la zone économique exclusive d'un État côtier : l'affaire du Camouco (*Pana-*

*ma c. France*) (voir A/55/61 par. 250 à 257) et l'affaire du Monte Confurco (*Seychelles c. France*), (voir par. 435 à 441). Dans les deux affaires, le Tribunal international du droit de la mer a « pris note de la gravité des infractions imputées<sup>98</sup> » ainsi que « du contexte général de la pêche illégale dans la région<sup>99</sup> » invoqués par la France parmi les facteurs à prendre en considération dans la détermination du caractère raisonnable du montant de la caution.

## **2. Examen du rôle des organisations régionales de gestion des pêches en ce qui concerne la conservation et la gestion des pêches**

272. Aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États ont une obligation générale de coopérer à l'application du cadre juridique prévu par la Convention. Pour ce qui est de la conservation et de la gestion des ressources biologiques marines, la Convention souligne le rôle crucial joué par les organismes régionaux de gestion des pêches (voir plus loin annexe IV), d'une part, dans la réglementation de la pêche au niveau régional et, d'autre part, en tant que mécanismes facilitant la coopération dans les domaines de la conservation et de la gestion des pêches sous tous leurs aspects. En ce qui concerne les zones économiques exclusives, les articles 61, paragraphes 2, 3 et 5; 63; 64, paragraphe 1; 65; et 66 de la Convention stipulent que les États côtiers et les organisations internationales compétentes doivent veiller à ce que les ressources biologiques marines ne soient pas surexploitées. La Convention invite également les États à coopérer dans le cadre des organisations sous-régionales, régionales et mondiales, selon le cas, afin de conserver et de gérer les stocks chevauchants, les stocks partagés, les stocks de poissons anadromes, les stocks de poissons grands migrateurs et les mammifères marins. Les articles 118 et 119 de la Convention invitent par ailleurs les États à collaborer dans le cadre des organisations régionales de gestion des pêches en vue de conserver les ressources biologiques de la haute mer et à créer des organisations lorsqu'il n'en existe pas encore dans une sous-région ou région.

273. Les organisations régionales de gestion des pêches ont eu un bilan contrasté pour ce qui est de la conservation des ressources relevant de leur compétence. Cela s'explique notamment par des mandats trop imprécis et une incapacité à faire appliquer les décisions prises. Ces organisations ont également dû faire face à des problèmes tels que la surexploitation, le

manque d'avis scientifiques, l'inadaptation des mécanismes d'observation, de contrôle et de surveillance, les carences du processus de prise de décisions, le non-respect des décisions par les États membres et la pratique, par les États membres et les États non membres, de la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée. Toutefois, un certain nombre d'organismes et d'arrangements régionaux de gestion des pêches ont commencé à inscrire leur action en matière de conservation et de gestion des ressources biologiques marines dans le cadre juridique défini par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et entrepris de renforcer leur rôle dans la gestion des pêcheries afin de donner suite à l'évolution du droit international de la pêche<sup>100</sup>. La communauté internationale doit empêcher l'épuisement des ressources biologiques marines, et pour cela elle doit appliquer le principe de précaution, gérer la ressource en préservant l'écosystème, faire une plus large place aux avis des scientifiques, montrer l'importance de la collecte et la mise en commun de données pertinentes, introduire des mécanismes d'observation, de contrôle et de surveillance adaptés, mettre en place des procédures facilitant l'adoption sans délai inutile de décisions ayant trait à la gestion et à la conservation et définir des mécanismes efficaces de règlement des différends.

274. À cette fin, un certain nombre d'organes régionaux des pêches de la FAO ont déjà renforcé leurs fonctions et leurs responsabilités, cessant d'être de simples organes consultatifs pour devenir des organes de réglementation. Le Conseil général des pêches pour la Méditerranée (CGPM) a ainsi modifié l'accord en vertu duquel il a été créé et son règlement intérieur et s'est transformé en Commission disposant de son propre budget. Il a également établi un Comité consultatif scientifique chargé de lui soumettre des avis scientifiques sur la pêche en Méditerranée<sup>101</sup>. À ses sessions de 1999 et de 2000, le Comité consultatif scientifique a examiné des questions telles que la définition d'unités de gestion des pêches; la définition de paramètres appropriés pour mesurer l'effort de pêche; l'état des ressources et les moyens de le mesurer; la définition des données sur les flottilles de pêche devant être obligatoirement portées dans les registres nationaux d'immatriculation des navires, point de départ nécessaire pour suivre l'effort de pêche<sup>102</sup>. Par ailleurs, la Commission Asie-Pacifique des pêches (CAPP) a également amendé sa constitution et son mandat afin de tenir pleinement compte des changements fondamentaux survenus dans le secteur de la pêche au niveau

mondial et, notamment, de jouer un rôle dans l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et la promotion du Code de conduite pour une pêche responsable. La Commission Asie-Pacifique est convenue de donner une orientation plus précise et plus pragmatique à ses futurs programmes et d'aider les États membres à assurer par eux-mêmes une mise en valeur rationnelle des pêches<sup>103</sup>.

275. Dans l'océan Indien, la Commission des thons de l'océan Indien a également renforcé son rôle pour ce qui est de la conservation et de la gestion des stocks de poissons grands migrateurs. Sur l'avis du Comité scientifique de cette commission, les États membres sont désormais tenus de soumettre dans les délais prescrits des données statistiques uniformisées relatives aux prises, à l'effort de pêche et à la taille de toutes les espèces dont la Commission s'occupe<sup>104</sup>, ainsi que des données sur les captures d'espèces non visées. La Commission a également préconisé une réduction importante de la capacité de pêche des thoniers-palangriers opérant dans la région, l'immatriculation des navires, y compris les bateaux battant pavillon de complaisance et pêchant des thons tropicaux dans la zone placée sous l'autorité de la Commission, ainsi que la mise en commun des données concernant les navires.

276. Les organismes et les arrangements de gestion des pêches qui ne relèvent pas de la FAO ont également adopté ou sont sur le point d'adopter de nouvelles méthodes de conservation et de gestion des pêches. Des organismes tels que la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA), l'Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (OPANO) et la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est (CPANE) appliquent pour cela le principe de précaution<sup>105</sup>. La Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique et la Commission pour la conservation du thon rouge du sud<sup>106</sup> ont déjà adopté des politiques qui tiennent compte de la protection des écosystèmes<sup>107</sup> et imposent des quotas obéissant au principe de précaution<sup>108</sup>. Un certain nombre d'organismes et d'arrangements de gestion des pêches ont introduit des plans visant à faire appliquer les mesures de conservation et de gestion.

277. Ces nouvelles tendances ont inspiré les accords récents portant création de nouveaux organismes ou arrangements de gestion des pêches dans plusieurs régions du monde. On mentionnera la Convention sur la conservation et la gestion des stocks de poissons

grands migrateurs du Pacifique Centre et Ouest<sup>109</sup>, la Convention sur la conservation et la gestion des ressources halieutiques de l'Atlantique du Sud-Est<sup>110</sup> et l'Accord-cadre sur la conservation des ressources marines biologiques en haute mer dans le Pacifique Sud-Est<sup>111</sup> (« Accord des Galápagos »), qui prévoient des dispositions concernant la mise en valeur viable à long terme des stocks de poissons, l'harmonisation des mesures applicables à l'intérieur et à l'extérieur des zones sous juridiction nationale, l'adoption de modes de gestion tenant compte de la protection des écosystèmes et de politiques fondées sur le principe de précaution, la diffusion de l'information scientifique ayant trait à la gestion des pêches. Transposant les dispositions prévues dans l'Accord des Nations Unies sur la gestion des stocks de poissons, les nouveaux accords stipulent clairement les responsabilités des États du pavillon, en application de l'Accord de la FAO sur le respect des mesures internationales de conservation et de gestion par les navires pêchant en haute mer, et renforcent les moyens d'observation, de surveillance et de contrôle, y compris les règles d'arraisonnement et d'inspection réciproques et les mesures concernant l'État du port.

278. Il convient toutefois de noter que malgré le rôle plus grand joué par les organisations régionales de gestion des pêches, les problèmes liés à l'incapacité des États à respecter et appliquer les instruments internationaux pertinents, le fait que ces mêmes États répugnent à laisser une marge de manoeuvre suffisante aux organismes régionaux et le manque de suivi dans l'application des mesures de gestion tant au niveau national qu'au niveau régional sont au nombre des facteurs qui limitent les progrès<sup>112</sup>. L'insuffisance des ressources financières, dont souffrent notamment les organes de la FAO, l'inefficacité des décisions, que les États membres n'hésitent pas à contourner, et la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée par des navires battant pavillon de complaisance gênent également l'action de nombreuses organisations régionales de gestion des pêches.

### 3. Conservation et gestion des mammifères marins

279. La cinquante-deuxième session annuelle de la Commission internationale baleinière, tenue à Adélaïde (Australie) du 3 au 6 juillet 2000, a été principalement consacrée aux questions suivantes : quotas de chasse commerciale à la baleine, quotas de petits rorquals alloués au Japon, éléments concernant le Plan de gestion révisé, quotas octroyés à des fins de subsistance aux

populations autochtones dans les mers de Béring, de Tchoukocka et de Beaufort, dans le Pacifique Nord-Est, dans le Groenland occidental et oriental et dans la mer des Caraïbes, état des stocks de baleines, permis de chasse octroyés à des fins scientifiques au Japon et méthodes de chasse<sup>113</sup>.

280. En ce qui concerne la question délicate de la chasse commerciale à la baleine, les États parties opposés à la reprise de la chasse commerciale et ceux qui y sont favorables ne sont toujours pas parvenus à un compromis<sup>114</sup>.

281. La North Atlantic Marine Mammal Commission (NAMMCO – commission des mammifères marins de l’Atlantique Nord) a tenu sa dixième réunion annuelle à Sandefjord (Norvège) du 25 au 28 septembre 2000. Les participants étaient saisis du rapport du Comité scientifique concernant l’état des mammifères marins relevant de la NAMMCO<sup>115</sup>. Au vu de la raréfaction des bélougas dans les eaux du Groenland occidental, qui appelle une réduction draconienne des prises, la Commission a recommandé que des liens plus étroits soient noués entre la NAMMCO et la Joint Commission on Conservation and Management of Narwhal and Beluga (JNCB – commission conjointe du Canada et du Groenland pour la conservation et la gestion du narval et du bélouga), compétente pour soumettre des avis en matière de gestion des stocks. Elle a également prié le Comité scientifique d’évaluer, d’une part, les habitudes migratoires du narval du Groenland occidental dans la baie de Baffin et le détroit de Davis et de surveiller, d’autre part, l’état des stocks de rorquals communs et de dauphins autour des îles Féroé<sup>116</sup>.

282. En ce qui concerne les aspects économiques de la chasse aux mammifères marins, la NAMMCO a recommandé que le Comité scientifique poursuive son programme visant à mettre au point des modèles économiques relatifs à différentes espèces et différentes zones, notamment les mers de Barents et de Norvège et la zone autour de l’Islande. S’agissant de la collecte de données sur les prises accidentelles de mammifères marins, elle a appuyé les initiatives des États tendant à rendre obligatoire la collecte de données et a décidé de demander aux États membres de déclarer les prises accidentelles par l’entremise des rapports nationaux d’activité, à commencer par le volume des prises et les espèces concernées<sup>117</sup>.

#### 4. Diversité biologique des mers et des zones côtières

283. La cinquième session de la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique a eu lieu à Nairobi, du 15 au 26 mai 2000. Elle était consacrée à l’examen biennal des suites données à la Convention. Soucieuse de mener à bien le volet consacré aux activités marines, la Conférence a adopté la décision V/3 ayant trait au programme de travail relatif à la diversité biologique marine et côtière<sup>118</sup> pour faciliter l’application du Mandat de Jakarta sur la diversité biologique marine et côtière, conformément à la décision II/10.

284. Il convient de rappeler que le Mandat de Jakarta portait à l’origine sur cinq domaines : gestion intégrée des mers et des zones côtières; zones marines et côtières protégées; ressources biologiques marines; mariculture; et espèces allogènes. La question des récifs coralliens a été ajoutée au programme de travail par la décision IV/5 adoptée à la quatrième session de la Conférence des Parties.

285. Les Parties à la Convention sur la diversité biologique ont noté que puisque les changements climatiques étaient la cause première du blanchissement des coraux, la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques devait adopter des mesures pour atténuer les effets des changements climatiques sur la température des eaux et s’attaquer aux incidences socioéconomiques du phénomène sur les pays et collectivités les plus touchés par le blanchissement des coraux. Tous les États et organismes compétents ont été par ailleurs instamment invités à prendre des mesures pour faire face au phénomène du blanchissement des coraux, notamment par la collecte de données, la formulation de politiques, l’aide financière et le renforcement des capacités, l’objectif étant de remédier aux causes et aux conséquences du blanchissement des coraux (voir par. 489 à 492).

286. La Conférence a par ailleurs demandé au secrétariat de la Convention sur la diversité biologique d’inscrire la question du blanchissement des coraux au programme de travail sur la conservation et la mise en valeur rationnelle de la diversité biologique marine et côtière et d’introduire un plan spécial sur le blanchissement des coraux. Elle a également invité l’Organe subsidiaire du secrétariat chargé de fournir des avis scientifiques, techniques et technologiques à élargir l’étude sur le blanchissement des coraux aux effets de

la dégradation et de la destruction des récifs coralliens, dans la mesure où il s'agit d'une menace pour la diversité biologique des écosystèmes de récifs coralliens.

287. Des experts ont en outre montré que les changements climatiques n'étaient pas les seuls facteurs en cause dans la dégradation des récifs coralliens; il fallait aussi compter avec les pratiques de pêche destructives et la situation socioéconomique des populations côtières. Ils ont estimé que le développement d'activités génératrices de revenus ou permettant de valoriser les zones côtières, telles que le tourisme, l'aquaculture et l'industrie manufacturière, pouvait atténuer les dangers pesant sur les récifs coralliens, à condition que cela se fasse dans un cadre respectueux de l'environnement<sup>119</sup>.

288. En ce qui concerne la gestion intégrée des zones marines et côtières, la Conférence a soutenu l'idée qu'il fallait continuer à élaborer des principes directeurs relatifs aux zones côtières, en tenant compte d'une approche écosystémique, et a encouragé l'Organe subsidiaire chargé de fournir des avis scientifiques, techniques et technologiques à continuer à travailler à l'étude et l'évaluation des écosystèmes, notamment en s'appuyant sur des principes directeurs et indicateurs.

289. La Conférence a demandé au secrétariat de la Convention sur la diversité biologique de rassembler et de diffuser par l'intermédiaire du centre d'échange les données concernant les politiques de gestion des ressources biologiques des zones marines et côtières compte tenu des ressources actuellement exploitées par les populations locales et autochtones. L'Organe subsidiaire a également été prié d'examiner les questions suivantes, dans l'ordre de priorité qui convenait : les méthodes de pêche non viables à terme; l'utilisation insuffisante des zones marines et côtières protégées dans le cadre de la gestion des ressources biologiques; la valeur économique des ressources des zones marines et côtières; le renforcement des capacités aux fins d'entreprendre un bilan des ressources et des évaluations économiques. Par ailleurs, l'Organe subsidiaire a été prié de fournir un avis sur les questions scientifiques, techniques et technologiques ayant trait aux ressources génétiques des zones marines et côtières.

290. S'agissant des espèces exotiques et des génotypes, la Conférence des Parties a demandé au secrétariat de la Convention d'utiliser des données et des compétences existantes ainsi que des méthodes éprouvées ayant trait aux espèces allogènes en milieu marin dans

le programme de travail sur les espèces allogènes prévu par la décision IV/1 C de la quatrième Conférence des Parties. La Conférence a par ailleurs approuvé le mandat et la durée des travaux proposés pour le groupe d'experts techniques sur les zones marines et côtières protégées et la mariculture, tels que recommandés par l'Organe subsidiaire<sup>120</sup>, et a invité le secrétariat de la Conférence à renforcer la coopération avec les autres organisations mondiales et à coordonner son action avec celle des secrétariats des conventions et plans d'action sur les mers régionales dans le cadre du Mandat de Jakarta.

291. La Conférence a demandé au groupe d'experts techniques de mettre au point des principes directeurs relatifs aux critères, méthodes et techniques propres à atténuer les retombées de la mariculture sur la diversité biologique des zones marines et côtières. À cette fin, il conviendrait que les experts examinent avec toute l'attention voulue la question des échanges génétiques qui se produisent entre espèces sauvages et poissons d'élevage lorsque ces derniers s'échappent de leur milieu confiné. On estime en effet que les croisements entre poissons d'élevage et espèces sauvages risquent d'entraîner un appauvrissement de la variabilité génétique naturelle d'une ou de plusieurs espèces en raison de la consanguinité élevée des poissons d'élevage, due à la domestication et à certaines pratiques de reproduction<sup>121</sup>.

## B. Ressources non biologiques

### 1. Hydrocarbures

292. La demande croissante de pétrole et de gaz a porté à explorer et à exploiter des gisements en eau profonde, ainsi qu'à s'aventurer dans des lieux éloignés et difficiles à exploiter, où il n'y avait eu jusque-là que peu d'activités de recherche et de découvertes.

293. La tendance à exploiter pétrole et gaz dans des eaux plus profondes se marque dans les derniers records de profondeur enregistrés, l'un et l'autre par Petrobras (Brésil) : 1 853 mètres pour la production en mer, et 2 443 mètres pour les forages d'exploration en mer. À l'échelle mondiale, il y a trois grandes « scènes » d'activité en eau profonde où on explore et on exploite pétrole et gaz : le golfe du Mexique, le Brésil et l'Afrique de l'Ouest. Ailleurs, d'autres pays intensifient eux aussi leurs activités en eau profonde. Des pays comme l'Indonésie et l'Égypte ont récemment fait

des découvertes importantes dans leurs zones profondes jusque-là à peu près inexplorées. Israël, la Malaisie et l'Inde ont découvert leurs premiers gisements en eau profonde. D'autres pays, la Turquie, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Norvège, poursuivent leurs recherches en eau profonde. Le Danemark (îles Féroé), le Groenland et le Guyana pourraient eux aussi avoir des possibilités en eau profonde.

294. Avec ses énormes réserves de pétrole et de gaz sous des eaux glaciales, la région de l'Arctique russe est l'une des dernières frontières de l'exploration pour les hydrocarbures en mer. Des sociétés russes, américaines, françaises et allemandes y ont recherché en 2000 des gisements exploitables.

295. La délimitation des frontières maritimes étant restée dans bien des cas un motif possible de conflit s'agissant de l'exploitation du pétrole et du gaz, des efforts constructifs ont été déployés au cours de la période considérée par certaines des parties en cause, désireuses de trouver des solutions mutuellement avantageuses (voir par. 41 à 47).

296. *Installations au large.* Des installations trop vieilles ou endommagées posent un certain nombre de problèmes sérieux aux sociétés d'exploitation du pétrole et du gaz comme aux autorités chargées de la réglementation (voir A/55/61, par. 145 et 146; A/54/429, par. 345 à 360). En octobre 2000, s'est tenu à Beijing un atelier de la Coopération économique Asie-Pacifique (APEC), coparrainé par la Chine et les États-Unis, groupant 150 représentants venus de Chine, des États-Unis, d'Australie, du Mexique, de Malaisie et d'autres pays. Consacré à l'évaluation de l'intégrité et à l'entretien des installations en place, il avait pour objet d'affiner les connaissances sur l'évaluation et les mesures correctives, visant, dans le cas d'installations en mer vieillissantes ou endommagées, à préserver la sûreté de l'exploitation, la sécurité écologique et l'utilisation rentable des ressources pétrolières.

297. *Hydrates de méthane.* On trouve des hydrates de méthane, substances solides semblables à de la glace, composées d'eau et de gaz naturel (méthane), dans des zones océaniques où sont réunies les conditions (température, pression) à la faveur desquelles l'eau et le méthane se combinent sous forme solide. À terme, à mesure que s'épuisent les réserves classiques de pétrole et de gaz, les hydrates de méthane devraient prendre de l'importance économique comme source d'hydrocarbures. On pense à utiliser le méthane comme

matériau de base pour l'obtention de molécules plus complexes dans la fabrication de combustibles liquides, de lubrifiants et de produits chimiques essentiels.

298. Les études scientifiques consacrées à la géologie économique des hydrates de méthane et les études préliminaires sur les possibilités de production économique semblent indiquer que les gisements de grande superficie, mais de faible épaisseur, pourraient être moins intéressants à exploiter que ceux d'étendue moindre mais présentant une bonne épaisseur de couches superposées. Les gisements d'hydrate de méthane du plateau de Blake, au large des côtes atlantiques des États-Unis, sont du premier type, tandis que ceux du golfe du Mexique et ceux qui sont situés en eau profonde au large de l'Afrique de l'Ouest sont du deuxième. Les gisements de bonne épaisseur se forment lorsque des bassins pétroliers et gazières présentent des fuites et que des hydrocarbures s'infiltrent jusqu'au fond, cristallisant rapidement en hydrates de méthane.

## 2. Minéraux non combustibles

299. Un atelier international d'une semaine, tenu sous l'égide de l'Autorité internationale des fonds marins à Kingston (Jamaïque) en juin 2000, a offert une occasion unique de faire le point de la situation mondiale des minéraux marins et d'évaluer les difficultés et les perspectives de l'extraction en mer à des scientifiques, des technologues, des représentants des secteurs public et privé s'intéressant à l'extraction en mer, et à des décideurs, soit au total plus de 60 participants venus de 34 pays développés, en développement et en transition. L'atelier était consacré en principe aux ressources minérales des fonds marins de la zone internationale, mais les problèmes scientifiques, économiques et écologiques transcendant les frontières, il s'est intéressé à l'ensemble des minéraux marins<sup>122</sup>.

300. La mise en valeur des minéraux marins classiques et le savoir accumulé sur des types nouveaux se développent rapidement, améliorant les perspectives de rendement économique substantiel, dès à présent et pour l'avenir.

301. Les minéraux marins classiques arrachés par l'érosion mécanique et chimique aux masses rocheuses continentales sont acheminés vers la mer essentiellement par les fleuves. Les alluvions qui résultent de l'érosion mécanique se concentrent en dépôts placériens triés par les vagues, les marées et les courants du fait de la densité (masse par unité de volume) relative-

ment forte des minéraux qui les constituent. Ces derniers contiennent des métaux lourds (baryum, chrome, or, fer, métaux des terres rares, étain, thorium, tungstène, zirconium) et des éléments non métalliques (diamants, calcaire, sable siliceux, gravier). Parmi les métaux, l'or est exploité par intermittence au large de l'Alaska, selon les prix (opérations actuellement en inactivité), on continue à extraire l'étain au large de la Thaïlande, du Myanmar et de l'Indonésie. Parmi les gisements non métalliques, il existe une exploitation des diamants (jusqu'à 200 mètres de profondeur) au large (jusqu'à 100 kilomètres des côtes) de la Namibie, et de la côte sud-africaine voisine, le principal producteur (De Beers Marine) a fait état de 514 000 carats extraits en 1999. Le sable et le gravier sont exploités sur les plages et en eau peu profonde, en divers lieux du monde entier, servant de matériaux de construction (béton) et pour la régénération des plages, et ce sont les matériaux marins dont la production représente la valeur annuelle la plus élevée.

302. En novembre 2000, le Gouvernement namibien et la De Beers ont signé quatre accords visant à développer notamment la production de diamants au large de la Namibie dans les 10 prochaines années, ce qui aura pour effet d'accroître le revenu national et les recettes publiques. Ces accords à long terme, qui font intervenir la Namibian Diamond Corporation, partenariat à parts égales entre le Gouvernement namibien et la De Beers, devraient assurer l'avenir du diamant namibien sur un marché mondial où la concurrence se fait de plus en plus forte. Les réserves au large de la Namibie sont de haute qualité, et l'extraction des diamants en mer ne présente pas, ou guère, les risques associés à la contrebande.

303. Les matériaux de roches continentales, dissous par action chimique et acheminés par les fleuves jusqu'à la mer, sont considérés comme source suffisante pour constituer plusieurs ressources minérales à l'avenir. C'est le cas pour la phosphorite, qui précipite sous forme de nodules et en couches là où l'eau de mer remonte depuis les grands fonds au niveau du plateau continental dans la zone des alizés (comprise entre 30° de latitude nord et 30° de latitude sud). La phosphorite sert d'engrais dans l'agriculture.

304. Deux types de ressources minérales métalliques du fond des mers comprennent des métaux dissous provenant des roches continentales et des fonds marins : les nodules polymétalliques et les encroûtements cobaltifères. Les nodules polymétalliques (nickel, co-

balt, fer et manganèse en concentration diverse), de taille allant de la balle de golf à la balle de tennis, précipitent au cours de millions d'années, se déposant sur des sédiments des plaines abyssales des grands fonds (4 à 5 km de profondeur). Les plus prometteurs (abondance et concentration des nodules) de ces gisements se trouvent dans la zone Clarion-Clipperton (zone équatoriale du Pacifique est, entre Hawaii et l'Amérique centrale), pour laquelle des investisseurs pionniers ont obtenu des licences. Il y a une autre zone prometteuse dans l'océan Indien.

#### *Encroûtements cobaltifères de ferromanganèse*

305. C'est le deuxième type de ressources minérales métalliques incorporant des métaux de sources terrestre et marine, qui précipite en couches minces (allant jusqu'à 25 cm d'épaisseur) sur les roches volcaniques des collines sous-marines et des chaînes volcaniques submergées, à des profondeurs comprises entre 400 et 4 000 mètres. Les lieux les plus favorables où l'on en trouve se situent tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des zones de 200 milles marins entourant les pays insulaires du Pacifique Ouest. On estime qu'un site sur fond marin pourrait s'ajouter à la production à terre et pourvoir jusqu'à 25 % des besoins mondiaux annuels de cobalt (le cobalt sert à fabriquer des alliages métalliques résistant à la corrosion, légers et solides, ainsi que des peintures), sous réserve que soient mises au point les techniques voulues d'extraction et de raffinage.

#### *Nodules polymétalliques*

306. Comme les encroûtements cobaltifères de ferromanganèse et les sulfures polymétalliques (voir par. 316), on trouve les nodules polymétalliques au fond des océans dans des zones relevant de la juridiction nationale et dans la zone (fonds marins et leur sous-sol), au-delà des limites de juridiction nationale (dans la zone internationale).

307. L'Autorité internationale des fonds marins est l'organisation par l'intermédiaire de laquelle les États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conformément à la partie XI de la Convention, aux annexes correspondantes et à l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention, organisent et contrôlent les activités menées dans la zone, notamment aux fins de l'administration des ressources de cette dernière. Créée en 1994, à l'entrée en vigueur de la Convention, l'Autorité a son siège à Kingston (Jamaïque)<sup>123</sup>.

308. Les travaux de l'Autorité sont exposés en détail dans les rapports annuels que le Secrétaire général de l'Autorité présente à l'Assemblée de l'Autorité, ainsi que sur le site Web de l'Autorité, à l'adresse <www.isa.org.jm>. Le plus récent de ces rapports a été présenté en juillet 2000 lors de la sixième session de l'Autorité (ISBA/6/A/9). Parmi les principales réalisations de l'Autorité, on peut mentionner l'approbation en 1997 de plans de travail des sept investisseurs pionniers enregistrés pour l'exploration des nodules polymétalliques et l'approbation au cours de la sixième session, en juillet 2000, du Règlement relatif à la prospection et à l'exploration des nodules polymétalliques dans la zone (ISBA/6/A/18). Grâce à l'approbation du Règlement, l'Autorité pourra conclure des contrats d'exploration d'une durée de 15 ans, conformément au régime établi par la Convention et l'Accord, avec chacun des sept investisseurs pionniers enregistrés<sup>124</sup>. Ces contrats devraient être délivrés en 2001.

309. En 2000, l'Assemblée de l'Autorité, conformément à l'article 154 de la Convention, a procédé au premier examen général et systématique de la manière dont le régime international de la zone établi par la Convention a fonctionné dans la pratique. En procédant à cet examen, l'Assemblée a fait observer que le régime établi par la Convention avait fait l'objet d'un examen et de modifications de fait par la Commission préparatoire, et par le Tribunal international du droit de la mer, dans le cadre de ses travaux relatifs à l'élaboration des règlements intérieurs de divers organes de l'Autorité et à l'enregistrement des investisseurs pionniers, et des consultations officieuses organisées par le Secrétaire général de l'ONU en vue d'adopter l'Accord relatif à la partie XI de la Convention. L'Assemblée a noté également que les quatre premières années qui ont suivi la création de l'Autorité avaient été principalement consacrées à l'examen des questions d'organisation, afin que l'Autorité puisse fonctionner convenablement comme une organisation internationale autonome. Bien qu'elle ait entamé ses activités opérationnelles et ses travaux de fond, l'Assemblée a estimé qu'étant donné le peu de temps écoulé depuis qu'elle avait commencé d'appliquer le régime, il serait prématuré de formuler des recommandations à l'Assemblée concernant les mesures à prendre pour en améliorer le fonctionnement (ISBA/6/A/19, par. 8).

310. L'adoption par l'Autorité du Règlement relatif à la prospection et à l'exploration des nodules polymétalliques est une étape importante sur la voie de

l'exploitation commerciale des minéraux des grands fonds dans la zone. Aux termes de la Convention, la zone et ses ressources sont le patrimoine commun de l'humanité, dont l'exploration et l'exploitation doivent profiter à l'humanité tout entière; l'article 140 de la Convention prévoit le partage équitable des avantages financiers et autres avantages économiques tirés de ces activités. Ce règlement est le premier volet d'un « code d'exploitation minière des fonds marins » qui, à terme, réglera l'exploration et l'exploitation de tous les minéraux des grands fonds de la zone. Le Règlement énonce les dispositions auxquelles doivent se conformer les futurs exploitants, d'une part, et l'Autorité, de l'autre, dans toute activité visant à localiser et évaluer les gisements de nodules riches en métaux de valeur (nickel, cuivre, cobalt, manganèse...). Un règlement sur l'exploitation des nodules sera rédigé le moment venu.

311. La rédaction des 40 articles du Règlement et de ses quatre annexes a demandé quatre ans. Diverses dispositions visent la prospection et l'exploration. Pour la prospection, définie comme la recherche, sans droits exclusifs, de gisements de nodules polymétalliques dans la zone, notamment l'évaluation de la composition, de la taille et de la répartition des nodules polymétalliques et de leur valeur économique, on n'est guère tenu que de notifier l'Autorité du lieu où elle se déroulera. L'exploration est définie comme la recherche de gisements, l'analyse de ces gisements, la conception, la fabrication et l'essai des procédés et du matériel de collecte, des installations de traitement et des systèmes de transport, et l'établissement d'études des facteurs environnementaux, techniques, économiques, commerciaux et autres; elle fait l'objet de droits exclusifs dans un périmètre géographique où ne peut opérer aucun autre exploitant. On ne peut lancer l'exploration qu'une fois que le Conseil de l'Autorité a approuvé un plan de travail, présenté par l'opérateur et exposé dans un contrat conclu avec l'Autorité. Le Règlement vise aussi d'autres points, tels les procédures à observer par les opérateurs, les redevances, les modalités de demande d'approbation des plans de travail relatif à l'exploration, les contrats d'exploration et le règlement des différends.

312. Le travail de rédaction du Règlement a surtout été consacré au libellé des dispositions visant deux points (et aux compromis nécessaires pour parvenir à un accord en la matière) : la protection et la sauvegarde du milieu marin, et les garanties de confidentialité à assu-

rer par l'Autorité aux opérateurs pour les données et l'information fournies. Les délégués se sont efforcés de concilier la nécessité de protéger le milieu marin des risques de pollution nés des activités des opérateurs et d'autres dommages, avec celle d'encourager les investisseurs en évitant une réglementation excessive. Ils se sont efforcés aussi de garantir que l'Autorité obtienne des opérateurs assez d'informations pour pouvoir évaluer et contrôler les activités, tout en garantissant que des fuites ne fassent parvenir à des concurrents éventuels des données pouvant avoir un intérêt commercial.

313. L'Autorité entamera, à sa septième session, le travail sur un règlement relatif à la prospection et à l'exploration des minéraux que l'on découvrirait à peine lors de la rédaction de la Convention [la septième session de l'Autorité aura lieu du 2 au 13 juillet 2001 à Kingston (Jamaïque)] : il s'agit des sulfures polymétalliques (dits sulfures polymétalliques massifs) et des encroûtements cobaltifères de ferromanganèse.

314. La Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) a fait savoir qu'en matière de ressources marines non biologiques, elle s'était attachée en 2000 à poursuivre à l'échelon régional les travaux de l'Autorité et à définir des apports techniques pour la négociation, puis la mise en oeuvre, du Règlement relatif à la prospection et à l'exploration des nodules polymétalliques dans la zone. Elle a publié une étude sur les négociations à l'Autorité, occasion renouvelée d'apporter son concours pour le Groupe des États d'Amérique latine et des Caraïbes.

315. Parmi les mesures prises par les pays pour tirer profit des nodules polymétalliques dans la zone économique exclusive, on peut citer notamment la création de l'Institut national de recherche par les îles Cook : il a pour objet principal d'accélérer la mise en valeur des nodules dans la zone économique exclusive des îles Cook, dont le Gouvernement a signé, au milieu de 2000, avec le Norwegian Deep Seabed Mining Group, une lettre d'intention aux termes de laquelle a été lancée, en août 2000, la première phase d'un projet visant les nodules polymétalliques. Cette phase a duré quatre mois, assortie d'une étude commerciale de cas permettant d'établir la viabilité économique de l'extraction des nodules dans les gisements situés au large des îles Cook. Les nodules des îles Cook, connus pour leur abondance (14 milliards de tonnes, selon les estimations) et leur forte teneur en cobalt, sont situés sur des fonds marins relativement exempts d'obstacles, ce qui

pourrait en rendre intéressante l'extraction. La première phase du projet a permis également d'évaluer la nécessité de renforcer les institutions d'appui, de formuler législation et réglementation, et d'étudier l'impact écologique des éventuelles activités d'extraction. Cette phase a été achevée en novembre 2000, et on attendait la visite d'une équipe de chercheurs du Norwegian Group, qui devait faire un rapport sur les conclusions obtenues.

#### *Sulfures polymétalliques*

316. Des gisements de sulfures polymétalliques massifs ont été découverts en milieu marin en 1979; ils contiennent du cuivre, du fer, du zinc, de l'argent et de l'or. Ils résultent de l'action de sources chaudes au fond des mers, elles-mêmes chauffées par des roches en fusion remontant sous une chaîne volcanique comme il s'en trouve dans tous les bassins marins du monde (à une profondeur comprise entre 1 et 4 km). Alors qu'on ne fait que commencer l'exploration systématique des fonds marins (dont seuls 5 % environ ont été explorés), on en a déjà répertorié une centaine de sites, généralement à proximité des chaînes volcaniques insulaires qui bordent la marge occidentale de l'océan Pacifique. Ces gisements représentent une ressource pour l'avenir. Un site de sulfures polymétalliques en formation active au fond de la mer de Bismarck, à l'intérieur de la zone des 200 milles marins de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, objet d'un contrat conclu en 1997 entre le gouvernement de ce pays et une société minière australienne, est actuellement en cours de préparation pour l'exploitation.

317. Les sources chaudes du fond, qui concentrent les métaux, fournissent aussi de l'énergie chimique, que des microbes utilisent pour fabriquer des aliments, point de départ de la chaîne alimentaire sur laquelle est fondé un écosystème de formes vivantes nouvellement découvertes, dont l'habitat est dans les gisements de minéraux métalliques. Cet écosystème présente une valeur scientifique (source de biodiversité, occasion d'élucider l'évolution paléobiologique) et une valeur commerciale (production de composés organiques nouveaux pour des applications industrielles et pharmaceutiques). La coïncidence de ressources biologiques et non biologiques impose la difficile recherche de solutions permettant un régime d'exploitation des deux types de ressources qui soit respectueux de ces écosystèmes.

318. Des scientifiques viennent tout juste de découvrir un champ de fissures hydrothermales à « cheminées » de carbonate et de silice, qui pourraient être une nouvelle source de minéraux marins. Leur composition en carbonate et silice les différencie des fissures hydrothermales associées aux sulfures polymétalliques, dont les cheminées sont formées de minéraux sulfurés et ferreux. Les cheminées nouvellement découvertes sont en outre les plus hautes qu'on ait jamais trouvées, atteignant près de 60 mètres.

319. Comme l'a fait observer la Commission du Pacifique Sud pour les sciences de la terre appliquées (SOPAC), les grands obstacles à la mise en valeur et à l'exploitation des gisements de minéraux des grands fonds restent d'ordre technique (mise au point de technologies d'extraction adaptées et rentables) et juridique (délimitation de frontières, propriété des ressources). S'agissant des licences d'exploitation des minéraux des grands fonds, la SOPAC indique qu'il faut que la communauté internationale s'emploie d'urgence à soutenir les efforts nationaux et régionaux déployés dans le Pacifique pour évaluer les renseignements dont on dispose sur ces ressources et élaborer des principes et des régimes juridiques visant ces activités. Les découvertes étant récentes, il faut que les pays puissent se doter des moyens voulus pour que l'exploration des minéraux des grands fonds soit bien gérée, bien réglementée et bien contrôlée.

## C. Protection et préservation du milieu marin

### 1. Réduction et maîtrise de la pollution

#### a) Activités terrestres : Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres<sup>125</sup>

320. Par sa décision 20/19 B de 1999, le Conseil d'administration du PNUE a décidé de procéder à la première évaluation intergouvernementale de l'état d'application du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres – évaluation sera faite à Montréal (Canada) du 19 au 23 novembre 2001 – et a invité le Directeur exécutif du PNUE à organiser 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. Suite à cette demande, une réunion d'experts s'est tenue à La Haye du 26 au 28 avril 2000 pour préparer la première réunion intergouvernementale d'évaluation de l'état d'application du Programme d'action mondial.

321. Les experts ont constaté que depuis l'adoption du Programme d'action mondial en novembre 1995, des faits nouveaux positifs en matière de protection du milieu marin et côtier étaient survenus dans certaines régions, contribuant à l'application du Programme d'action mondial.

322. Le faible niveau de participation à la réunion du Groupe d'experts concernant l'application du Programme d'action mondial, à laquelle n'ont participé que deux des six institutions spécialisées des Nations Unies – la Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO et le Centre des Nations Unies pour les établissements humains (Habitat) – a été noté avec préoccupation.

323. Par ailleurs, la réunion du Groupe d'experts a également créé un groupe de travail par correspondance pour le Programme d'action mondial et a recommandé au Directeur exécutif du PNUE de créer un comité directeur qui serait chargé de conseiller le PNUE sur le processus intergouvernemental d'évaluation et sur la réunion de 2001. Le Bureau de coordination du Programme d'action mondial a ainsi rédigé deux documents, qui ont été transmis pour observations au Groupe de travail par correspondance du Programme d'action mondial et à d'autres entités : un document décrivant les préparatifs proposés et les résultats précis escomptés de l'évaluation intergouvernementale et un document contenant un projet de déclaration de haut niveau du Programme d'action mondial.

324. L'objectif principal de la réunion intergouvernementale d'évaluation est d'obtenir d'un large ensemble de partenaires (notamment les gouvernements, les organisations gouvernementales et non gouvernementales internationales et régionales, le secteur privé, les institutions financières internationales, les banques et commissions régionales, la société civile et d'autres grands groupes) l'engagement concret de faire avancer l'application du Programme d'action mondial, sur la base d'activités spécifiques, d'objectifs et d'accords financiers définis. La réunion a également pour objectif de mobiliser l'opinion publique et de susciter la participation active des parties prenantes intéressées aux

niveaux national, régional et mondial. Les objectifs spéciaux de la réunion intergouvernementale d'évaluation, dans l'esprit du paragraphe 77 du Programme d'action mondial sont : a) d'examiner les progrès accomplis dans la mise en oeuvre du Programme d'action mondial aux niveaux national, régional et mondial; b) d'examiner les conclusions des études scientifiques des incidences des activités terrestres sur le milieu marin, effectuées par les organisations et institutions scientifiques compétentes, notamment le Groupe d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la pollution des mers (GESAMP) (voir par. 597 à 603); c) d'examiner les rapports sur les plans nationaux relatifs à la mise en oeuvre du Programme d'action mondial; d) d'examiner la coordination et la coopération entre organisations et institutions régionales et mondiales qui ont des attributions et une expérience en la matière; e) d'encourager l'échange de données d'expérience entre régions; f) de suivre les progrès réalisés en matière de renforcement des capacités et de mobilisation des ressources afin d'appuyer la mise en oeuvre du Programme d'action mondial, en particulier dans les pays ayant besoin d'une assistance et, le cas échéant, fournir des conseils; et g) d'envisager la nécessité d'adopter des réglementations internationales, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, dans le but de favoriser la réalisation des objectifs du Programme d'action mondial.

325. S'agissant de la présentation de rapports par les institutions spécialisées des Nations Unies à la réunion intergouvernementale d'évaluation et, en particulier, au Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination (voir par. 586 à 596), le PNUE et le Sous-Comité ont décidé que chaque institution soumettrait au Bureau de coordination du Programme d'action mondial, avant le 31 mars 2001, a) une liste de projets relatifs au Programme mondial, en utilisant l'« Atlas des océans de l'ONU » ou un autre support, et b) un rapport sur leurs activités (mentionnant notamment les problèmes et les contraintes et contenant des recommandations) à l'appui de l'application du Programme d'action mondial. Les contributions des institutions spécialisées seront regroupées dans un rapport de synthèse du Bureau de coordination du Programme mondial, puis diffusé aux différentes institutions pour observation. Le document final constituera la contribution collective du Sous-Comité des océans et des zones côtières à la réunion intergouvernementale d'évaluation du Programme d'action mondial et figurera en annexe de la

Déclaration ministérielle/de haut niveau du Programme d'action mondial, qui sera adoptée à l'issue de la réunion.

326. L'élément central du centre d'échange d'informations du Programme d'action mondial <[www.gpa.unep.org](http://www.gpa.unep.org)> est en cours d'expansion avec l'addition de nouveaux éléments, la réorganisation du contenu afin d'améliorer la facilité d'utilisation, et la mise au point de nouvelles fonctions. Des progrès sont également accomplis en ce qui concerne d'autres initiatives de centres d'échange d'informations, notamment la désignation par les institutions spécialisées des Nations Unies compétentes de centres d'échange d'informations pour chaque catégorie de source de pollution, la création d'éléments régionaux d'un réseau et l'acquisition d'appuis et de ressources pour des activités supplémentaires. Le centre d'échange d'informations du Programme d'action mondial sera compatible avec les nouvelles initiatives de gestion de l'information à l'échelle du PNUE (UNEP.NET).

327. Des centres d'échange d'informations sur chaque catégorie de polluants dans divers domaines ont été mis au point ou sont en train de l'être, par exemple sur les eaux usées, en collaboration avec l'OMS et d'autres partenaires; sur la mobilisation des éléments nutritifs et des sédiments, en collaboration avec la FAO; sur le pétrole (hydrocarbures) et les déchets, en collaboration avec l'OMI (le Gouvernement canadien, la Commission OSPAR et l'Agence suédoise de protection de l'environnement); sur les substances radioactives, en collaboration avec l'AIEA; sur les polluants organiques persistants, en collaboration avec le service du PNUE sur les produits chimiques à Genève; sur l'altération du milieu et la destruction de l'habitat, mis au point avec le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, le Programme du PNUE relatif aux mers régionales; et sur les métaux lourds, mis au point avec le PNUE-Genève.

328. Le Bureau de coordination du Programme mondial lance également des initiatives régionales de centres d'échange d'informations en partenariat avec le Programme relatif aux mers régionales. Deux projets pilotes sont en cours depuis la fin de 1999 : un en collaboration avec le Programme régional pour l'environnement dans le Pacifique Sud (SPREP), et l'autre avec le Programme pour l'environnement des Caraïbes. L'évaluation des besoins et le programme de travail sont quasiment achevés en ce qui concerne le Pacifique Sud. La prochaine étape sera de mettre au

point un modèle de centre d'échange d'informations et d'obtenir le financement et l'appui nécessaires pour réaliser le plan de travail. En ce qui concerne le Programme pour l'environnement dans les Caraïbes, l'évaluation des besoins et le plan de travail ont été achevés et un modèle de centre d'échange d'informations a été mis au point. Dans l'hypothèse où l'appui des donateurs et des partenaires est disponible, il faut maintenant trouver appui et financement pour lancer des initiatives de centres d'échange d'informations du Programme d'action mondial dans le cadre d'autres programmes relatifs aux mers régionales au début de 2001.

329. Deux nouvelles évaluations régionales des pollutions dues à des activités terrestres ont été publiées, et on peut se les procurer en anglais sous forme électronique sur le site du Programme d'action mondial <www.gpa.unep.org> : a) évaluation des sources de pollution et des activités telluriques affectant le milieu marin dans la région d'Asie orientale (Rapports et études des mers régionales No 173); et b) évaluation des sources de pollution et des activités telluriques affectant le milieu marin et côtier et les eaux douces de la région des îles du Pacifique (Rapports et études des mers régionales No 174). Par ailleurs, le Bureau de coordination du Programme d'action mondial a établi des liens étroits de collaboration avec des programmes ne dépendant pas du PNUE, le Programme relatif aux mers régionales de la Commission d'Helsinki pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique (HELCOM) (voir par. 386 et 387), la Commission OSPAR (pour l'Atlantique Nord) (voir par. 388 et 389) et l'organisme de protection du milieu marin arctique (voir par. 390 à 392) en ce qui concerne des échanges d'information et de données d'expérience, leur contribution à l'évaluation intergouvernementale de 2001 et le jumelage de leurs sites Web respectifs.

330. Pour le Pacifique, une évaluation récente de la réaction des pays de la région au Programme d'action mondial a recensé les principales sources de la pollution marine : les déchets domestiques; les polluants agricoles; les polluants industriels; l'altération, la détérioration et la destruction de l'habitat, y compris par le dragage, l'extraction de sable et l'exploitation minière des fonds marins. À cet égard, le Bureau de coordination du Programme mondial est en train de mettre au point un programme de travail pour 2002-2006 en collaboration avec le secrétariat de la Convention sur la protection des ressources naturelles et de

l'environnement de la région du Pacifique Sud, qui sera l'interlocuteur régional du Programme d'action mondial. Le même type de programme sera exécuté pendant cette même période pour la région des grandes Antilles, le Groupe régional de coordination des Caraïbes étant l'interlocuteur régional du Programme d'action mondial.

331. Au niveau national, le Fonds pour l'environnement mondial et le Programme d'action mondial sont en train d'établir la version définitive d'une proposition de projet concernant la mise au point et l'exécution de programmes d'action nationaux dans le cadre de programmes relatifs aux mers régionales, consacrés aux activités terrestres, comme le tourisme, les ports, les baies et les estuaires, dans 20 pays (Arabie saoudite, Brésil, Colombie, Costa Rica, Égypte, Géorgie, Inde, Indonésie, Jamaïque, Jordanie, Panama, Philippines, République de Corée, République populaire démocratique de Corée, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Soudan, Sri Lanka, Vanuatu et Yémen); ce projet sera présenté au FEM.

332. Lors de la première réunion du Processus consultatif (voir par. 612 à 615), le Bureau de coordination du Programme d'action mondial a été invité à faire un exposé sur les « Conséquences économiques et sociales de la pollution et de la dégradation du milieu marin, en particulier dans les zones côtières : aspects internationaux de la lutte contre la pollution du milieu marin ».

333. Au cours de la période considérée, le Bureau de coordination du Programme d'action mondial a participé à diverses réunions où les préparatifs de la réunion intergouvernementale d'évaluation du Programme d'action mondial ont été examinés, notamment :

- La réunion d'experts de haut niveau désignés par les gouvernements du Programme relatif aux mers régionales proposé pour le Pacifique du Nord-Est, à Panama, du 5 au 8 septembre 2000, qui a examiné un projet de convention régionale pour la protection et le développement durable des zones marines et côtières (dont une composante importante est la pollution due aux activités terrestres);
- La Conférence sur les zones côtières du Canada, à Saint John, du 17 au 22 septembre 2000, pendant laquelle deux sessions concernant le Programme d'action mondial ont été organisées, l'une consacrée aux enseignements tirés et à la façon de faire

avancer l'exécution du Programme d'action mondial dans le cadre de la réunion intergouvernementale d'évaluation et l'autre consacrée aux eaux usées municipales;

- Le séminaire de l'Institut international de l'océan sur le codéveloppement et la sécurité à l'échelle du bassin méditerranéen, à Malte, les 21 et 22 septembre 2000, dont le suivi a permis au secrétariat du Plan d'action pour la Méditerranée et au Bureau de coordination du Plan d'action de se mettre d'accord sur la contribution de la région méditerranéenne à la réunion intergouvernementale d'évaluation du Programme d'action mondial, la participation du Plan d'action pour la Méditerranée aux comités directeurs des deux projets de moyenne envergure du Fonds pour l'environnement mondial et du Programme d'action mondial, d'organiser des jumelages avec d'autres programmes relatifs aux mers régionales afin de faciliter l'application du Programme d'action mondial et l'exécution du Mandat de Jakarta avec le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique;
- La troisième Réunion mondiale des conventions et plans d'action pour les mers régionales, à Monaco, du 5 au 10 novembre 2000, au cours de laquelle les secrétariats de 17 programmes relatifs aux mers régionales ont décidé de prendre la direction, avec le Bureau de coordination du Programme d'action mondial, des préparatifs régionaux de la réunion intergouvernementale d'évaluation du Programme d'action mondial, afin de renforcer les liens avec les activités du Programme mondial et de collaborer avec le Bureau de coordination du Programme mondial et le secrétariat de la Convention sur la diversité biologique pour traiter la catégorie du Programme d'action mondial consacrée à l'altération et à la destruction de l'habitat (voir par. 378 à 382);
- Le cinquième Forum mondial du Conseil de coopération pour l'approvisionnement en eau et l'assainissement, à Iguazu (Brésil), en novembre 2000, où ont été présentées les recommandations relatives à la prise de décisions sur les eaux usées municipales (mises au point conjointement par le Bureau de coordination du Programme d'action mondial, l'Organisation mondiale de la santé, Habitat et le Conseil de coopération pour l'approvisionnement en eau et l'assainissement);

- La Réunion intergouvernementale du Pacifique du Nord-Ouest, à Tokyo, du 3 au 4 décembre 2000, qui a abouti à la mise au point d'un programme d'action régional consacré aux pollutions dues aux activités terrestres.

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

334. La part de la pollution par immersion de déchets dans l'ensemble des intrants susceptibles de polluer les océans est estimée à 10 %. La maîtrise de la pollution du milieu marin causée par l'immersion des déchets est liée à l'adoption préalable de solutions adéquates en ce qui concerne l'élimination des sources terrestres de pollution du milieu marin et d'une façon générale à la bonne gestion des déchets.

335. L'Assemblée générale des Nations Unies, dans la résolution sur « Les océans et le droit de la mer », qu'elle a adoptée lors de sa cinquante-cinquième session, a exprimé une nouvelle fois sa préoccupation devant la dégradation du milieu marin par la pollution par immersion de déchets dangereux, notamment de matières radioactives, de déchets nucléaires et de produits chimiques dangereux et a instamment invité les États à prendre toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution du milieu marin par immersion, conformément à la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières de 1972 (Convention de Londres). L'Assemblée a à nouveau engagé les États à devenir parties au Protocole de 1996 relatif à la Convention de 1972 et à en appliquer les dispositions.

336. En janvier 2001, 78 États étaient parties contractantes à la Convention de Londres et 13 États avaient ratifié le Protocole de 1996. Plusieurs pays ont informé l'OMI qu'ils ratifieraient le Protocole, ou y adhèreraient, sous peu<sup>126</sup>. Il est donc probable que celui-ci entrera en vigueur en 2002 (26 ratifications ou adhésions sont nécessaires à son entrée en vigueur, dont 15 doivent être celles de Parties contractantes à la Convention de Londres. Dans sa contribution au présent rapport, l'OMI a indiqué que l'entrée en vigueur du Protocole serait suivie d'une période de transition pendant laquelle le régime de 1972 et celui de 1996 seraient tous deux appliqués. Les gouvernements qui sont encore parties à la Convention devraient devenir parties au Protocole dès que possible afin d'assurer que le Protocole de 1996 se substitue entièrement à la

Convention de 1972 en tant que réglementation internationale unique de l'immersion des déchets en mer.

337. *Relations entre le Protocole de 1996, la Convention de Londres de 1972 et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.* Le régime qu'établit le Protocole de 1996 est plus strict que celui qu'avait instauré la Convention de Londres de 1972. Le Protocole interdit notamment l'immersion de tout déchet, ou de toute autre matière, à l'exception de certains matériaux dont la liste qui figure en annexe (matériaux de dragage et boues d'égouts, déchets de poisson ou matières provenant d'opérations de transformation industrielles du poisson, navires, plates-formes ou autres ouvrages en mer, matériaux géologiques inertes et inorganiques, matières organiques d'origine naturelle, objets volumineux, principalement en fer ou en acier, en béton, etc.).

338. L'une des questions qui se pose aux États qui sont parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ne sont parties ni au Protocole de 1996, ni à la Convention de 1972, est celle de savoir lequel des deux instruments – Protocole de 1996 ou Convention de Londres de 1972 – contient les règles et normes internationales auxquelles il est fait référence aux articles 210 et 216 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et établit donc la norme minimale applicable en ce qui concerne les lois et réglementations nationales que les Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer doivent adopter et appliquer, qu'elles soient ou non parties à la Convention de 1972 ou au Protocole de 1996.

339. *Directives pour l'évaluation des déchets.* Les Directives pour l'évaluation de chacun des huit déchets dont l'immersion est autorisée en vertu du Protocole de 1996 (dont la liste figure au paragraphe 337), ont été adoptées par les Parties contractantes à la Convention de Londres lors de la vingt-deuxième Réunion consultative de septembre 2000. Ces Directives, qui peuvent également être utilisées pour l'évaluation des déchets dont l'immersion est autorisée par la Convention de Londres<sup>127</sup>, indiquent les étapes à suivre en vue de recueillir les avis scientifiques et techniques nécessaires à la formulation d'un ensemble d'options adéquates en matière de gestion de déchets ainsi qu'à l'évaluation de la mise en oeuvre de la solution retenue.

340. Les Parties sont convenues de poursuivre l'examen des Directives et de les actualiser au bout de cinq ans, ou si l'évolution des techniques et les résul-

tats de la recherche scientifique le justifie. Les Parties sont également convenues de réexaminer dans quatre ans la pertinence des dispositions internationales relatives à la mise au rebut de navires par immersion en mer en tenant compte des leçons tirées de l'application des Directives pour l'évacuation des déchets concernant spécifiquement les navires.

341. *Respect et application des dispositions de la Convention de Londres.* Il est difficile d'évaluer l'ampleur des rejets de déchets en mer. Selon les renseignements communiqués par le secrétariat de la réunion consultative, un faible pourcentage seulement des Parties contractantes à la Convention de Londres respectent leurs obligations de notification et d'établissement de rapports au titre de l'article VI (4) de la Convention et ont envoyé des rapports au secrétariat sur leurs rejets de déchets en mer entre 1976 et 1998<sup>128</sup>. Il est vrai que l'initiative prise l'année dernière par les Parties contractantes pour régler cette question (voir A/55/61, par. 162 à 164), à savoir l'envoi d'un questionnaire (LC.2/Circ.403) à toutes les parties, demandant des renseignements sur les obstacles rencontrés dans ce domaine, n'a suscité que peu de réponses. Seules 15 des 78 Parties contractantes ont répondu, ce qui ne permet pas de tirer de conclusions définitives sur les vues et les besoins des États dans ce domaine. La vingt-deuxième Réunion consultative a demandé au secrétariat de prendre un nouveau contact avec les États concernés afin de les encourager à répondre au questionnaire et à communiquer leurs rapports d'urgence.

342. L'OMI a mentionné, parmi les autres initiatives prises pour faire respecter les dispositions de la Convention, l'élaboration « d'orientations » relatives à l'application du Protocole de 1996 par les États, et notamment la mise en place d'un groupe de travail par correspondance chargé d'élaborer une proposition qui serait présentée, pour adoption à la Réunion consultative suivante; la mise au point d'une proposition visant à établir un dispositif de mobilisation des fonds pour divers projets qui faciliteraient l'application des dispositions de la Convention de Londres, ainsi que l'élaboration d'un rapport sur les « activités illicites d'immersion des déchets ».

343. La Réunion consultative considérait que la coopération technique était un élément essentiel pour promouvoir l'application de la Convention et du Protocole et est convenu d'élaborer une stratégie de coopération technique à long terme, d'améliorer la coordination

avec les autres organisations internationales, par exemple avec le PNUE et d'intensifier ses activités d'information à l'intention des États qui souhaitent adhérer au Protocole.

344. *Gestion des déchets radioactifs.* La Convention de Londres interdit le rejet en mer de déchets radioactifs. L'Agence internationale de l'énergie atomique a indiqué que toutes les matières, y compris celles qui peuvent être immergées en mer en vertu de la Convention, contiennent des radionucléides d'origine naturelle et artificielle. Comme prévu par la Convention de Londres, l'AIEA a élaboré des définitions et des critères à utiliser pour déterminer si les matières que l'on envisage d'immerger en mer peuvent être traitées comme des matières essentiellement « non radioactives » au sens de la Convention de Londres et consigné ses conseils sur la question dans un rapport publié en mars 1999, sous la cote IAEA-TECDOC-1068 (voir A/54/429, par. 392). Lors de la vingt-deuxième Réunion consultative des Parties contractantes de septembre 2000, l'AIEA a présenté un autre document intitulé « orientations concernant les procédures d'évaluation radiologique permettant de déterminer si des matières à immerger en mer entrent dans le champ d'application de la Convention de Londres de 1972 », qui contient de nouveaux conseils sur ce sujet. Le rapport final qui sera publié en 2001 propose des méthodes d'évaluation permettant de déterminer si les niveaux de radioactivité des matières à immerger sont conformes aux critères d'exemption établis dans le document IAEA-TECDOC-1068.

345. L'AIEA a rapporté qu'elle travaillait depuis quelques années à la collecte d'informations sur tous les intrants radioactifs que l'on trouve dans les océans. En août 1999, elle a publié un rapport sur l'immersion des déchets radioactifs en mer (IAEA-TECDOC-1105) (voir A/55/61, par. 165). Un second rapport sur les accidents et pertes en mer entraînant des rejets effectifs ou potentiels de matières radioactives dans le milieu marin ainsi que sur les accidents et pertes dans lesquels les matières radioactives ont été retrouvées intactes a été présenté à la vingt-deuxième Réunion consultative et sera également publié en 2001. Les informations recueillies sur les rejets de matières radioactives dans les océans sont gérées par le centre d'échanges d'informations sur les substances radioactives qui sera reliée au centre d'échanges d'informations du Programme d'action mondial (voir par. 326 et 327). Une nouvelle base de données, la base de données sur la

radioactivité marine mondiale (GLOMARD), a été mise en place. Elle collecte des données sur la distribution des radionucléides dans les océans Atlantique, Pacifique, Indien et Antarctique et a été très largement utilisée pour établir des séries chronologiques de la répartition mondiale des radionucléides dans l'eau de mer et dans les sédiments.

### c) Pollution par les navires

346. Au cours de leurs opérations normales, les navires rejettent des polluants dans le milieu marin, soit à la suite d'un accident, soit illégalement. Ces polluants sont notamment le pétrole, les substances liquides nocives, les eaux usées, les ordures, les peintures antisalissures ou des organismes aquatiques nuisibles. Toutefois, la plupart des polluants sont rejetés dans le milieu marin lors des opérations habituelles des navires. Jusqu'à 92 % des rejets d'hydrocarbures imputables à des pétroliers se produisent dans des installations terminales lors des opérations de chargement ou de déchargement.

347. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer régit la pollution par les navires en demandant aux États, par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, d'établir des règles et des normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et de réexaminer ces règles régulièrement. Ces règles et normes internationales constituent, pour l'État du pavillon, la norme minimum qu'il doit imposer aux navires battant son pavillon. Les États côtiers peuvent appliquer sur leurs eaux territoriales des règles et normes plus strictes que les normes internationales généralement acceptées à condition toutefois que ces normes ne s'appliquent pas à la conception, à la construction, à l'armement et aux effectifs des navires étrangers et que cela ne porte pas atteinte au droit de passage inoffensif. Dans la zone économique exclusive, les règles et normes internationales généralement acceptées s'appliquent.

348. En dehors des conventions de l'OMI, relatives à la sécurité qui sont essentielles pour la prévention des accidents (voir sect. IV.B du présent rapport), les règles et normes internationales généralement acceptées pour la prévention de la pollution par les navires se trouvent principalement dans la Convention MARPOL 73/78 (voir par. 101). Cette convention établit où et à quelle condition un navire peut rejeter des hydrocarbures (Annexe I), des substances liquides nocives (An-

nexe II), des eaux usées (Annexe IV) et des ordures (Annexe V). L'annexe III de la Convention MARPOL 73/78 contient des dispositions relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis. Enfin, l'OMI élabore actuellement des instruments qui régiront l'utilisation de systèmes antisalissure nocifs et des eaux de ballast (par. 360 à 367).

349. Lors de sa cinquante-cinquième session, en 2000, l'Assemblée générale dans sa résolution sur les océans et le droit de la mer a exprimé une nouvelle fois sa préoccupation devant la dégradation du milieu marin par la pollution due aux navires, qui prend notamment la forme de rejets illicites d'hydrocarbures et d'autres substances nuisibles et a invité instamment les États à prendre toutes les mesures possibles pour prévenir la pollution du milieu marin par les navires, conformément à la Convention MARPOL 73/78.

*i) Principaux faits nouveaux concernant les annexes de MARPOL*

*Entrée en vigueur des amendements adoptés en 2001*

350. Les amendements aux annexes I et II, adoptés en juillet 1999 par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) [résolution MEPC.78(43)], décrits au paragraphe 401 du document A/54/429, sont entrés en vigueur le 1er janvier 2001. Les amendements à l'annexe III, adoptés par la résolution MEPC.84(44) en mars 2000, entreront en vigueur le 1er juillet 2001<sup>129</sup>.

*Nouveaux amendements adoptés en 2000*

351. Outre les amendements à l'annexe III, qui ont été adoptés en mars 2000, de nouveaux amendements à l'annexe V de la Convention MARPOL ont été adoptés lors de la quarante-cinquième session du MEPC, tenue en octobre 2000, [résolution MEPC.89(45)] et devraient entrer en vigueur le 1er mars 2002, selon le système d'acceptation tacite des amendements. Ces amendements concernent, entre autres, l'actualisation de la définition de « la terre la plus proche », ainsi que l'inclusion des cendres de matières plastiques incinérées, qui peuvent contenir des métaux lourds ou d'autres résidus toxiques dans la liste des produits dont l'évacuation dans la mer est interdite. Le MEPC a également adopté un amendement aux Directives révisées pour la mise en oeuvre de l'annexe V de la

Convention MARPOL, par sa résolution MEPC.92 (45)<sup>130</sup>.

*Abandon progressif des navires à coque simple*

352. À la suite du naufrage de l'*Erika*, les compagnies de navigation se sont beaucoup intéressées, l'année dernière, à la question de la pertinence des règles et normes internationales existantes et, dans le cadre de la Convention MARPOL, au calendrier actuel d'abandon progressif des pétroliers à coque simple. L'OMI a indiqué que le MEPC, lors de sa quarante-cinquième session, avait approuvé la première mesure officielle en vue de l'application d'un calendrier international d'abandon accéléré des pétroliers à coque simple. Cette approbation a ouvert la voie à l'adoption d'un amendement à la règle 13G de la Convention MARPOL lors de la quarante-sixième session du MEPC; dont la date a déjà été avancée à avril 2001 afin de permettre que les nouvelles règles soient appliquées dès que possible<sup>131</sup>.

353. L'OMI a expliqué que le projet de révision de la règle 13G élaborée par un groupe de travail du MEPC contenait deux propositions distinctes, A et B, en vue de l'abandon progressif des pétroliers à coque simple. Dans les deux propositions, les pétroliers de la catégorie 1 [pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes, qui ne satisfont pas aux prescriptions minimales concernant les citernes de protection à ballast séparé appelés pétroliers pré-MARPOL] seront progressivement éliminés entre le 1er janvier 2003 et le 1er janvier 2007, selon l'année de leur livraison. Les pétroliers de la catégorie 2 [c'est-à-dire les pétroliers de même taille que les pétroliers de catégorie 1, qui satisfont aux prescriptions concernant les citernes de protection à ballast séparé (pétroliers MARPOL)], construits en 1986 ou avant, seront éliminés après la vingt-cinquième année de service dans les deux cas de figure, mais les navires de la catégorie 2 construits après 1986 seraient progressivement éliminés entre 2012 et 2015, en vertu de la proposition A et entre 2012 et 2017, en vertu de la proposition B. Dans le cas des pétroliers de la catégorie 3 (pétroliers dont le tonnage est inférieur à celui des pétroliers de la catégorie 1 et de la catégorie 2), construits en 1987 ou avant, les deux propositions prévoient l'abandon progressif des navires entre 2003 et 2013, tandis que les navires construits après 1987 seraient éliminés entre 2013 et 2015 en vertu de la proposition A, et entre 2013 et 2017 en vertu de la proposition B. Les pétroliers de catégorie 1 et de catégorie 2 au-delà des années 2005 et

2010, respectivement, ne pourraient continuer à être exploités que si le système d'évaluation de l'état du navire leur a été appliqué.

354. L'OMI a indiqué que les membres du MEPC convenaient généralement que l'abandon progressif des pétroliers à coque simple devait être considéré comme l'une seulement des mesures nécessaires à l'élimination des pétroliers ne correspondant pas aux normes. Le groupe de travail a dressé une liste préliminaire des questions à examiner. Le Comité a invité le Comité de sécurité maritime à créer un groupe de travail lors de sa soixante-treizième réunion, en novembre et décembre 2000, afin de procéder à un examen approfondi de toutes les mesures figurant sur la liste et, de distinguer en un premier temps entre les questions relatives à la sécurité maritime et les questions liées à l'environnement. Le Comité de la sécurité maritime demanderait également aux sous-comités techniques d'approfondir certaines questions et de faire rapport au MEPC et au Comité en leur proposant un programme de mise en oeuvre.

355. L'OMI a déclaré que la plupart des délégations avaient accueilli avec intérêt, mais avec une certaine prudence, la révision de la règle 13G qui était proposée et s'étaient félicitées de l'esprit constructif dans lequel la réunion avait abordé cette question.

*Pollution provenant des navires de pêche et des petits bateaux*

356. Il a été constaté dans de nombreux pays, et dans le cadre de nombreux projets, que les navires de pêche sont une des principales sources de pollution marine, rejetant des débris, des vieux filets de pêche et des effluents. D'autres problèmes résulteraient de l'absence de réglementation du transport et de l'avitaillement en mer des navires de pêche. Lors de l'atelier sur la prévention de la pollution des mers dans la région Asie-Pacifique, qui s'est tenu à Townsville (Australie) du 7 au 12 mai 2000<sup>132</sup>, il a été noté que les villages de pêcheurs étaient souvent peu sensibles à ces problèmes, ce qui contribuait à les aggraver, et qu'il était donc nécessaire de sensibiliser et de former les pêcheurs. Il a également été observé au cours de l'atelier que les petits bateaux, y compris les yachts et autres bateaux de plaisance, constituaient également une menace pour le milieu marin dans la mesure où ils sont source de débris et de déchets et sont susceptibles de transporter des organismes aquatiques nuisibles.

357. Dans sa résolution 55/8 du 30 octobre 2000 intitulée « La pêche hauturière au grand filet dérivant, la pêche non autorisée dans les zones relevant de la juridiction nationale et en haute mer, prises, accessoires et déchets de la pêche et autres faits nouveaux », l'Assemblée générale a demandé à l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, à l'OMI, aux organisations et arrangements nationaux et sous-régionaux de gestion des pêches et autres organisations intergouvernementales compétentes d'examiner en priorité la question des débris marins dans le cadre de la pêche et, s'il y a lieu, de contribuer à une meilleure coordination et d'aider les États à appliquer pleinement les accords internationaux pertinents, notamment l'Annexe V de la Convention MARPOL et les directives pour la mise en oeuvre de l'Annexe V.

358. Pour résoudre les problèmes posés par les débris marins, provenant en particulier d'appareils de pêche abandonnés, il a été proposé d'autres solutions, notamment l'élaboration d'un plan d'action international visant à empêcher l'abandon d'appareils de pêche, de réduire au minimum leur perte et de maximiser leur récupération<sup>133</sup> et de donner une plus grande efficacité aux dispositions de l'Annexe V, en y intégrant les dispositions des directives pour la mise en oeuvre de l'Annexe V se rapportant aux appareils de pêche rejetés ou perdus, en particulier aux dispositions relatives à l'établissement de rapports sur le rejet à la mer ou la perte d'appareils de pêche et de déchets provenant des opérations des navires<sup>134</sup>.

*ii) Progrès réalisés dans l'élaboration de nouveaux instruments*

359. Au cours de la période considérée, l'OMI s'est concentrée sur deux autres grands thèmes, à savoir le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles et la gestion des eaux de ballast, et leur réglementation au niveau mondial.

*Projet de convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles*

360. L'OMI a signalé que le Comité de la protection du milieu marin avait approuvé en principe le projet de convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles<sup>135</sup>, qui avait été élaboré conformément à la résolution A.895(21) de l'Assemblée de l'OMI sur les systèmes antisalissure utilisés sur les navires, adoptée en novembre 1999, dans laquelle l'Assemblée priait le Comité d'élaborer un instrument

mondial juridiquement obligatoire pour faire face au problème. La résolution préconisait l'interdiction à l'échelle mondiale de l'application de composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure pour les navires d'ici au 1er janvier 2003, et l'interdiction totale de la présence de ces composés d'ici au 1er janvier 2008. Un certain nombre de questions devaient encore être examinées, en particulier les conditions de l'entrée en vigueur, avant la tenue de la Conférence au cours de laquelle il était prévu d'adopter la convention, en octobre 2001.

361. Aux termes de la convention proposée, les parties seraient tenues d'interdire et/ou de limiter l'utilisation de systèmes antisalissure nuisibles sur les navires battant leur pavillon. La convention s'appliquerait à tous les navires; les navires jaugeant plus de (à décider) seraient dans l'obligation de faire vérifier leurs systèmes antisalissure et de détenir un certificat du système antisalissure. Les systèmes antisalissure dont l'utilisation serait interdite ou limitée seraient énumérés dans l'annexe I à la convention. Dans un premier temps, seuls figureraient dans l'annexe les « composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure ».

362. La convention autoriserait l'inscription d'autres substances dans l'annexe, une procédure étant prévue à cet effet, conformément à laquelle une proposition tendant à interdire ou restreindre l'utilisation d'une substance donnée serait soumise à un groupe d'experts constitué par l'OMI, qui procéderait à une évaluation des effets néfastes du système antisalissure particulier. La convention établirait le modèle du certificat international du système antisalissure et prévoirait des procédures de visite et de délivrance des certificats.

363. Outre les informations fournies par l'OMI, l'attention est appelée sur deux articles du projet de convention, placés entre crochets. Si le libellé du projet d'article sur le « Règlement des différends » est adopté sous sa forme actuelle, les parties pourront décider du moyen pacifique de régler leurs différends, y compris le recours aux procédures de règlement des différends prévues par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En revanche, l'article intitulé « Rapport avec le droit international et d'autres accords », s'il est adopté tel que proposé, disposera qu'aucune disposition de la convention ne portera atteinte aux droits et obligations d'aucun État découlant du droit international coutumier tel qu'il s'exprime au travers de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ou

en vertu de tout accord international existant. On peut se demander s'il est judicieux de ne voir dans la convention qu'un simple reflet du droit international coutumier, eu égard à l'appel lancé chaque année par l'Assemblée générale à tous les États qui ne l'ont pas encore fait d'y devenir partie afin de réaliser l'objectif d'une participation universelle. La référence à « tout accord international existant » n'est pas non plus très claire, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer répondant également à cette description.

*Transport d'organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast*

364. On estime qu'environ 10 milliards de tonnes d'eau de ballast sont transférées, chaque année, dans le monde, déchargeant dans un milieu marin autre que celui d'origine des espèces marines qui pourront avoir des effets nuisibles sur l'environnement là où elles sont déversées. Le Programme mondial de gestion des eaux de ballast [Global Ballast Water Management Programme (GloBallast)] est une nouvelle initiative qui vise à faire face à ce grave problème écologique. Le projet OMI/FEM/PNUD intitulé « Élimination des obstacles à la mise en oeuvre effective des mesures de contrôle et de gestion des eaux de ballast dans les pays en développement » s'efforce d'aider les pays à appliquer des mesures permettant de contrôler effectivement l'introduction d'organismes aquatiques nuisibles (voir par. 583 ainsi que le site Web de GloBallast à <<http://globallast.imo.org>>).

365. On peut aussi, pour faire face au problème, mettre au point des règlements obligatoires. L'OMI a fait part des progrès réalisés par le Groupe de travail du MEPC (voir également A/55/61, par. 189) dans l'élaboration de nouveaux règlements de la gestion des eaux de ballast et des sédiments en vue de prévenir le transfert d'organismes aquatiques nuisibles. Il est prévu de tenir une conférence diplomatique en 2002 ou 2003 pour adopter les nouvelles mesures. L'instrument proposé prévoit une solution en deux temps. Dans un premier temps, tous les navires se verraient imposer un certain nombre d'obligations qui se matérialiseraient dans la mise au point d'un plan de gestion des eaux de ballast et des sédiments et la tenue d'un registre de ballastage; et les nouveaux navires seraient tenus d'appliquer certaines procédures de gestion des eaux de ballast et des sédiments conformes à une norme ou un ensemble de normes données. Après une période d'adaptation, les navires existants seraient tenus d'appliquer des procé-

dures de gestion des eaux de ballast qui, toutefois, pourraient différer de celles que devraient appliquer les nouveaux navires.

366. Dans un deuxième temps, seraient imposées des prescriptions spéciales à l'égard de certaines zones et, notamment, fixés les modalités et critères pour l'établissement des zones dans lesquelles des mesures de contrôle supplémentaires pourraient être imposées au ballastage et au déballastage. Il a été souligné, à la quarante-cinquième session du MEPC, que la définition des zones de ballastage ou de déballastage devrait être examinée de près au regard des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>136</sup>. Le Groupe de travail a demandé conseil quant aux incidences et limitations que l'article 196 et d'autres articles pertinents de la Convention pouvaient avoir sur l'établissement de zones de gestion des eaux de ballast au-delà d'une zone économique exclusive<sup>137</sup>.

367. L'OMI a signalé que le Groupe de travail avait confirmé que la seule technique d'application généralisée dont on disposait à l'heure actuelle pour empêcher la propagation d'organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast consistait en l'échange de ballastages en haute mer, que l'on devait continuer de pratiquer. Il soulignait toutefois que cette technique présentait un certain nombre de limitations. Elle était en effet d'une efficacité inégale lorsqu'il s'agissait d'éliminer des organismes – le pourcentage éliminés dépendant du type d'organisme et la qualité des eaux déversées dépendant de la qualité de l'eau initialement embarquée. Elle avait également des limites géographiques. En outre, les navires existants devaient se plier à des contraintes opérationnelles, si les nouveaux navires pouvaient être conçus de manière à permettre l'échange de ballastages dans des conditions beaucoup plus diverses. Le Groupe de travail a conclu que le développement technologique pourrait déboucher sur des techniques de traitement de remplacement nettement plus fiables, mais qu'en attendant il n'y avait pas d'autre solution que l'échange de ballastages.

*iii) Responsabilité et indemnisation pour dommages causés par les hydrocarbures*

*Augmentation du montant de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*

368. Le Protocole de 1992 à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dom-

mages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC) rend l'armateur objectivement responsable des dommages entraînés par un événement polluant. Lorsqu'un accident de mer entraîne des dommages dus à la pollution qui dépassent l'indemnisation prévue par la Convention CLC, le Protocole de 1992 à la Convention internationale de 1971 (Convention de 1971) portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds d'indemnisation), qui est alimenté par les contributions des importateurs de pétrole, pourra verser le complément d'indemnités. Le régime mis en place par les deux traités fait donc en sorte que le poids de l'indemnisation soit réparti plus également entre l'armateur et les chargeurs.

369. L'OMI a signalé que, à sa quatre-vingt-deuxième session (octobre 2000), le Comité juridique avait adopté des amendements concernant la Convention CLC et le Fonds d'indemnisation<sup>138</sup>. Ceux-ci, qui élèvent de 50 % le plafond du montant versé à titre d'indemnisation aux victimes de la pollution par les hydrocarbures déversés par les navires-citernes, devraient entrer en vigueur le 1er novembre 2003 à moins que des objections ne soient reçues d'un quart des États contractants d'ici à cette date.

370. L'élévation du plafond prévu a été décidée suite à deux événements graves – le dernier concernant le *Nakhodka*, s'est produit en 1997 au large des côtes du Japon, et le deuxième, la catastrophe de l'*Erika*, est survenu au large des côtes françaises, en décembre 1999. En vertu des amendements à la Convention CLC, le plafond de l'indemnisation fixé à 59,7 millions de droits de tirage spéciaux (76,5 millions de dollars des États-Unis) par le Protocole de 1992 est porté à 89,77 millions de droits de tirage spéciaux (environ 115 millions de dollars) pour les navires supérieurs à 140 000 tonneaux de jauge brute. En vertu des amendements concernant le Fonds d'indemnisation, le montant maximal des indemnités que celui-ci devra verser par incident (y compris le plafond fixé en vertu des amendements à la Convention CLC) passe de 135 millions de droits de tirage spéciaux (173 millions de dollars) à 203 millions de droits de tirage spéciaux (260 millions de dollars). Toutefois, lorsque la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue de trois États est supérieure à 600 millions de tonnes d'hydrocarbures par an, le montant maximal de l'indemnisation est porté de 200 millions de droits de

tirage spéciaux (256 millions de dollars) à 300,74 millions de droits de tirage spéciaux (386 millions de dollars).

371. Outre les informations fournies par l'OMI, il convient de souligner que la Convention de 1971 cessera d'être en vigueur à compter du 27 mars 2001, date à laquelle le Protocole de 2000 entrera en vigueur. Le Protocole de 2000 à la Convention de 1971 adopté par une conférence internationale modifie le paragraphe 1 de l'article 43 de la Convention et facilite la cessation ordonnée de la Convention tout en veillant à ce que le Fonds d'indemnisation soit en mesure d'assumer pleinement son obligation de verser une indemnisation aux victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures visés par la Convention<sup>139</sup>. Cette modification était devenue nécessaire du fait que la plupart des principaux États contractants qui versaient des contributions importantes au Fonds d'indemnisation de 1971 avaient quitté celui-ci pour adopter le régime établi en 1992 (voir également A/54/429, par. 439). Le Fonds de 1971 perdait donc de sa viabilité financière. La Conférence a également adopté une résolution intitulée « Résolution sur la cessation de la Convention de 1971 portant création du Fonds et l'adhésion aux Protocoles de 1992<sup>140</sup> ».

*Projet de convention internationale  
sur la responsabilité civile pour les dommages  
dus à la pollution par les hydrocarbures de soute*

372. L'OMI a signalé qu'une conférence diplomatique devait se réunir en mars 2001 pour adopter une convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute<sup>141</sup>. En adoptant un ensemble complet de règles internationales unifiées régissant le versement rapide d'une indemnisation appropriée à toutes les victimes de la pollution par les navires, la convention proposée mettrait la dernière main à la tâche entreprise par le Comité 30 ans auparavant.

## 2. Coopération régionale

### a) Examen du programme et des plans d'action du PNUD relatifs aux mers régionales

373. Le PNUE est en train de donner une nouvelle impulsion au Programme relatif aux mers régionales. Lancé en 1974, ce programme vise à revoir périodiquement les plans d'action adoptés lors de réunions intergouvernementales de haut niveau. À l'heure ac-

tuelle, 15 régions<sup>142</sup> sont concernées par ces plans d'action, dont 11 dans le cadre de conventions relatives aux mers régionales (voir annexe V). Le PNUE a conduit les négociations concernant les 12 conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales. Il appuie également celles qui se déroulent dans la région du Pacifique du Nord-Est et la partie septentrionale de l'Atlantique du Sud-Ouest.

374. Le Programme et les plans d'action relatifs aux mers régionales visent principalement à promouvoir la gestion intégrée et le développement durable des zones côtières et des bassins fluviaux associés, ainsi que de leurs ressources aquatiques vivantes, à favoriser l'application de mesures techniques, institutionnelles, administratives et juridiques qui permettent d'améliorer la protection du milieu côtier et marin et à faciliter l'évaluation de ce milieu, notamment ses caractéristiques et son évolution.

375. Si les 140 États<sup>143</sup> qui participent à l'un au moins des programmes ou plans d'action ne sont pas tous parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le Programme est un exemple de l'application des dispositions générales contenues dans la partie XII de la Convention, dont l'obligation qui est faite aux États de coopérer aux plans mondial et régional dans les domaines concernant la protection et la préservation du milieu marin (art. 192 et 197).

376. Le PNUE a commencé à donner une nouvelle impulsion au Programme, après l'adoption, en 1995, du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres (par. 320 à 333). En février 1999, dans sa décision 20/19 A, le Conseil d'administration du PNUE a souligné qu'il était nécessaire que le Programme des Nations Unies pour l'environnement renforce le Programme relatif aux mers régionales, principal moyen de mise en oeuvre de ses activités au titre du chapitre 17 d'Action 21.

377. Comme suite à cette initiative, la deuxième Réunion mondiale relative aux conventions et plans d'action concernant les mers régionales s'est tenue à La Haye du 5 au 8 juillet 1999.

378. La troisième Réunion mondiale des conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales (appelée ci-après « la Réunion ») s'est tenue à Monaco du 6 au 11 novembre 2000. Elle avait quatre objectifs principaux : a) promouvoir et intensifier la collaboration latérale entre les secrétariats des conventions et des plans

d'action relatifs aux mers régionales en abordant plus efficacement la question de la protection et de l'utilisation écologiquement rationnelle du milieu marin; b) renforcer les liens entre les conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales, d'une part, et les conventions mondiales relatives à l'environnement ainsi que les accords connexes, d'autre part; c) renforcer les liens entre les conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales et le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, grâce à des actions concrètes et concertées; et d) relancer l'application des conventions relatives aux mers régionales.

379. Une table ronde sur les questions et problèmes importants concernant les conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales a été organisée à la troisième Réunion. La question la plus fréquemment soulevée par les représentants des secrétariats des conventions et plans d'action concernait les contraintes financières qui retardent l'application de ces instruments. D'autres sujets de préoccupation ont aussi été fréquemment abordés : a) échange de l'information insuffisant; b) nécessité d'une participation accrue de la société civile et du secteur privé; c) mise en oeuvre et suivi de l'application des instruments; d) prévention de la pollution marine et intervention de secours; e) amélioration de la surveillance.

380. Les participants ont proposé de convier des représentants des transports maritimes, de l'industrie chimique et du tourisme à participer à la quatrième Réunion afin d'étudier la possibilité d'une collaboration plus étroite dans le cadre des programmes consacrés aux mers régionales, s'agissant notamment du financement des activités.

381. La Réunion a invité la Division des conventions relatives à l'environnement, du PNUE, à établir un document, pour examen par le Conseil d'administration à sa vingt et unième session prévue du 5 au 9 février 2001, sur les moyens de renforcer les travaux du Programme, en vue de poursuivre l'actualisation du programme relatif aux mers régionales.

382. Elle a également adopté des recommandations concernant : a) les nouveaux modes de financement des conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales; b) les nouvelles formes de coopération latérale entre les conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales; l'application du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollu-

tion due aux activités terrestres; c) l'étude et la surveillance des océans; d) le resserrement des liens entre les conventions et les plans d'action relatifs aux mers régionales et les conventions relatives aux produits chimiques; et e) le resserrement des liens entre les conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales et les conventions et accords relatifs à la biodiversité.

383. Dans l'ensemble, les recommandations adoptées invitent à une coopération plus étroite entre les conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales et diverses institutions et secrétariats dont les mandats et objectifs concernent certains aspects du milieu marin. Elles devraient ouvrir une ère de collaboration plus poussée qui devrait favoriser la mise en commun de l'information et de l'expérience acquise ainsi que le renforcement des capacités dans des domaines qui influent sur l'écosystème marin. Les participants à la Réunion ont accueilli avec satisfaction et encouragé la création de partenariats entre les conventions et les plans d'action relatifs aux mers régionales<sup>144</sup>.

384. Les Ministres de l'environnement et les chefs de délégation réunis à Malmö (Suède) du 29 au 31 mai 2000 à l'occasion du premier Forum ministériel mondial pour l'environnement ont adopté la déclaration de Malmö qui affirme notamment que l'évolution de la législation internationale dans le domaine de l'environnement et la mise au point d'une législation nationale offrent une assise solide qui permet de faire face aux principales menaces écologiques actuelles, mais qu'elles doivent s'appuyer sur une action plus rationnelle et mieux coordonnée de la part des secrétariats des conventions internationales.

385. La relance du Programme relatif aux mers régionales a donné lieu à des initiatives intéressantes : en avril 2000, le PNUD a mis en service un site Web consacré aux mers régionales <[www.unep.ch/seas/](http://www.unep.ch/seas/)>; en octobre 2000, une monographie sur le PNUE et les 17 conventions et plans d'action mondiaux relatifs aux mers régionales a été publiée; le PNUE et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) se sont associés en vue d'étudier la possibilité d'une coopération entre le Programme relatif aux mers régionales et les organismes régionaux de gestion des pêcheries; le 9 février 2001, le Conseil d'administration du PNUE a adopté la décision 21/28 d) par laquelle il se félicitait de l'initiative et priait le Directeur exécutif du PNUE, ainsi que la FAO d'appuyer l'action

menée pour renforcer la coopération entre les organismes régionaux de gestion des pêcheries et des conventions et plans d'action relatifs aux mers régionales (voir par. 272 à 278); un projet de document sur le financement des conventions relatives aux mers régionales considérées comme biens collectifs internationaux a également été établi. Ce document traite de la possibilité de mettre en place des mécanismes financiers novateurs afin de mobiliser des ressources à l'appui des secrétariats des conventions et des activités des plans d'action pour les régions du Pacifique du Nord-Est et des Caraïbes<sup>145</sup>.

## b) Autres régions

### i) Commission pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique

386. La Convention de 1992 sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki de 1992) est entrée en vigueur le 27 janvier 2000, remplaçant la Convention d'Helsinki de 1974. Les parties sont tenues de prendre toute mesure législative, administrative ou autre mesure pertinente afin de prévenir et d'éliminer la pollution et de promouvoir la restauration écologique de la région de la mer Baltique et la préservation de son équilibre écologique<sup>146</sup>. La Commission agit par l'intermédiaire de cinq organes subsidiaires et d'un groupe de travail chargé de l'application du programme, qui sont eux-mêmes épaulés par divers projets et groupes de travail<sup>147</sup>.

387. La Commission d'Helsinki a lancé un nouveau projet qui vise à préserver la sécurité des transports maritimes. D'après les chiffres communiqués lors de la deuxième réunion du Groupe de travail sur la pollution due aux activités maritimes de la Commission qui s'est tenue à Bruxelles en janvier 2001, il faut s'attendre à une augmentation du nombre des cas de pollution en mer dus à des avaries. Une étude menée en mer Baltique sur ce type d'accident entre 1989 et 1999 a permis de recenser 232 avaries dont un cinquième se sont soldées par une marée noire. Les zones à haut risque sont situées à proximité des ports et dans les détroits. Le projet prévoit de procéder à un inventaire précis des moyens de transports maritimes pour l'ensemble de la mer Baltique, et de répertorier les zones à risque les plus évidentes. On envisage de prendre des mesures préventives appropriées pour chaque zone à risque. Grâce à ce projet, la Commission d'Helsinki espère pouvoir intervenir en temps réel et selon les priorités établies en vue de protéger les zones maritimes à risque

telles que les zones de reproduction, dans l'intérêt de la région.

### ii) Commission OSPAR pour la protection du milieu marin dans l'Atlantique du Nord-Est

388. Lors de la réunion annuelle qu'elle a tenue à Copenhague du 26 au 30 juin 2000, la Commission OSPAR a adopté deux mesures concernant l'application de sa stratégie sur les substances radioactives : a) l'adoption de plans nationaux ainsi que la communication de prévisions détaillées sur les moyens d'éliminer les substances radioactives issues de sources nucléaires et non nucléaires, ou de réduire les quantités produites; et b) une décision impérative concernant la réduction et l'élimination des rejets, émissions et fuites radioactives, qui émanent notamment des unités de retraitement, adoptée par 12 États<sup>148</sup>.

389. En outre, la Commission a adopté et publié le « Bilan de santé 2000 » concernant l'ensemble de l'Atlantique du Nord-Est. Il avait été fait allusion à ce rapport lors de la réunion ministérielle de 1992, au cours de laquelle les participants s'étaient engagés à établir le document pour 2000. La Commission avait donc décidé, en 1994, de faire des « bilans de santé » de cinq régions de l'Atlantique du Nord-Est : océan Arctique; mer du Nord; Mer celtique; golfe de Gascogne et côtes ibériques; Atlantique. Ces bilans régionaux, publiés séparément, constituent la base du Bilan de santé 2000 qui est constitué de six chapitres consacrés, entre autres, à la géographie, à l'hydrographie et au climat, aux activités humaines, à la chimie, à la biologie, ainsi qu'à une évaluation générale. Les conclusions et recommandations contenues dans le Bilan visent à attirer l'attention sur les problèmes existants et à définir des priorités qui feront l'objet d'un examen ultérieur par les instances compétentes et constitueront la base des travaux à venir.

### iii) Arctique : Programme pour la protection du milieu marin de l'Arctique

390. La deuxième Réunion ministérielle s'est tenue à Barrow (Alaska), les 12 et 13 octobre 2000. Les participants ont établi le plan de travail du Conseil de l'Arctique<sup>149</sup> pour la période 2000-2002. Au cours de la présidence américaine, les quatre groupes de travail sur l'environnement créés par le Conseil ont poursuivi leurs travaux avec succès. Ils ont notamment contribué à l'élaboration et à l'exécution du Programme d'action russe pour la protection du milieu marin de l'Arctique

contre la pollution due aux activités terrestres, ainsi qu'à l'établissement d'une carte des ressources naturelles de la région, susceptibles de subir les effets de la pollution par les hydrocarbures.

391. Les participants à la Réunion ont adopté la Déclaration de Barrow par laquelle ils ont approuvé le document-cadre sur le développement durable établi par le Conseil de l'Arctique qui servira de base à la poursuite de la coopération dans le domaine du développement durable de la région. Le Conseil a également pris note avec satisfaction des travaux entrepris par le Groupe de travail du Programme pour la protection du milieu marin de l'Arctique, consacrés à l'exécution du Programme d'action régional ainsi qu'à l'examen des conventions et accords internationaux relatifs à la prospection et l'exploitation du pétrole et du gaz en mer ainsi qu'aux transports maritimes. Le Conseil a approuvé les futures activités du Programme pour la protection du milieu marin de l'Arctique, telles que présentées dans un rapport aux ministres, reconnaissant par là même que le Programme d'action régional devait être utilisé comme cadre de gestion en vue d'améliorer la collaboration au sein du Groupe de travail, dans l'optique de la protection du milieu marin et des côtes de l'Arctique.

392. Le Conseil a également pris note des travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) consacrés à l'établissement de recommandations pour la navigation dans les zones couvertes de glace de l'Arctique, et a encouragé la poursuite de la coopération dans ce domaine.

#### **D. Développement durable des petits États insulaires en développement**

393. Les océans et les mers ont une incidence immense sur les petits États insulaires en développement<sup>150</sup>, notamment sur leur économie, leur environnement et leur climat. Ils continuent d'être la principale source d'aliments pour la subsistance de nombreux habitants de ces États. Étant tellement tributaires des océans, il est très compréhensible que les petits États insulaires en développement accordent depuis toujours une grande importance aux questions qui s'y rapportent. La vulnérabilité économique et la fragilité écologique spécifiques des petits États insulaires en développement ont amené à intégrer des dispositions spéciales tenant

compte de ces caractéristiques géographiques et de ces vulnérabilités dans le droit international et dans d'autres instruments non contraignants majeurs<sup>151</sup>. L'Assemblée générale des Nations Unies a adopté, à sa cinquante-cinquième session, quatre résolutions concernant spécialement les petits États insulaires en développement et les océans (résolutions 55/202, 55/203, 55/7 et 55/8). Au 31 janvier 2001, 34 des 41 petits États insulaires en développement (voir l'annexe VI au présent rapport) avaient ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; trois d'entre eux, signataires de la Convention, n'ont pas encore fait connaître leur consentement à être lié par la Convention. Vingt et un petits États insulaires en développement sont parties à l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention. Sur les 27 États ayant ratifié l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons de 1995 ou y ayant adhéré, 15 sont des petits États insulaires en développement. Toutefois, les limites de capacité, notamment le manque de main-d'oeuvre qualifiée et spécialisée dans les domaines techniques, associées à des ressources financières limitées, gênent leur action en faveur de l'application intégrale de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'autres accords connexes. La Déclaration et état des progrès accomplis dans l'application du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement, adoptée par l'Assemblée générale à sa vingt-deuxième session extraordinaire en 1999 (voir A/S-22/9/Rev. 1, par. 22), et les conclusions de la première réunion du Processus consultatif (voir A/55/274) ont assez montré qu'il fallait aider les petits États insulaires en développement à s'acquitter pleinement de leurs obligations en vertu des programmes d'action internationaux et d'autres instruments internationaux relatifs aux océans. Le renforcement des capacités dans les domaines de la formation, de la recherche et des aptitudes techniques qui favorisent la gestion durable des mers et des océans est toujours une priorité pour ces États.

394. La coopération entre la communauté internationale et les petits États insulaires en développement est toujours une condition de leur action en vue du développement durable, notamment de la mise en valeur des ressources de l'océan. Il est bien reconnu, comme le souligne également la Déclaration de Malmö<sup>152</sup>, qu'il y a un décalage inquiétant entre les engagements et l'action. Les objectifs décidés par la communauté internationale en ce qui concerne le développement dura-

ble, comme l'adoption de stratégies nationales de développement durable et une augmentation de l'appui aux pays en développement, doivent être réalisés le plus rapidement possible. La Déclaration de Malmö indique par ailleurs que la mobilisation de ressources nationales et internationales, y compris une assistance au développement bien supérieure aux niveaux actuels, est une condition essentielle de réussite de cette entreprise<sup>153</sup>. En ce qui concerne l'aide pour le développement durable des ressources de la pêche, les organismes régionaux de pêche et d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), le Fonds pour l'environnement mondial (FEM)<sup>154</sup>, et dans certains cas les banques régionales, ont apporté une certaine assistance, notamment des ressources techniques et financières<sup>155</sup>. Le FEM et le PNUD ont participé à des projets dans quatre domaines d'activité importants<sup>156</sup> du FEM; celui qui se rapporte de plus près aux questions relatives à l'océan et qui peut avoir une certaine incidence sur le développement durable des petits États insulaires en développement, en particulier dans le domaine de la gestion intégrée du milieu marin et côtier, est le programme relatif aux eaux internationales, consacré en particulier à l'Afrique, à l'Asie et au Pacifique, et à l'Amérique latine et aux Caraïbes<sup>157</sup>. Par ailleurs, le FEM et le PNUD ont organisé des ateliers nationaux et régionaux de renforcement des capacités pour aider les pays bénéficiaires à favoriser un dialogue avec le FEM; ces ateliers ont été organisés dans la sous-région de l'Organisation des États des Caraïbes orientales du 8 au 11 août 2000, dans la sous-région des Caraïbes du 5 au 8 décembre 2000 et à Cuba du 12 au 15 décembre 2000. D'autres ateliers de ce type sont prévus pour 2001, dont une série pour les Comores, Maurice et les Seychelles du 10 au 13 juillet 2001. Une cinquantaine d'ateliers nationaux et régionaux seront organisés sur une période de trois ans.

395. La pêche dans les zones économiques exclusives des petits États insulaires en développement continue à jouer un rôle majeur dans le développement économique de ces États. Toutefois, la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée menace la mise en valeur écologiquement rationnelle des ressources marines vivantes (voir par. 245 à 259). Le manque de capacité et de ressources pour faire respecter les accords internationaux et régionaux, évoqué dans la résolution 55/7 de

l'Assemblée générale, est toujours un motif de préoccupation pour les petits États insulaires en développement dont les zones économiques exclusives sont souvent plus vastes que leur superficie émergée. Une coopération continue avec la communauté internationale dans le domaine du contrôle des activités de pêche et de surveillance dans les zones économiques exclusives des petits États insulaires en développement est importante si l'on veut faire une réalité de la gestion durable des ressources de l'océan au sein des zones économiques exclusives.

396. Parmi les principales initiatives récentes concernant la préservation et la conservation des ressources marines et du milieu marin des petits États insulaires en développement, on peut citer la conclusion des négociations relatives à la Convention sur la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs du Pacifique Centre et Ouest<sup>158</sup> (voir par. 277) et l'adoption de la résolution 55/203 de l'Assemblée générale, du 20 décembre 2000, portant sur la promotion d'une approche intégrée de la gestion de la zone de la mer des Caraïbes dans la perspective du développement durable. L'objectif de la Convention est de garantir, par une gestion efficace, la conservation à long terme et l'utilisation durable des stocks de poissons grands migrateurs du Pacifique Centre et Ouest dans le respect de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons de 1995<sup>159</sup>. La résolution 55/203 demande à la communauté internationale d'apporter coopération et aide en vue de la protection de la mer des Caraïbes. Parmi les autres initiatives notables concernant les petits États insulaires en développement, la protection et la préservation du milieu marin et le développement durable des ressources marines, on peut citer : a) pour la région des Caraïbes, l'adoption d'une stratégie environnementale lors de la sixième réunion ordinaire du Conseil ministériel de l'Association des États des Caraïbes, tenue à San Pedro Sula (Honduras) en décembre 2000; et b) en ce qui concerne le Pacifique Sud, l'adoption du Programme relatif aux eaux internationales pour le Pacifique Sud lors de la onzième réunion biennale du Programme régional pour l'environnement du Pacifique Sud (SPREP) (Guam, octobre 2000). Par ailleurs, le Forum des îles du Pacifique est en train de mettre au point une politique régionale de l'océan<sup>160</sup>.

397. Les effets des changements climatiques et de l'élévation du niveau des mers qui en découle conti-

nuent à préoccuper les petits États insulaires en développement, en particulier les États insulaires à faible relief et les atolls. Le troisième rapport d'évaluation du Groupe de travail I du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)<sup>161</sup> indique, en ce qui concerne les températures de l'océan, que les données des marégraphes montrent que le niveau moyen des mers à l'échelle mondiale s'est élevé de 0,1 à 0,2 mètre au cours du XXe siècle; il devrait augmenter, selon les projections, de 0,09 à 0,88 mètre entre 1990 et 2100 (pour la série des scénarios possibles, voir le rapport spécial sur les scénarios d'émission<sup>162</sup>). Un rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat consacré à l'incidence des changements climatiques sur les petits États insulaires en développement, établi pour la sixième Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (La Haye, 13-24 novembre 2000), fait augurer un réchauffement de 1 à 2 degrés Celsius pour la mer des Caraïbes et les océans Atlantique, Pacifique et Indien. Et bien que les projections effectuées grâce aux modèles du climat soient imprécises en ce qui concerne la répartition, la fréquence et l'intensité des cyclones tropicaux et de phénomènes comme l'oscillation australe El Niño, la projection la plus plausible en ce qui concerne le climat pour les petites îles est l'élévation du niveau de la mer. Bien que la vulnérabilité de ces îles soit variable, on s'attend à ce que pratiquement tous les petits États insulaires en développement soient touchés par l'élévation du niveau de la mer (voir par. 416 à 420)<sup>163</sup>.

398. L'acheminement de substances radioactives traversant le territoire et les zones économiques exclusives des petits États insulaires en développement continue de préoccuper ces États et leurs régions. Dans un communiqué publié en octobre 2000 lors du trente et unième Forum des îles du Pacifique, organisé à Tarawa (Kiribati), le Forum a noté la poursuite d'un dialogue constructif entre ses membres et la France, le Japon et le Royaume-Uni sur la mise en place d'un régime de responsabilité en vue de l'indemnisation de la région en cas d'accident de ces chargements lorsqu'ils traversent la région<sup>164</sup>. Des représentants des Caraïbes ont également examiné le problème de l'acheminement de substances radioactives au cours de la quatrième réunion des Comités spéciaux pour la protection et la conservation de l'environnement et de la mer des Caraïbes et des ressources naturelles (Port of Spain, Trinité-et-Tobago, 21-23 juin 2000)<sup>165</sup>.

399. Neuf petits États insulaires seulement ont participé à la première réunion du Processus consultatif<sup>166</sup> (voir par. 608 à 614). Il est évident que la participation des petits États insulaires en développement à un tel processus est importante pour en garantir l'intérêt. Un fonds d'affectation spéciale est mis en place en application de la résolution 55/7 de l'Assemblée générale afin d'aider les pays en développement, notamment les petits États insulaires en développement, à participer au Processus consultatif<sup>167</sup>. Un autre fonds a été créé aux termes de la même résolution pour aider les États à préparer leurs contributions, conformément à l'article 76 et à l'annexe II de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (voir par. 65 à 69)<sup>168</sup>.

400. Le manque de capacité associé à des ressources limitées, aussi bien financières que techniques, sont encore les principaux obstacles empêchant les petits États insulaires en développement de s'acquitter des obligations auxquelles ils ont souscrit aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'autres accords liés à l'océan, notamment des programmes d'action internationaux. La communauté internationale doit prendre davantage de mesures concrètes pour aider les petits États insulaires et leur région à appliquer la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et d'autres accords concernant l'océan.

## E. Protection de certaines zones marines

401. Les États peuvent souhaiter protéger une zone marine donnée pour différentes raisons, par exemple à cause de son importance écologique, biogéographique, scientifique, économique et sociale ou parce que ses ressources sont mises à mal par certaines activités. De nombreux instruments internationaux et régionaux offrent un arsenal de mesures visant à protéger la mer et ses ressources. Les mesures qu'un pays peut souhaiter prendre pour réglementer certaines activités dans un périmètre déterminé dépendent des caractéristiques de la zone marine concernée, des espèces qui y vivent et de l'écosystème à protéger.

402. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer autorise par exemple l'État côtier à prendre des mesures dans sa zone économique exclusive pour réglementer les campagnes et les zones de pêche [art. 62, par. 4, al. c)] ou, sous réserve que l'OMI y consente, à réglementer la navigation dans une zone déterminée

[art. 211, par. 6)]. Au chapitre 17, Action 21 invite les États à prendre des mesures pour préserver la diversité biologique et la productivité des espèces et des habitats marins relevant de leur juridiction nationale, notamment en créant et en gérant des zones protégées (par. 17.7). La Convention sur la diversité biologique impose aux parties d'une part d'établir un système de zones protégées où des mesures spéciales doivent être prises pour conserver la diversité biologique et, d'autre part, d'élaborer des lignes directrices pour le choix, la création et la gestion de zones protégées [art. 8, par. a) et b)]. À sa deuxième réunion, la Conférence des Parties à la Convention a fait des zones marines et côtières protégées l'un des cinq grands domaines d'action au titre du Mandat de Jakarta sur la diversité biologique marine et côtière (voir par. 283 à 291).

403. Les États peuvent aussi recourir aux dispositions prévues par d'autres instruments internationaux : ils ont la faculté d'établir des zones spéciales ou des zones maritimes particulièrement vulnérables au titre de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78); des zones de refuge au titre de la Convention internationale pour la réglementation de la chasse à la baleine; des réserves de la biosphère au titre du programme « l'homme et la biosphère » de l'UNESCO; ils peuvent proposer qu'une zone considérée comme patrimoine culturel ou national soit inscrite à la liste du patrimoine mondial au titre de la Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel ou se réclamer de la Convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats de la sauvagine. Les instruments régionaux autorisent l'établissement de zones spécialement protégées au titre des accords du PNUE relatifs aux mers régionales et prévoient d'autres mesures de protection (voir par. 386 à 392). Toutefois, la teneur, l'orientation et le caractère contraignant des mesures varient considérablement d'un instrument à un autre.

### 1. Zones marines protégées

404. Les zones marines protégées sont au centre des dispositifs visant à protéger les espèces et à rétablir l'équilibre des écosystèmes marins. Elles couvrent des surfaces plus ou moins vastes et servent toute une série d'objectifs, que ce soit la protection au sens strict ou des fins multiples. Le Mandat de Jakarta stipule que les habitats cruciaux pour les ressources marines biologiques devraient être un critère essentiel pour le choix

des zones<sup>169</sup>. Les États ont pour le moment essentiellement établi des zones marines protégées à proximité de leurs côtes. Un certain nombre d'entre eux ont cependant adopté ou sont sur le point d'adopter des lois visant à créer des aires protégées dans les zones économiques exclusives.

405. À la première réunion de l'instance du Processus consultatif, quelques délégations ont souligné qu'il importait d'examiner le rôle des zones marines protégées dans la gestion intégrée des océans. Elles ont également insisté sur le fait que ces zones pouvaient à long terme donner lieu à des mesures concernant la protection de la diversité biologique, les pêches, la prospection minière, le tourisme et la recherche scientifique. À cet égard, il a été dit qu'il fallait trouver des moyens de créer et de gérer des zones marines protégées en haute mer, mais quelques délégations ont exprimé des réserves à ce sujet. Les zones marines protégées ont été perçues comme une question qui mériterait peut-être d'être inscrite à l'ordre du jour des réunions à venir<sup>170</sup>.

406. Deux ateliers ayant trait à la question des zones marines protégées en haute mer, qui se tiendront dans le courant de l'année, montrent que la communauté internationale cherche des moyens de protéger certaines zones en haute mer. Organisé par l'Agence fédérale allemande pour la protection de l'environnement du 27 février au 4 mars 2001, l'atelier spécialisé consacré aux aspects scientifiques et juridiques de l'établissement de zones marines protégées en haute mer a porté sur les questions suivantes : recensement des besoins et des priorités; évaluation des initiatives visant à protéger des sites importants; formulation de propositions en vue de mettre en place un régime de protection viable pour des sites protégés se trouvant en haute mer. Le second atelier sera axé sur le rôle des zones marines protégées dans la protection de la diversité biologique de la haute mer dans le Pacifique Sud-Ouest et sera organisé par l'Australie en avril 2001. Il fera fond sur les résultats de l'atelier organisé par l'Allemagne, lesquels seront transposés à la situation et aux conditions propres au Pacifique Sud-Ouest.

407. La question de l'établissement de zones marines protégées au-delà des limites de la juridiction nationale a été soulevée à la septième session de la Commission du développement durable en 1999 (voir A/54/429, par. 508 et 509) et à la première Réunion d'experts sur la diversité biologique des mers et des zones côtières, qui a été organisée par le secrétariat de la Convention

sur la diversité biologique en mars 1997. Les experts ont souligné l'importance exceptionnelle de certaines zones en haute mer et sur les fonds marins (telles que les frayères, les fosses océaniques profondes et diverses sorties hydrothermales), situées en dehors des limites de la juridiction nationale, et ont demandé qu'il soit envisagé d'élaborer des moyens et des modalités pour la création de zones océaniques protégées (voir A/52/487, par. 241).

## **2. Zones spéciales et zones maritimes particulièrement vulnérables**

408. L'OMI a précisé que le Comité de la protection du milieu marin avait pris acte à sa quarante-cinquième session des modifications apportées aux directives de l'OMI pour la désignation de zones spéciales et l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables figurant dans les résolutions de l'Assemblée de l'OMI A.720(17) et A.885(21), telles qu'établies par son Groupe de rédaction. Le Comité est convenu que les directives existantes ne pouvaient être abrogées que par une résolution de l'Assemblée et a prié le secrétariat de l'OMI d'établir un projet de résolution incorporant le texte révisé des directives, projet sur lequel le Comité devra se prononcer à sa quarante-sixième session, en avril 2001.

409. Le Comité de la protection du milieu marin a en outre décidé qu'il serait souhaitable de présenter dans un document distinct des directives facilitant le choix du régime convenant le mieux à certaines zones maritimes. Il a prié le secrétariat de lui soumettre un projet de document à sa quarante-sixième session, lequel s'inspirerait des éléments rassemblés par le Groupe de rédaction, ainsi qu'un diagramme logique devant aider les États membres à choisir la méthode la plus indiquée pour mieux protéger les zones maritimes vulnérables<sup>171</sup>.

## **3. Évolution de la situation au niveau régional**

410. Tous les protocoles concernant des zones spécialement protégées, qui ont été adoptés dans le cadre du Programme relatif aux mers régionales du PNUE (voir plus loin, annexe V), sont maintenant entrés en vigueur et couvrent les régions suivantes : Afrique de l'Est, région des Caraïbes, Méditerranée et Pacifique Sud-Est. Les États parties à ces protocoles s'attacheront à appliquer et à renforcer les règles existantes, qui font des zones spéciales un instrument de conservation et de protection, mais d'autres régions doivent encore

s'engager sur la voie législative. L'Antarctique, la zone de la mer Baltique et l'Atlantique Nord-Est disposent également de régimes qui prévoient des mesures de protection et de conservation particulières dans les zones marines. Par ailleurs, d'autres accords régionaux protègent certaines espèces et certains habitats. On peut notamment citer la Convention africaine pour la conservation de la nature et des ressources naturelles; l'Accord de l'ANASE sur la conservation de la nature et des ressources naturelles (qui n'est pas encore entré en vigueur); la Convention sur la conservation de la nature dans le Pacifique Sud. De nombreux arrangements régionaux dans le domaine des pêches prévoient en outre l'établissement de régimes de protection applicables à certaines zones marines et aux ressources concernées.

411. Le Protocole de 1990 relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées, qui complète la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes, est l'instrument du PNUE qui est entré le plus récemment en vigueur, puisqu'il s'applique depuis mai 2000. Il prévoit l'établissement de zones protégées dans des régions où les parties exercent leur souveraineté, des droits souverains ou leur juridiction, ainsi qu'une série de mesures de protection des écosystèmes. La première réunion du Comité consultatif scientifique et technique et la première réunion des Parties au Protocole se tiendront à Cuba du 24 au 29 septembre 2001.

412. Les régimes applicables à la Méditerranée, à la mer Baltique et à l'Atlantique Nord-Est ont été adaptés pour tenir compte des impératifs récents liés à la conservation et à la protection. Ils visent la protection de la diversité biologique et la gestion intégrée, comme recommandé par l'Action 21 et la Convention sur la diversité biologique, et pourront servir de modèles dans d'autres régions.

413. Le Protocole de Barcelone de 1995 relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée est entré en vigueur en décembre 1999 et a remplacé le Protocole de 1982 concernant les aires spécialement protégées en Méditerranée. Le Protocole de 1995 introduit la notion d'aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne et porte sur l'ensemble de la mer Méditerranée, y compris les fonds marins et leurs sous-sols, les zones côtières et les zones humides. Il est stipulé que le Protocole doit être appliqué conformément aux dispositions pertinentes de la

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et des autres instruments internationaux.

414. La Convention de 1992 sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique est entrée en vigueur en janvier 2000. Les parties se fondent sur la recommandation 15/5 de la Commission pour la protection du milieu marin de la Baltique pour circonscrire les aires protégées en mer Baltique. Un certain nombre de zones ont déjà été délimitées et de nombreuses autres sont à l'étude.

415. Les modifications apportées en 1998 à la Convention pour la protection du milieu marin dans l'Atlantique Nord-Est, qui ont débouché sur l'adoption d'une nouvelle annexe V relative à la protection et à la conservation des écosystèmes et de la diversité biologique de la zone maritime visée par la Convention et d'un appendice, sont entrées en vigueur l'année dernière au Danemark, en Espagne, en Finlande, au Luxembourg, en Suède, en Suisse, au Royaume-Uni et dans l'Union européenne. L'annexe V préconise notamment la mise au point de mesures de protection et de conservation adaptées à certaines aires, et fondées sur le principe de précaution et d'autres notions récentes, telles que les meilleures pratiques écologiques, les meilleures techniques et les technologies propres.

## F. Changements climatiques et élévation du niveau de la mer

416. Le troisième rapport d'évaluation du Groupe de travail I du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat fait état d'une élévation du niveau de la mer et d'une augmentation de la quantité de chaleur contenue dans les eaux des océans<sup>172</sup>. Il indique en outre que la superficie des glaces de mer au printemps et en été dans l'hémisphère Nord a diminué d'environ 10 à 15 % depuis les années 50. De plus, il est probable que l'épaisseur des glaces dans l'océan Arctique, en fin d'été et en début d'automne, a diminué d'environ 40 % au cours des dernières décennies et qu'elle suit la même tendance en hiver, mais beaucoup plus lentement.

417. Il semble pourtant que certains aspects du climat n'ont pas changé. Les rares endroits du globe qui n'ont pas été touchés par le réchauffement au cours des dernières décennies comprennent certaines parties des océans de l'hémisphère Sud et une partie de l'Antarctique. En ce qui concerne le volume des glaces

de mer de l'océan Antarctique, aucun changement significatif n'a été enregistré depuis 1978, année à partir de laquelle des mesures fiables ont été effectuées par satellite.

418. Le rapport indique que de nouvelles preuves, plus solides, confirment que le réchauffement observé au cours des 50 dernières années est en grande partie imputable à l'activité humaine. Il souligne en outre que le réchauffement qui s'est produit au XXe siècle, entraînant la dilatation thermique de l'eau des océans et une perte importante de glaces terrestres, a très certainement contribué dans une large mesure à l'élévation du niveau des mers observée.

419. Il ressort clairement de ce rapport qu'à moins que des mesures ne soient rapidement prises pour mettre en oeuvre les engagements<sup>173</sup> auxquels les États ont souscrit dans le Protocole de Kyoto (1997) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, les changements climatiques et l'élévation du niveau de la mer continueront d'affecter gravement notre planète et les modes d'existence des hommes. La montée du niveau des mers pourrait également avoir des conséquences susceptibles de modifier les droits et obligations de certains États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, notamment en ce qui concerne la largeur de la mer territoriale, la zone contiguë et la zone économique exclusive, qui sont toutes mesurées à partir des lignes de base des États<sup>174</sup>. Même si les effets d'un phénomène tel que la montée du niveau des mers peuvent varier d'un pays à l'autre, les petits États insulaires, en particulier les atolls et les îles de faible altitude, seront les plus touchés parce qu'ils risquent non seulement de perdre une partie de leur territoire mais également un bien encore plus précieux, à savoir leur culture et leur mode de vie (voir par. 397).

420. Au cours de la sixième Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques tenue à La Haye (Pays-Bas) en novembre dernier, le GIEC a rappelé aux délégués qu'à moins que des mesures ne soient prises en vue de réduire l'augmentation attendue des émissions de gaz à effet de serre, il y a tout lieu de craindre que le climat de la Terre évoluera à un rythme jamais constaté en 10 000 ans et que cela aura des conséquences désastreuses pour les sociétés et compromettra les conditions de base du développement durable<sup>175</sup>. La Conférence des Parties s'est achevée sans avoir arrêté définitivement les règles devant découler du Protocole de Kyoto.

## G. Examen décennal de la mise en oeuvre d'Action 21

421. Le 20 décembre 2000, l'Assemblée générale a adopté la résolution 55/199 qui présente les modalités et le calendrier des quatre sessions de la Commission du développement durable qui se tiendront en 2002. La Commission, à sa dixième session, assumera les fonctions de comité préparatoire intergouvernemental à composition non limitée pour l'examen décennal de la mise en oeuvre des résultats de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED). La Conférence de 2002, qui sera consacrée à cet examen, sera appelée le « Sommet mondial pour le développement durable » et elle se tiendra à Johannesburg (Afrique du Sud). Le Sommet, y compris ses préparatifs, devra veiller à l'équilibre entre développement économique, développement social et protection de l'environnement. La participation active de tous les grands groupes visés dans Action 21 est encouragée.

422. Le comité préparatoire devra notamment procéder à l'examen et l'évaluation approfondis de la mise en oeuvre d'Action 21, recenser les principaux obstacles à son application, trouver les moyens de renforcer le cadre institutionnel du développement durable et évaluer le rôle et le programme de travail de la Commission du développement durable.

423. La Commission a invité le Secrétariat de l'ONU, en coopération étroite avec le PNUE, les commissions régionales et les secrétariats des conventions liées à la CNUED, ainsi que d'autres organisations, institutions et programmes apparentés ou non au système des Nations Unies, y compris les institutions financières internationales et régionales à appuyer les activités préparatoires du Sommet mondial pour le développement durable prévu en 2002.

424. Dans le cadre de l'examen du chapitre 17 d'Action 21 qui porte sur les océans et les mers, le Comité interinstitutions du développement durable, lors de sa seizième session tenue à Genève en septembre 2000<sup>176</sup>, a défini les modalités des activités préparatoires entreprises au niveau interinstitutionnel et il a été décidé que les chefs de projet présenteraient un rapport succinct au Département des affaires économiques et sociales et à la Commission du développement durable au plus tard le 1er février 2001.

425. Lors de la réunion du Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination (CAC) tenue en janvier 2001, le projet de compilation d'un ensemble d'apports assez hétérogène a fait l'objet d'une séance de réflexion en vue d'axer le débat sur les thèmes communs et les obstacles rencontrés dans la mise en oeuvre du chapitre 17.

426. En ce qui concerne les activités préparatoires menées au niveau national, la Commission du développement durable a invité tous les gouvernements à entamer dès que possible l'examen de la question au niveau national. La Commission est convenue que les rapports nationaux relatifs à la mise en oeuvre d'Action 21 à l'échelon national établis par les Gouvernements depuis 1992, auxquels les grands groupes ont contribué, pourraient constituer une base équitable pour orienter les préparatifs au niveau national. Il est à noter que le Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat de l'ONU a établi des « profils de pays » qui traiteront de la plupart des principaux domaines d'intervention d'Action 21 et du Programme relatif à la poursuite de la mise en oeuvre d'Action 21. Ces profils de pays reprennent des informations contenues dans les rapports nationaux que les gouvernements ont présentés à la Commission entre 1997 et 2001. De plus, le Département a élaboré, en consultation avec d'autres services du Secrétariat, un projet de plan-cadre pour traiter des principales questions à aborder lors de l'examen et de l'évaluation des progrès accomplis dans la mise en oeuvre d'Action 21 aux plans national et régional. Ce projet, qui se présente sous la forme d'un questionnaire succinct et facile à remplir, a été envoyé le 7 août 2000 à toutes les missions permanentes à New York; il est demandé de renvoyer les réponses au plus tard le 1er mars 2001. Par ailleurs, le Département étudie avec le PNUD les modalités concrètes de sa participation au processus du Sommet de 2002, notamment pour appuyer les activités préparatoires entreprises au niveau national.

427. En ce qui concerne l'appui financier au processus préparatoire, on notera que la Commission du développement durable a recommandé, à sa huitième session, que les dispositions voulues soient prises pour créer un fonds d'affectation spéciale. La Commission a engagé les donateurs internationaux et bilatéraux à verser des contributions volontaires à ce fonds et à faciliter la participation de représentants des pays en développement au processus préparatoire aux niveaux régional et international et à l'examen de 2002<sup>177</sup>.

## VII. Règlement des différends<sup>178</sup>

428. Aux termes de la partie XV (sect. 1) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les États parties sont tenues de régler tout différend qui pourrait surgir entre eux à propos de l'interprétation ou de l'application de ses dispositions par des moyens pacifiques conformément à l'Article 2, paragraphe 3 de la Charte des Nations Unies. Toutefois, lorsque les parties à un différend ne sont pas parvenues à un règlement par un moyen pacifique de leur choix, elles doivent avoir recours aux procédures obligatoires prévues par la Convention (Part XV, sect. 2).

429. En 2000, la Cour internationale de Justice, le Tribunal international du droit de la mer et un tribunal d'arbitrage créé en vertu de l'annexe VII de la Convention ont été saisis de plusieurs différends relatifs au droit de la mer (pour plus amples renseignements sur les affaires portées devant la Cour et ces deux tribunaux, se reporter au site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Secrétariat de l'ONU à l'adresse suivante : <[www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los)>).

### A. Affaires devant la Cour internationale de Justice<sup>179</sup>

430. *Affaire concernant des plates-formes pétrolières (République islamique d'Iran c. États-Unis d'Amérique)*. Le différend est né de l'attaque contre trois installations de production pétrolière offshore, appartenant à la Société nationale iranienne des pétroles, et exploitées à des fins commerciales par cette société, et de leur destruction par plusieurs navires de guerre de la marine des États-Unis, le 19 octobre 1987 et le 18 avril 1988. Les faits constitueraient une violation fondamentale tant du droit international que des diverses dispositions du traité d'amitié, de commerce et concernant les droits consulaires entre les États-Unis et l'Iran, signé à Téhéran le 15 août 1955. À la demande des États-Unis d'Amérique et par ordonnance du 4 septembre 2000, la Cour a reporté du 23 novembre 2000 au 23 mars 2001 la date d'expiration du délai pour le dépôt de sa duplique. La République islamique d'Iran n'a pas fait opposition au report de ce délai. Toutefois, l'Iran a fait observer que la Cour, dans son ordonnance du 10 mars 1998, avait estimé qu'il fallait « réserver le droit, pour l'Iran, de s'exprimer une seconde fois sur la demande reconventionnelle des États-

Unis, dans une pièce additionnelle dont la présentation pourrait faire l'objet d'une ordonnance ultérieure ».

431. *Affaire concernant la délimitation maritime et les questions territoriales entre Qatar et Bahreïn (Qatar c. Bahreïn)*. L'affaire porte sur des différends relatifs à la souveraineté sur les îles Hawar, aux droits souverains sur les hauts-fonds de Dibal et de Qit'al Jaradah et à la délimitation des zones maritimes des deux États. Les audiences publiques sur la plus longue affaire que la CIJ ait eu à connaître au cours de son histoire ont pris fin le 29 juin 2000 (le Qatar avait déposé sa requête contre le Bahreïn au Greffe de la Cour le 8 juillet 1991). Le 16 mars 2001, la Cour, en rendant sa décision sur le fond de l'affaire, a décidé, entre autres choses, que le Qatar avait la souveraineté sur Zubarah, l'île de Janan, y compris Hadd Janan, et les hauts-fonds de Fasht ad Dibal; et que le Bahreïn avait la souveraineté sur les îles Hawar et l'île de Qit'at Jaradah. En outre, la Cour a rappelé que les navires qatariens jouissaient dans la mer territoriale du Bahreïn, qui sépare les îles Hawar des autres îles bahreïnites, du droit de passage inoffensif accordé par le droit international coutumier. En ce qui concerne la question de la limite maritime, la Cour a aussi rappelé que le droit international coutumier était applicable en l'occurrence et que les parties lui avaient demandé de tracer une seule limite maritime (dans la partie sud, la Cour a tracé une ligne délimitant les mers territoriales des parties sur lesquelles elles jouissent de la souveraineté territoriale, y compris les fonds marins, les eaux surjacentes et l'espace aérien surjacent; dans la partie nord, la Cour a dû établir une délimitation entre les zones sur lesquelles les parties avaient seulement des droits souverains et une juridiction fonctionnelle, à savoir le plateau continental et la zone économique exclusive). En ce qui concerne la mer territoriale, la Cour a tracé provisoirement une ligne d'équidistance (une ligne dont chaque point est équidistant des points les plus proches sur les lignes de base à partir desquelles la largeur de la mer territoriale de chacun des deux États est mesurée), puis a examiné la question de savoir s'il fallait ajuster cette ligne compte tenu de circonstances particulières. La Cour a rejeté l'argument du Bahreïn selon lequel l'existence de certains bancs de pêche perlière situés au nord du Qatar, qui avaient été surtout exploités par des pêcheurs bahreïnites dans le passé, constituait une circonstance justifiant un déplacement de la ligne d'équidistance. Elle a aussi rejeté l'argument du Qatar selon lequel il y avait une disparité notable entre la longueur des côtes des parties justifiant une rectifica-

tion appropriée. La Cour a déclaré en outre que, pour des raisons d'équité, la formation maritime de Fasht al Jarim ne devait avoir aucun effet dans la détermination de la ligne de délimitation.

432. *Affaire concernant la souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan (Indonésie c. Malaisie)*. La Cour est priée de déterminer, sur la base des traités, accords et de tout autre élément de preuve produit par les parties, si la souveraineté sur Pulau Ligitan et Pulau Sipadan, deux îles de la mer de Célèbes, revient à la République d'Indonésie ou à la Malaisie. Par ordonnance du 11 mai 2000, le Président de la Cour, à la demande des parties, a reporté une nouvelle fois la date d'expiration du délai pour le dépôt des contre-mémoires au 2 août 2000, lesquels ont été déposés dans le délai tel que prorogé. En outre, par ordonnance du 19 octobre 2000, le Président de la Cour a fixé au 2 mars 2001 la date d'expiration du délai pour le dépôt d'une réplique par chacune des parties en cause. Le 13 mars 2001, les Philippines ont déposé une requête à fin d'intervention dans l'affaire, déclarant qu'elles souhaitent préserver et sauvegarder les droits historiques et juridiques du Gouvernement philippin découlant de ses revendications d'autorité et de souveraineté sur le territoire de Bornéo septentrional, dans la mesure où ces droits sont affectés, ou risquent d'être affectés, par une détermination de la Cour sur la question de la souveraineté sur Pulau Litigan et Pulau Sipadan.

433. *Affaire concernant la délimitation maritime entre le Nicaragua et le Honduras dans la mer des Caraïbes (Nicaragua c. Honduras)*. Le différend porte sur la délimitation des zones maritimes relevant de chacun des deux États dans la mer des Caraïbes. Compte tenu de l'accord des parties, par ordonnance du 21 mars 2000, la Cour a fixé au 21 mars 2001 la date d'expiration du délai pour le dépôt du mémoire du Nicaragua et au 21 mars 2002 la date d'expiration du délai pour le dépôt du contre-mémoire du Honduras.

434. *Affaire concernant la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigéria (Cameroun c. Nigéria)*. Le différend porte sur la question de la souveraineté sur la presqu'île de Bakassi. La Cour est également priée de déterminer le tracé de la frontière maritime entre les deux États indépendamment de celle établie par eux en 1975 (Déclaration de Maroua datée du 1er juin 1975). Par ordonnance du 21 octobre 1999, la Cour a autorisé la Guinée équatoriale à intervenir dans l'instance « dans les limites, de la manière et aux fins spécifiées dans sa requête à fin d'intervention ».

En outre, la Cour a fixé au 4 avril 2001 la date d'expiration du délai pour le dépôt de la déclaration écrite de la Guinée équatoriale et au 4 juillet 2001 la date d'expiration du délai pour le dépôt des observations écrites du Cameroun et du Nigéria sur cette déclaration. Par la suite, par ordonnance du 20 février 2001, la Cour a autorisé le Cameroun à présenter, au plus tard le 4 juillet 2001, une pièce supplémentaire concernant uniquement les demandes reconventionnelles soumises précédemment par le Nigéria.

## B. Affaires dont est saisi le Tribunal international du droit de la mer<sup>180</sup>

### 1. Affaire sur laquelle le Tribunal a statué

435. *Affaire du « Monte Confurco » (Seychelles c. France)*. Le différend porte sur l'arraisonnement du navire de pêche *Monte Confurco*, battant pavillon des Seychelles, appréhendé par la frégate française *Floréal* dans la zone économique exclusive des îles Kerguelen le 8 novembre pour avoir pêché sans autorisation et n'avoir pas signalé sa présence dans la zone économique exclusive des îles Kerguelen. Le *Monte Confurco* a été escorté jusqu'à la Réunion par les autorités navales françaises.

436. Le tribunal de Saint-Denis (Réunion) a ordonné la mainlevée du navire contre dépôt d'une caution de 56,4 millions de francs français.

437. Lors de l'audience tenue par le Tribunal international du droit de la mer, l'agent des Seychelles a déclaré que le commandant du navire était entré dans la zone économique exclusive des îles Kerguelen, mettant le cap sur Williams Bank. Toutefois, son télécopieur étant en panne, il a été dans l'impossibilité de notifier aux autorités françaises la présence du navire dans la zone, conformément aux articles 2 et 4 de la loi française No 66-400 du 18 juin 1966, telle qu'amendée. L'agent a réfuté l'argument avancé à savoir que le *Monte Confurco* se livrait à des activités de pêche illécitales. Il a argué que le poisson qui se trouvait à bord du navire avait été pêché dans les eaux internationales. En outre, l'agent des Seychelles a demandé la mise en liberté immédiate du commandant, placé sous contrôle judiciaire à la Réunion et dont le passeport avait été confisqué, ainsi que la mainlevée de l'immobilisation du navire dès le dépôt d'une caution raisonnable, estimant que celle fixée par les autorités françaises ne l'était pas.

438. L'agent de la France a déclaré que le *Monte Confurco* avait été découvert dans la zone économique exclusive sans avoir signalé sa présence ni les prises qui se trouvaient à bord, bien que le navire soit équipé d'un radio-téléphone et d'un poste INMARSAT. De surcroît, il a fait valoir que le navire ne s'était pas arrêté quand il en avait reçu l'ordre.

439. L'agent de la France a souligné l'augmentation du volume de pêche illicite dans la zone et décrit les moyens utilisés par les navires afin d'éviter tout arraisonnement ou sanction. Il a également souligné le risque écologique pour le stock de légines de la partie australe de l'océan Indien. L'expert requis par la France a déclaré que la surexploitation des espèces pouvait avoir des conséquences graves pour le stock, spécialement parce que celui-ci avait une période de maturation très longue. Il était également d'avis qu'il était impossible que le *Monte Confurco* ait pêché à l'endroit où il prétendait l'avoir fait compte tenu de la profondeur des fonds dans les zones concernées. Cependant, après contre-interrogatoire par l'agent des Seychelles, l'expert a confirmé que des pêcheurs espagnols avaient mis au point des techniques qui permettaient de pêcher en eau profonde jusqu'à 2 500 mètres.

440. Le 18 décembre 2000, le Tribunal a rendu son arrêt dans l'affaire concernant la demande de prompt mainlevée du *Monte Confurco*. Il a ordonné la prompt mainlevée du navire par la France et la mise en liberté de son commandant dès le dépôt par les Seychelles, l'État du pavillon du navire, d'une caution de 18 millions de francs français. Le Tribunal a estimé que la caution fixée par le tribunal de la Réunion d'un montant de 56,4 millions de francs français pour la mainlevée de l'immobilisation du *Monte Confurco* et la mise en liberté de son commandant n'était pas raisonnable.

441. Le Tribunal a conclu à l'unanimité qu'il avait compétence en vertu de l'article 292 de la Convention pour connaître de la requête déposée au nom des Seychelles; que les arguments invoqués par les Seychelles, à savoir que la France n'avait pas respecté les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 73 de la Convention étaient irrecevables; et que la requête concernant l'allégation de non-respect des dispositions du paragraphe 2 de l'article 73 de la Convention était recevable.

## 2. Différend réglé par accord

442. *Affaire concernant la conservation et l'exploitation durable des stocks d'espadons dans l'océan Pacifique sud-est (Chili c. Communauté européenne)*. En février 2001, le Chili et l'Union européenne sont parvenus à un accord réglant leur différend tant sur l'accès des navires de pêche de l'Union européenne aux ports chiliens que sur la coopération scientifique et technique bilatérale et multilatérale sur la conservation des stocks d'espadons.

443. Auparavant, le 25 janvier 2001, les deux parties en cause étaient parvenues à un règlement négocié à la suite de quoi l'Union européenne avait demandé la suspension de la procédure du groupe spécial de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et le Chili avait suspendu la procédure instituée devant le Tribunal international du droit de la mer.

444. À l'origine, sur demande du Chili et de la Communauté européenne, le Tribunal, par ordonnance du 20 décembre 2000, avait constitué, conformément à l'article 15 de son statut, une chambre spéciale composée de cinq juges<sup>181</sup> pour connaître de leur différend concernant la conservation et l'exploitation durable des stocks d'espadons dans le sud-est de l'océan Pacifique.

445. La Chambre spéciale était priée de statuer sur les questions ci-après, pour autant que celles-ci relèvent des procédures obligatoires aboutissant à des décisions contraignantes prévues dans la partie XV de la Convention :

a) Au nom du Chili :

i) Le point de savoir si la Communauté européenne s'est conformée aux obligations, qui lui incombent au regard de la Convention, en particulier des articles 116 à 119 de celle-ci, d'assurer la conservation de l'espadon, au cours des activités de pêche entreprises dans la haute mer adjacente à la zone économique exclusive du Chili par les navires battant pavillon de l'un quelconque des États membres de la Communauté;

ii) Le point de savoir si la Communauté européenne s'est conformée aux obligations qui lui incombent au regard de la Convention de coopérer directement avec le Chili en tant qu'État côtier à la conservation de l'espadon dans la haute mer adjacente à la zone économique exclusive du Chili, comme de rendre compte de ses prises et d'autres caractéristiques de cette pêche à

l'organisation internationale compétente et à l'État côtier;

iii) Le point de savoir si la Communauté européenne a remis en question le droit souverain et l'obligation qu'a le Chili, en tant qu'État côtier, de prescrire des mesures pour la conservation de l'espadon, et de veiller à l'application desdites mesures dans ses ports de manière non discriminatoire, ainsi que les mesures elles-mêmes, et de savoir si une telle remise en question serait compatible avec la Convention; et

iv) Le point de savoir si les obligations qu'imposent l'alinéa b) du paragraphe 1 des articles 300 et 297 de la Convention de même que l'orientation générale de la Convention à cet égard, ont été remplies par la Communauté européenne en l'espèce;

b) Au nom de la Communauté européenne :

i) Le point de savoir si le décret 598 du Chili, censé appliquer en haute mer les mesures de conservation unilatérales du Chili relatives à l'espadon, constitue une violation des articles 87, 89 et 116 à 119 de la Convention;

ii) Le point de savoir si l'« Accord des Galapagos » du 14 août 2000 a été négocié conformément aux dispositions de la Convention, notamment aux articles 64 et 116 à 119;

iii) Le point de savoir si les mesures prises par le Chili concernant la conservation de l'espadon sont conformes à l'article 300 de la Convention et si le Chili et la Communauté européenne restent tenus de négocier un accord de coopération tel que le prescrit l'article 64 de la Convention; et

iv) Le point de savoir si la compétence de la Chambre spéciale s'étend à la question visée au point iii) ci-dessus.

446. Parallèlement à la procédure instituée devant le Tribunal, le 10 novembre 2000, la Commission européenne a demandé la constitution d'un groupe de l'OMC contre le Chili afin d'obtenir l'accès des navires de pêche de l'Union européenne aux ports chiliens, fermés à la Communauté européenne depuis 1991.

### C. Sentence rendue par un tribunal d'arbitrage

447. *Sentence du 4 août 2000 rendue par le tribunal d'arbitrage dans l'affaire du thon à nageoire bleue (thon rouge du sud) (Australie et Nouvelle-Zélande c. Japon)*. Un tribunal d'arbitrage international composé de cinq membres (Juge Stephen M. Schwebel, Président, Juge Florentino Feliciano, Juge Sir Kenneth Keith, Juge Per Tresselt et professeur Chusei Yamada) a rendu sa sentence le 4 août 2000 sur sa compétence en l'espèce et sur la recevabilité de l'affaire. À la demande des parties et du tribunal d'arbitrage, le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI), l'une des cinq organisations qui constituent le groupe de la Banque mondiale à Washington, a été chargé de l'application de la procédure.

448. L'Australie et la Nouvelle-Zélande avaient intenté une procédure arbitrale contre le Japon en vertu de l'Annexe VII de la Convention et, le 30 juillet 1999, dans l'attente de la constitution du tribunal arbitral, ces deux pays ont déposé auprès du Tribunal international une demande en prescription de mesures conservatoires au titre du paragraphe 5 de l'article 290 de la Convention.

449. Le différend entre les trois États porte sur la question de savoir si les stocks de thon rouge du sud, espèce migratoire de thon très appréciée et pêchée essentiellement dans l'océan Atlantique au large de l'Antarctique et qui est très prisée des Japonais, se reconstituent après avoir fait l'objet d'une pêche intensive. L'Australie, le Japon et la Nouvelle-Zélande avaient signé en 1993 la Convention relative à la préservation du thon rouge du sud, qui créait une Commission chargée de fixer un volume total des prises autorisées pour les parties ainsi que de prendre d'autres mesures pour promouvoir la reconstitution des stocks. En outre, dans la Convention de 1993 figure une disposition sur le règlement des différends qui pourraient surgir à propos de son application ou interprétation, laquelle autorise les parties à choisir le moyen de règlement pacifique des différends qui leur convient (art. 16). Toutefois, les trois États concernés sont également parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui comprend également des dispositions sur les procédures obligatoires pour le règlement des différends nés de son application, y compris le recours à l'arbitrage (art. 286 et suivants) ainsi que des

dispositions sur la pêche d'espèces de poissons migrants, tels que le thon rouge du sud.

450. Le Tribunal devait notamment statuer sur la question de savoir s'il avait compétence pour connaître de l'affaire quant au fond. Le Japon a fait valoir que le différend résultait uniquement de l'application de la Convention de 1993 et qu'en conséquence le Tribunal ne pouvait être saisi pour rendre une décision sur le fond au regard de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En outre, le Japon a avancé qu'en vertu de l'article 282 de la Convention, les parties pouvaient éviter les procédures obligatoires de règlement du différend si un autre traité les liant régissait l'affaire et l'excluait.

451. Le tribunal d'arbitrage a fait valoir qu'un différend pouvait naître de l'application de traités successifs, ce qui était effectivement le cas en l'espèce, conformément au paragraphe 3 de l'article 30 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, et a donc rejeté l'argument avancé par le Japon, à savoir que le différend concernait uniquement la Convention de 1993. Néanmoins, le tribunal d'arbitrage a estimé que la thèse avancée par le Japon était recevable, à savoir qu'une disposition de la Convention de 1993 excluait toute compétence obligatoire sur des différends nés tant de son application que de celle de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et a estimé que les parties étaient impliquées dans un seul différend né de l'application des deux Conventions. À cet égard, le tribunal d'arbitrage a interprété la disposition de la Convention de 1993 relative au règlement des différends comme signifiant dans sa lettre et dans son esprit l'exclusion des procédures obligatoires de règlement prévues par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. En conséquence, conformément au paragraphe 5 de l'article 290 de ladite Convention, le tribunal d'arbitrage a annulé les mesures conservatoires prescrites par le Tribunal international du droit de la mer et interdisant au Japon de mener un programme de pêche expérimental du thon rouge du sud et a déclaré, ce faisant, qu'un règlement satisfaisant du différend sur le fond ne pouvait être envisagé que si les parties s'abstenaient de prendre unilatéralement des mesures susceptibles d'aggraver celui-ci<sup>182</sup>.

## VIII. Sciences et techniques de la mer

452. À leur première réunion, les participants au Processus consultatif ont fait valoir l'importance du rôle que jouent les sciences et techniques de la mer pour favoriser la gestion et l'utilisation durables des océans et des mers en vue d'éliminer la pauvreté, assurer la sécurité alimentaire et maintenir la prospérité économique et le bien-être des générations présentes et futures. Ils ont également souligné l'importance des sciences de la mer en ce qui concerne l'évaluation, la conservation, la gestion et l'utilisation durable des stocks de poissons, y compris l'examen de méthodes axées sur les écosystèmes et l'amélioration à ces fins, des rapports sur l'état des stocks de poisson et l'évolution de ces stocks. Ils ont donc insisté sur la nécessité de conseiller et d'informer les décideurs au sujet de ces sciences et techniques, de procéder aux transferts de technologie appropriés et d'appuyer la production d'informations et de connaissances factuelles et leur diffusion auprès des utilisateurs finals.

453. Dans sa résolution 55/7 du 30 octobre 2000, l'Assemblée générale a souligné qu'il fallait examiner en priorité les questions relevant des sciences et techniques de la mer et se concentrer sur la meilleure façon d'appliquer les nombreuses obligations que prévoient les parties XIII et XIV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour les États et les organisations internationales compétentes et elle a demandé aux États d'adopter, au besoin et en conformité avec le droit international, les politiques, lois, règles et procédures internes susceptibles de favoriser la coopération et la recherche dans le domaine des sciences de la mer. Elle a en outre recommandé qu'à leur deuxième réunion, en mai 2001, les participants au Processus consultatif examinent notamment le thème suivant : « Les sciences de la mer et le perfectionnement et le transfert des techniques marines selon des modalités convenues, y compris le développement des capacités dans ce domaine ».

### A. Régime juridique appliqué aux sciences et techniques de la mer

454. Une des principales préoccupations dont fait état l'Assemblée générale dans sa résolution 55/7 ayant trait à l'application des dispositions des parties XIII et XIV de la Convention, qui traitent respectivement de la recherche scientifique marine et du développement et

du transfert des techniques marines, il peut être utile de rappeler les principales caractéristiques du régime juridique appliqué aux sciences et techniques de la mer tel qu'il est énoncé dans la Convention.

### 1. Régime juridique appliqué à la recherche scientifique marine<sup>183</sup>

455. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, essentiellement dans sa partie XIII, établit un régime général en vertu duquel les États sont tenus de favoriser et de conduire des recherches scientifiques marines et de coopérer à ces recherches. Elle établit un équilibre et un indispensable compromis entre le droit qu'a l'État côtier de réglementer et d'autoriser la conduite de recherches scientifiques marines dans les zones relevant de sa souveraineté et le droit qu'ont les États de conduire des recherches à condition qu'elles n'aient aucun lien avec l'exploration et l'exploitation de ressources naturelles.

456. Cependant, le fait que le régime juridique, tel qu'il est exposé dans la partie XIII (le régime du consentement décrit à l'article 246, en particulier) et appliqué par les États, puisse nuire à la communauté scientifique marine internationale suscite des inquiétudes<sup>184</sup>. Par ailleurs, la plupart des pays en développement ont beaucoup de difficultés à appliquer ce régime. On entend donc, entre autres objectifs, réaffirmer dans la description qui en est faite ci-après que ses dispositions telles qu'elles sont énoncées dans la partie XIII, loin de constituer une entrave à la recherche scientifique marine, en facilitent le développement et devraient être activement appliquées.

457. La section 1 (Dispositions générales) de la partie XIII établit les principes généraux sur la base desquels tous les États et toutes les organisations internationales compétentes conduisent des recherches scientifiques marines, sous réserve des droits et obligations des autres États (art. 238 à 241).

458. Dans la section 2, il est demandé aux États et aux organisations internationales compétentes de favoriser la coopération internationale en matière de recherche scientifique marine, ainsi que de coopérer pour créer des conditions favorables à la conduite de ce type de recherche, et de publier et diffuser des renseignements concernant les principaux programmes envisagés et leurs objectifs, ainsi que les connaissances tirées de la recherche scientifique marine. Il leur est aussi demandé de renforcer la capacité des États en développement de

mener des recherches scientifiques marines, notamment au moyen de programmes visant à dispenser un enseignement et une formation appropriés (art. 242 à 244).

459. *Le régime du consentement à la conduite de recherches scientifiques marines.* Le régime du consentement exposé dans la section 3 de la partie XIII de la Convention vise à protéger à la fois les intérêts des États côtiers et ceux des États qui conduisent des recherches scientifiques marines. C'est ce qui ressort en particulier des articles sur le consentement tacite ou exprès et sur le droit qu'a l'État côtier de refuser son consentement dans certaines conditions ou d'exiger la suspension ou la cessation de la recherche conduite dans sa zone économique exclusive et sur son plateau continental si elle n'est pas menée conformément aux renseignements communiqués ou aux obligations à respecter. On rappellera à ce propos que les dispositions relatives au règlement des différends énoncées dans la section 6 (art. 264 et 265) de la partie XIII impliquent que les différends concernant l'exercice du droit qu'ont les États de refuser leur consentement à la conduite de recherches scientifiques marines ou d'en ordonner la suspension ou la cessation sont soumis seulement – et dans certaines limites – à la procédure de conciliation prévue à la section 2 de l'annexe V.

460. La principale disposition concernant le consentement est énoncée aux paragraphes 1 et 2 de l'article 246, qui prévoient que les États côtiers, dans l'exercice de leur juridiction, ont le droit de réglementer, d'autoriser et de mener des recherches scientifiques marines dans leur zone économique exclusive et sur leur plateau continental conformément aux dispositions pertinentes de la Convention et que la recherche scientifique marine dans ces zones maritimes est menée avec le consentement de l'État côtier. Le droit de ce dernier n'est cependant pas absolu en ce sens que la Convention, fidèle à son souci de maintenir l'équilibre entre les intérêts de l'État côtier et ceux de la communauté scientifique, stipule, aux paragraphes 3 et 5 de son article 246, que dans « des circonstances normales », l'État côtier consent à la réalisation de projets de recherche scientifique marine mais que dans certains cas, il peut user de pouvoirs discrétionnaires, ce qui signifie que le consentement est la norme et non l'exception. Elle stipule en outre que les États côtiers adoptent des règles et des procédures garantissant que leur consentement sera accordé dans des délais raisonnables et ne sera pas refusé abusivement.

461. Le nombre de cas où la Convention prévoit que l'État côtier peut user de son pouvoir discrétionnaire pour refuser son consentement est limité à quatre (art. 246, par. 5) : a) le projet a une incidence directe sur l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques; b) le projet prévoit des forages dans le plateau continental, l'utilisation d'explosifs ou l'introduction de substances nocives dans le milieu marin; c) le projet prévoit la construction, l'exploitation ou l'utilisation des îles artificielles, installations et ouvrages visés aux articles 60 et 80; et d) les renseignements communiqués quant à la nature et aux objectifs du projet en vertu de l'article 248 sont inexacts ou l'État ou l'organisation internationale compétent auteur du projet ne s'est pas acquitté d'obligations contractées vis-à-vis de l'État côtier concerné au titre d'un projet de recherche antérieur.

462. Dans le but de faciliter la recherche scientifique marine, il est prévu, à l'article 252, une procédure de consentement tacite selon laquelle les États ou les organisations internationales compétentes peuvent mettre à exécution un projet de recherche scientifique marine à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date à laquelle les renseignements requis en vertu de l'article 248 ont été communiqués à l'État côtier (l'article 248 énumère ces renseignements), à moins que, dans un délai de quatre mois à compter de la réception de ces renseignements, celui-ci n'ait fait savoir à l'État ou à l'organisation qui se propose d'effectuer les recherches qu'il ne remplit pas les conditions prévues.

463. L'État côtier a le droit d'exiger la suspension ou la cessation des travaux de recherche scientifique marine en cours dans sa zone économique exclusive ou sur son plateau continental si ces travaux ne sont pas menés conformément aux renseignements qui lui ont été communiqués ou aux obligations qu'ils doivent respecter (art. 253).

464. La section 4 de la partie XIII contient des dispositions sur le statut légal des installations et du matériel de recherche scientifique, qui doivent être munis de marques d'identification ainsi que de moyens appropriés de signalisation pour assurer la sécurité de la navigation maritime et aérienne. Leur mise en place et leur utilisation ne doivent pas entraver la navigation par les routes internationalement pratiquées et des zones de sécurité d'une largeur raisonnable peuvent être

établies autour d'eux. La section 5 traite de la responsabilité et la section 6 du règlement des différends.

465. *Application du régime du consentement à la conduite de recherches scientifiques marines.* À quelques exceptions près<sup>185</sup>, on sait peu de choses sur la pratique des États en ce qui concerne l'application de ce régime et, en particulier, du paragraphe 5 de l'article 246. C'est pourquoi la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Secrétariat de l'ONU s'efforce de suivre l'évolution de la situation en la matière et a notamment établi les documents suivants : *Lois, règlements et autres documents nationaux sur la recherche scientifique marine dans les zones sous juridiction nationale*<sup>186</sup>, rapport sur la recherche scientifique marine présenté par le Secrétaire général à l'Assemblée générale (A/45/563), *Recherche scientifique marine : Guide pour l'application des dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*<sup>187</sup>, *Recherche scientifique marine : Genèse de l'article 246 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*<sup>188</sup> et *Pratique des États au moment de l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*<sup>189</sup>.

466. Certaines des recommandations formulées dans le guide pour l'application des dispositions de la Convention concernant la recherche scientifique marine susmentionné méritent d'être prises en compte parce qu'elles ont trait à certaines des questions auxquelles la communauté internationale est toujours confrontée et aux difficultés persistantes de l'application du régime juridique de la recherche scientifique marine prévu dans la Convention.

467. En ce qui concerne le régime du consentement à la conduite de recherches scientifiques marines<sup>190</sup>, il arrive dans certains cas que l'État côtier refuse de donner son consentement à un projet de recherche. Cela peut s'expliquer : a) par la difficulté qu'il peut avoir à s'assurer de sa nature, qui éveille sa suspicion et l'amène à rejeter le projet; et b) par l'insuffisance de sa structure administrative ou juridique interne, qui est cause que le descriptif du projet lui parvient trop tard pour qu'il puisse y donner suite en temps utile.

468. À cet égard, l'une des principales recommandations formulées dans le guide publié par la Division préconise l'utilisation d'un formulaire normalisé<sup>191</sup> pour demander l'autorisation à l'État côtier de conduire des recherches scientifiques marines dans sa zone maritime. Ce formulaire, qui refléterait avec précision les

dispositions pertinentes de la Convention, serait utile aux autorités concernées, aussi bien celles qui présentent la demande que celles qui l'examinent. Les États côtiers sont encouragés à adopter d'un commun accord un formulaire de ce type et à l'intégrer à l'ensemble de leurs règlements, réglementations et procédures.

469. La communauté internationale continue, aux niveaux mondial et régional, de s'efforcer de trouver des moyens concrets pour faire fonctionner efficacement le régime du consentement à la conduite de recherches scientifiques marines. L'Organe consultatif d'experts en droit de la mer de la Commission océanographique intergouvernementale (COI) comptant tenir sa première réunion de fond du 11 au 13 juin 2001 (voir par. 529), la Commission a fait distribuer, pour la préparer, un questionnaire<sup>192</sup> tendant à déterminer la pratique des États en matière de recherches scientifiques marines respectueuses de la Convention. Par ailleurs, l'Organe consultatif établira son ordre du jour et déterminera les questions prioritaires à examiner en s'appuyant sur un document publié par le secrétariat de la COI sous le titre « *A synthesis of IOC's possible role and responsibilities under the UN Convention on the Law of the Sea* »<sup>193</sup>.

470. Les questions relatives au régime du consentement à la conduite de recherches scientifiques marines font également l'objet d'études au niveau régional. Dans le texte qu'elle a soumis en vue de l'établissement du présent rapport, la Commission du Pacifique Sud pour les sciences de la Terre appliquées (SOPAC) signale que la plupart des pays insulaires du Pacifique Sud n'ont pas mis en place de système national qui permette d'appliquer ce régime. L'un des rares pays à l'avoir fait et qui conservent une trace écrite des litiges qui les opposent aux États souhaitant conduire des recherches scientifiques marines est la Papouasie-Nouvelle-Guinée. La SOPAC y organisera à Port Moresby, du 28 février au 2 mars 2001, un atelier qui réunira toutes les parties en litige afin de résoudre les problèmes qui se posent dans le cas de la Papouasie-Nouvelle-Guinée et de se servir de cette étude de cas pour élaborer des systèmes et processus concrets à l'usage d'autres pays de la région. Cet atelier devrait permettre de débattre de manière constructive des questions que posent les recherches scientifiques marines en général, de celles qui se posent aux États côtiers du Pacifique Sud et aux États souhaitant conduire des recherches scientifiques marines dans la région, tels que le Japon, la Corée, l'Australie et la France, ainsi

que de celles qui posent au niveau régional et d'en faire une synthèse. Une attention particulière sera accordée aux importantes ressources marines de la région, telles que les minéraux et les ressources biologiques et non biologiques associées aux cheminées hydrothermales (voir par. 318), ainsi qu'à la question connexe de la distinction entre recherche scientifique marine, d'une part, et prospection et exploration des ressources, d'autre part.

471. Dans ce contexte, la SOPAC fait valoir que ce sont les nombreuses campagnes de recherche scientifique marine menées par des États et des organisations internationales qui ont permis en grande partie de découvrir les richesses potentielles des 22 pays et territoires insulaires du Pacifique Sud. Elle fait également valoir que la recherche scientifique marine étant onéreuse, les organisations nationales, régionales et internationales doivent impérativement collaborer et coopérer pour permettre aux petits États insulaires en développement de la région du Pacifique de rassembler les données et renseignements nécessaires à la compréhension de leurs ressources marines de base et qu'en conséquence, ceux-ci doivent se montrer réceptifs aux demandes de recherche scientifique marine dans leurs eaux territoriales et se doter des procédures internes voulues – ou renforcer les procédures existantes – pour traiter ces demandes et éviter que les possibilités d'accès offertes ne donnent lieu à des abus.

472. Depuis que le Gouvernement papouan-néoguinéen a accordé en 1997 des licences d'exploration de sulfures polymétalliques à une société privée, les protagonistes, c'est-à-dire le Gouvernement papouan-néoguinéen, le titulaire de la zone d'exploration et les chercheurs souhaitant mener des recherches scientifiques marines dans cette zone ont fait état de diverses préoccupations, qui concernent notamment l'accès aux sites d'exploration, les droits d'échantillonnage, les alliances commerciales entre les organismes effectuant des recherches, les échanges de données, la confidentialité de ces dernières et les droits de mouillage des navires. Certains instituts de recherche ont fait savoir qu'en raison de toutes les questions qui commencent à se poser, ils envisageaient de cesser leurs recherches scientifiques marines dans la région couverte par la SOPAC. Celle-ci est tout à fait consciente de ce que le succès de la recherche, de la découverte, de l'exploration et de l'exploitation de nouvelles ressources est fonction des activités des chercheurs aussi bien que de celles des industriels.

## 2. Régime juridique de la mise au point et du transfert des techniques marines

473. Les dispositions de la Convention relatives à la mise au point et au transfert de techniques marines figurent pour l'essentiel dans la partie XIV. La Convention encourage le développement et le transfert des techniques marines [art. 266 1)]. Elle encourage aussi le développement de la capacité, dans le domaine des sciences et techniques marines, des États qui ont besoin et demandent à bénéficier d'une assistance technique dans ce domaine, en particulier les États en développement, y compris les États sans littoral ou géographiquement désavantagés, en ce qui concerne l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources de la mer, la protection et la préservation du milieu marin, la recherche scientifique marine et autres activités s'exerçant dans le milieu marin qui sont compatibles avec la Convention, en vue d'accélérer le progrès social et économique des États en développement [art. 266 2)]. On oublie souvent, ce qui amène à en déformer considérablement le contenu, que la Convention dispose que, pour favoriser le développement de la science et des techniques marines, il faut protéger les intérêts légitimes, notamment les droits et obligations des détenteurs, des fournisseurs et des acquéreurs de techniques marines (art. 267).

474. La Convention met l'accent sur la coopération et la coordination internationales nécessaires au développement et au transfert des techniques marines. La coopération internationale pour le développement et le transfert de ces techniques s'exerce, lorsque cela est possible et approprié, aussi bien dans le cadre des programmes bilatéraux, régionaux et multilatéraux existants que dans le cadre de programmes élargis et de nouveaux programmes visant à faciliter la recherche scientifique marine et le transfert des techniques marines, en particulier dans de nouveaux domaines, ainsi que le financement international approprié de la recherche océanique et de la mise en valeur des océans (art. 270). Les États, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, s'emploient à promouvoir l'élaboration de principes directeurs, critères et normes généralement acceptés pour le transfert des techniques marines dans le cadre d'arrangements bilatéraux ou dans le cadre d'organisations internationales et d'autres organismes, compte tenu en particulier des intérêts et besoins des États en développement (art. 271). Dans le domaine du transfert des techniques marines, les États s'efforcent

de faire en sorte que les organisations internationales compétentes coordonnent leurs activités, y compris tous programmes régionaux ou mondiaux, en tenant compte des intérêts et besoins des États en développement, en particulier des États sans littoral ou géographiquement désavantagés (art. 272). Les organisations internationales compétentes visées dans la partie XIV ainsi que dans la partie XIII prennent toutes les mesures voulues pour s'acquitter directement ou en étroite coopération des fonctions et des responsabilités dont elles sont chargées en vertu de la partie XIV (art. 278).

475. La Convention prévoit la création de centres nationaux et régionaux de recherche scientifique et technique marine, qu'elle considère comme un important moyen de développer et de transférer des techniques marines. Les États, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes et de l'Autorité internationale des fonds marins, favorisent la création, notamment dans les États côtiers en développement, de centres nationaux de ce type et le renforcement des centres nationaux existants afin de stimuler et faire progresser la recherche scientifique marine dans ces États et d'accroître leurs capacités respectives d'utiliser et de préserver leurs ressources marines à des fins économiques. Les États, par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes et de l'Autorité, apportent un appui adéquat pour faciliter la création et le renforcement de centres nationaux afin de mettre des moyens de formation poussée, l'équipement, les connaissances pratiques et le savoir-faire nécessaire ainsi que des experts techniques à la disposition des États qui ont besoin et demandent à bénéficier d'une telle assistance (art. 275). Les États facilitent, en coordination avec les organisations internationales compétentes, l'Autorité et les instituts nationaux de recherche scientifique et technique marine, la création, notamment dans les États en développement, de centres régionaux de recherche scientifique et technique marine afin de stimuler et faire progresser la recherche scientifique marine dans ces États et de favoriser le transfert des techniques marines. Tous les États d'une même région coopèrent avec les centres régionaux pour mieux assurer la réalisation de leurs objectifs (art. 276).

476. Enfin, la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a adopté une résolution encourageant la création des infrastructures nationales nécessaires au développement de la recherche scientifique

marine, à la mise au point de techniques marines et à l'exploitation des ressources des océans<sup>194</sup>.

## **B. Programmes relatifs aux sciences et aux techniques de la mer au sein du système des Nations Unies**

### **1. Programmes relatifs aux sciences de la mer au sein du système des Nations Unies**

#### **a) Commission océanographique intergouvernementale**

477. La Commission océanographique intergouvernementale de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture est considérée comme l'organisation internationale compétente s'agissant de la partie XIII relative à la recherche scientifique marine de la Convention relative au droit de la mer. Les activités de la COI se répartissent entre trois programmes interdépendants : océanologie, systèmes opérationnels d'observation et services océaniques – tous trois liés aux sciences de la mer ou fondés sur elles. La COI a aussi un programme direct de renforcement des capacités et programme de formation, d'éducation et d'assistance mutuelle (TEMA). En outre, la COI comporte plusieurs organes subsidiaires régionaux qui mènent des activités liées aux sciences de la mer.

##### *i) Océanologie*

478. Actuellement, le programme d'océanologie de la COI porte sur quatre secteurs principaux : a) les océans et le climat; b) l'océanologie dans ses rapports avec les ressources biologiques marines; c) la pollution marine; et d) les sciences de la mer en vue de la gestion intégrée des zones côtières.

479. En ce qui concerne l'océanologie, les océans et le climat sont l'un des principaux secteurs sur lesquels portent les travaux de la COI. L'objet des activités menées dans le cadre du Programme mondial de recherche sur le climat (PMRC) financé par la COI, l'OMM et le Conseil international des unions scientifiques (CIUS) consiste à promouvoir les activités de recherche et la mise au point de systèmes d'observation destinés à améliorer la connaissance de l'influence de l'océan sur le climat, afin d'améliorer les processus de prise de décisions des gouvernements pour faire face au changement climatique mondial.

480. La COI indique que le PMRC a progressé dans la réalisation de ses deux principaux programmes de recherche sur le climat océanique : l'Expérience sur la circulation océanique mondiale et l'Étude de la variabilité et de la prévisibilité du climat (CLIVAR).

481. *Expérience sur la circulation océanique mondiale*. En 1998, l'Expérience est parvenue au terme d'une décennie de travail sur le terrain et a mis fin à la phase d'observation intensive lancée en 1990. L'ensemble de données ainsi collectées pendant la phase d'observation intensive constitue un ensemble de références très nécessaire pour comparer toutes les observations passées et futures en vue d'évaluer les changements naturels ou anthropiques. Un premier ensemble de CD-ROM présentant les données de l'Expérience a été distribué en 1998, un deuxième en 2000.

482. En 1998 s'est également achevée la phase d'analyse, d'interprétation de mondialisation et de synthèse de l'Expérience, destinée à présenter les résultats concrets obtenus grâce à tous les investissements réalisés jusque-là par les pays participants. Cette phase devrait se poursuivre pendant au moins cinq ans. On a continué d'élargir l'analyse de la circulation océanique mondiale pendant l'année écoulée. Le premier atelier régional sur l'océan Atlantique Nord s'est tenu en août 1999 à Kiel (Allemagne). Le rapport de cette réunion met en lumière les progrès considérables réalisés dans l'analyse des données relatives à l'Atlantique mais montre aussi qu'il reste beaucoup à faire pour synthétiser ces données et les utiliser en vue d'améliorer des modèles. Il a été créé à cette fin un groupe de travail sur l'élaboration d'un modèle océanique conjointement avec l'Étude sur la variabilité et la prévisibilité du climat (CLIVAR).

483. *Étude sur la variabilité et la prévisibilité du climat*. CLIVAR est le premier programme scientifique ayant pour objet de comprendre la variabilité climatique à l'échelle de la décennie et du siècle et d'attribuer des causes aux changements de climat observés. La tâche énorme que représente l'exécution de CLIVAR a été entreprise sur la base des déclarations d'intérêt et d'engagement faites à la Conférence internationale de CLIVAR tenue au siège de l'UNESCO à Paris en décembre 1998. Des progrès importants ont été réalisés pour définir des priorités et des plans de développement pour les activités de CLIVAR en Afrique et Amérique du Sud. On a entrepris d'établir le calendrier de réunions d'application qui devraient permettre de dé-

velopper les activités de CLIVAR dans les secteurs de l'Atlantique, de l'océan Austral et du Pacifique. En 1999, une conférence organisée sous les auspices communs de CLIVAR et du Système mondial d'observation de l'océan (voir par. 506 à 515) a permis de progresser sensiblement dans la définition de réseaux d'observation mondiaux devant répondre aux besoins opérationnels et de recherche. Sur le plan pratique, on a entrepris d'étendre les ensembles de bouées captives du Pacifique et de l'Atlantique et d'autres installations sont prévues prochainement dans l'océan Indien. Ces ensembles, qui se sont révélés très utiles dans le Pacifique, fourniront bientôt aux scientifiques exploitant des modèles numériques mondiaux des données en temps réel sur l'état de tous les océans tropicaux.

484. *Réseau pour l'océanographie géostrophique en temps réel (ARGO)*. Plusieurs pays ont aussi confirmé leur volonté de participer au programme ARGO, dont l'objectif consiste à déployer 3 000 flotteurs dérivants pouvant fournir régulièrement des profils de température et de salinité (voir également par. 513 et 524 à 526). Avec les ensembles captifs, ces flotteurs fourniront les données de base essentielles pour conforter les observations *in situ* de la partie supérieure de l'océan en vue d'établir la composante interannuelle de CLIVAR dans chaque bassin océanique. À plus long terme, les scientifiques de CLIVAR ont concentré leur attention sur les possibilités de prévision offertes par des signaux climatiques décennaux faiblement perceptibles aux latitudes océaniques moyennes, et qui sont couramment appelés oscillation nord-atlantique et oscillation décennale pacifique.

485. La dernière décennie a marqué un tournant dans la compréhension du rôle que jouent les océans dans les changements climatiques et le changement mondial. Les progrès de l'informatique ont permis de concevoir et de mettre en oeuvre des modèles intégrés de la physique, de l'océan et de l'atmosphère, avec un pouvoir de résolution sans précédent. La prévision de la vitesse de changement climatique et l'expression régionale de ces changements exigent des données et des informations dont on ne disposait pas jusque-là. La collecte de ces données et de ces informations est maintenant organisée et réalisée par un effort concerté afin de surveiller en permanence les principaux processus planétaires. Le Système mondial d'observation de l'océan (SMOO), le Système mondial d'observation terrestre (SMOT), le Système mondial d'observation du climat

(SMOC) ont été regroupés en une seule Stratégie mondiale intégrée d'observation, tandis qu'un partenariat étroit avec les agences spatiales était mis en place.

486. Un deuxième secteur d'activité principal de la COI est celui de l'océanologie dans ses rapports avec les ressources biologiques marines. Après deux décennies d'évolution, ces travaux comportent plusieurs éléments de recherche et d'observation. Il s'agit notamment du Programme des proliférations dangereuses d'algues (HAB) et d'une nouvelle initiative internationale connexe, Écologie et océanographie des proliférations dangereuses d'algues (GEOHAB), du réseau mondial de surveillance des récifs coralliens et du module des ressources biologiques marines du SMOO (LMR-GOOS).

487. *Le Programme des proliférations dangereuses d'algues*. Ce programme consiste à remédier au mieux aux proliférations dangereuses d'algues et à mener les recherches scientifiques sur ce phénomène afin d'en comprendre les causes, d'en prévoir l'apparition et d'en atténuer les effets. Il fait intervenir plusieurs groupes de travail mondiaux et régionaux et propose des bases de données, des manuels et des guides techniques ainsi qu'un bulletin international. Une des principales activités du programme consiste à travailler en réseau et à renforcer les capacités en vue d'améliorer la surveillance continue.

488. Il était nécessaire de mettre sur pied un programme international coordonné portant sur l'écologie et l'océanographie des proliférations afin d'en comprendre les causes et de pouvoir les prévoir lorsqu'elles se produisent. À cette fin, en 1998, la COI et le Comité scientifique de la recherche océanique du CIUS ont mis en place le programme de recherche à l'échelle mondiale portant sur les aspects écologiques et océanographiques des proliférations dangereuses d'algues. Un Comité scientifique directeur COI-SCOR pour ce programme a été créé et un plan scientifique du programme a été établi et récemment accepté par le Comité scientifique pour les recherches océaniques.

489. *Le Réseau mondial de surveillance des récifs coralliens*. Le réseau est un programme de la COI, du PNUE, de l'UICN et de la Banque mondiale, visant à : a) améliorer la conservation, la gestion et l'utilisation durable des récifs coralliens et des écosystèmes côtiers connexes en fournissant des données et des informations sur les tendances concernant l'état biophysique et les valeurs sociales, culturelles et économiques de ces

écosystèmes; b) offrir aux personnes, organisations et gouvernements la possibilité d'évaluer les ressources des récifs coralliens et des écosystèmes connexes et de collaborer dans le cadre d'un réseau mondial pour établir une documentation et diffuser les données et informations sur l'état des récifs et les tendances de leur évolution. Ce programme est financé par des contributions de pays possédant des récifs coralliens. Il utilise une structure de « noeuds » régionaux, qui servent à financer et à coordonner les activités de surveillance des récifs coralliens menées par les pays possédant de tels récifs dans plusieurs régions du monde.

490. Le réseau mondial de surveillance des récifs coralliens a établi le rapport intitulé « Situation des récifs coralliens du monde en 2000 ». Deux ans plus tôt, le même rapport sur la situation des récifs coralliens du monde en 1998 faisait état d'un blanchissement corallien massif, surtout dans l'océan Indien, avec des modifications importantes de la structure des biocénoses sur de nombreux récifs. Le rapport de situation de 2000 fait état de quelques nouvelles encourageantes. Un repeuplement de nouveaux coraux a été constaté sur certains récifs dans l'océan Indien et en Asie orientale, ce qui laisse entendre qu'un nombre suffisant de souches de coraux ont survécu pour fournir quelques larves. Cependant, il faudra peut-être des années avant que l'on sache si les récifs se rétabliront pleinement ou si la structure des biocénoses sera modifiée.

491. La dégradation des récifs coralliens se répercute aussi sur les communautés humaines qui en sont tributaires pour assurer leur subsistance par des activités telles que la récolte du corail, la pêche et le tourisme. L'étude des communautés humaines, de leur situation sociale et économique, de leurs motivations associées à l'utilisation des récifs devient un centre d'intérêt important pour les spécialistes de la surveillance des récifs coralliens. En 2000, le Réseau mondial de surveillance des récifs coralliens, en association avec la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), l'UICN et l'Australian Institute of Marine Science, a publié le *Socioeconomic Manual for Coral Reef Management*. Ce manuel est destiné à aider les responsables de la gestion des récifs à mieux comprendre les étapes de l'évaluation socioéconomique et à fournir des directives pratiques sur la méthode à suivre pour effectuer des évaluations socioéconomiques de référence des diverses parties intéressées par l'utilisation des récifs coralliens. Ce manuel sera utilisé pour réunir des informations socioéconomiques paral-

lèlement aux informations biophysiques déjà collectées par le Réseau mondial de surveillance des récifs coralliens. Le noeud du Réseau pour l'Asie du Sud, dont la coordination est assurée par la COI, avec un financement du Ministère du développement international du Royaume-Uni, donne des cours de formation en utilisant ce manuel et organise des projets de démonstration en Inde, au Sri Lanka et aux Maldives où l'on procédera à une surveillance socioéconomique. Le noeud du Réseau pour l'Asie du Sud établit aussi une base de données régionales du réseau pour permettre de gérer et d'échanger des données socioéconomiques et biophysiques entre les institutions et les pays participants.

492. Suite aux graves épisodes de blanchissement des coraux de 1998, la COI a créé un groupe d'étude sur les indicateurs de blanchissement des coraux et les conséquences de ce phénomène. Ses tâches consistent à : a) mettre au point d'éventuels indicateurs moléculaires, cellulaires, physiologiques et biocénotiques du blanchissement corallien qui soient fiables pour détecter les premiers signes de stress; b) examiner les mécanismes potentiels d'adaptation et d'acclimatation des coraux des récifs aux changements de l'environnement mondial; et c) étudier la réponse à long terme des coraux de récifs aux changements à grande échelle des variables environnementales. Les activités du Groupe d'étude comporteront l'examen des travaux actuels de recherche physiologique et l'approbation des techniques moléculaires et biochimiques susceptibles de déboucher sur le choix d'indicateurs de stress des coraux et la détection rapide du blanchissement corallien.

493. *Module des ressources biologiques marines du Système mondial d'observation de l'océan*. La durabilité des ressources biologiques marines des océans est menacée par des facteurs très variés. L'instrument essentiel pour traiter de ces questions consiste dans une meilleure information sur la situation des ressources biologiques marines et les facteurs qui induisent le changement. Compte tenu de ce qui précède, l'objectif du module des ressources marines du Système mondial d'observation de l'océan consiste à fournir des informations utiles et opérationnelles sur l'évolution de la situation des ressources biologiques marines et des écosystèmes. Il s'agit d'obtenir à partir de différentes sources des données océanographiques et climatiques pertinentes, ainsi que des renseignements d'ordre biologique, des informations sur les pêches et d'autres questions intéressant les écosystèmes marins; de rassembler et d'analyser ces données; de décrire

l'évolution de la situation des écosystèmes; et de prévoir leur évolution future, y compris celle des espèces exploitées, à des échelles temporelles utiles. Ces efforts devraient permettre de définir et de mettre au point les moyens les plus efficaces et économiques de surveillance des écosystèmes marins qui s'avèrent nécessaires pour atteindre l'objectif du module des ressources biologiques marines.

494. Pour répondre à ces besoins, le plan stratégique du module des ressources biologiques marines du système d'observation mondiale de l'océan utilise une approche élargie, basée sur les écosystèmes, qui envisage les ressources biologiques marines dans leurs rapports avec leur environnement physique, chimique et biologique. Tenant compte de l'hétérogénéité croissante des écosystèmes marins de la haute mer jusqu'au rivage, l'approche en question distingue trois systèmes – la haute mer, l'océan côtier et la zone côtière.

495. La gestion des données et des informations et la transformation des données en produits utiles représentent un élément essentiel de l'approche du module des ressources biologiques marines. Les produits tirés de ces données, comme les prévisions de l'état des écosystèmes, seront préparés à l'échelle d'un écosystème, intéressant par exemple de vastes zones océaniques. Des centres appropriés d'analyse régionale à l'échelle d'un bassin utilisés pour compiler des données et des informations aux échelles appropriées de l'écosystème et élaborer des prévisions appropriées et d'autres produits tirés des données devraient constituer l'unité fondamentale à partir de laquelle le module de ressources biologiques marines sera développé. Divers organismes régionaux existant dans le domaine des sciences marines comme le Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) pourraient accueillir des centres régionaux d'analyse, de même que des programmes régionaux existants d'observation des écosystèmes.

496. Les études et la modélisation de processus constituent un lien essentiel entre le programme d'observation et les prévisions utiles de la dynamique des systèmes. Des programmes tels que le Programme de la dynamique des écosystèmes océaniques à l'échelle mondiale (GLOBEC) fourniront des informations essentielles sur les processus physiques, chimiques et biologiques, permettront de mettre au point des techniques perfectionnées d'observation et définiront les variables et emplacements indispensables pour effectuer des analyses de séries chronologiques à long terme sur la variabilité du climat et les réactions de

l'écosystème marin. À son tour, le module des ressources biologiques marines fournira des données de séries chronologiques pour les programmes de recherche.

497. Les premières étapes de la mise en oeuvre d'un module des ressources biologiques marines mondiales doivent consister à intégrer les systèmes d'observation existants dans une approche plus cohérente, fondée sur les écosystèmes et utilisant les principes d'un projet régional, ainsi qu'un important accroissement de capacité pour permettre une participation maximale dans l'ensemble du monde en développement. Dans de nombreuses zones, des programmes d'observation permanente tels que ceux recensés en tant qu'éléments du système initial d'observation du Système mondial d'observation de l'océan consacré aux ressources biologiques marines constituent des éléments importants d'un système régional qui exige seulement d'être complété et relié à d'autres programmes par l'intermédiaire d'un centre régional d'analyse. Dans d'autres zones, les moyens d'observation, même rudimentaires, font défaut. Le défi consiste pour le module des ressources biologiques marines du Système mondial d'observation de l'océan à identifier les programmes existants et les lacunes et à trouver les ressources pour développer le programme à l'échelle mondiale.

498. Un troisième secteur important des activités d'océanologie de la COI concerne la recherche sur la pollution marine effectuée dans le cadre de l'étude mondiale de la pollution dans le milieu marin.

499. *L'Étude mondiale de la pollution dans le milieu marin.* Le GIPME est un programme coopératif international de recherche scientifique axé sur la contamination et la pollution marine, coparrainé par la COI, le PNUE et l'OMI. En outre, le Laboratoire d'études du milieu marin de l'AIEA participe dans le cadre du Programme interinstitutions concernant la pollution marine à l'étude de questions relatives aux comparaisons corrélatives, aux documents de référence et aux méthodes de référence. Les objectifs généraux de l'Étude mondiale de la pollution dans le milieu marin consistent : a) à fournir des évaluations faisant autorité de l'état de l'environnement marin aux niveaux mondial et régional, en ce qui concerne notamment l'identification de la nature et des effets des polluants marins; b) de préciser les mesures à prendre pour prévenir et remédier à la pollution des océans; et c) élaborer des procédures pour évaluer et améliorer le contrôle de la conformité et la surveillance des conditions et des ef-

fets dans l'environnement marin, y compris l'évaluation des risques.

500. Les responsables du programme de l'Étude mondiale de la pollution dans le milieu marin ont étudié les polluants en collaboration avec le Laboratoire d'études du milieu marin. Dans le cadre de programmes d'élaboration des méthodes, d'ateliers et d'activités d'étalonnage comparatif, des techniques ont été mises au point pour évaluer les concentrations en polluants dans de nombreuses matrices de la biosphère. Grâce au programme d'étude des effets biologiques, des techniques de mesure ont été élaborées pour examiner les effets des polluants sur les organismes marins. Avec le développement du projet de Système mondial d'observation de l'océan (SMOO), les scientifiques participant au programme de la GIPME ont contribué à mettre au point le module relatif à la santé de l'océan (HOTO) du SMOO, portant spécialement sur les moyens d'observer et prévoir de façon cohérente les effets des activités anthropiques sur l'environnement marin.

501. Un quatrième centre d'intérêt des sciences de la mer, la gestion intégrée des zones côtières est particulièrement utile pour les décideurs et les gestionnaires. Créé en tant que programme en 1998, la gestion intégrée des zones côtières a pour objet d'aider les États membres de la COI dans leurs efforts pour créer des moyens scientifiques et techniques des sciences marines dans le domaine de la gestion intégrée des zones côtières pour donner suite à Action 21. Afin d'assurer une gestion efficace des zones côtières, il est indispensable de fournir des informations scientifiques en vue d'appuyer l'élaboration des politiques et des options relatives à la mise en valeur des zones côtières. Le programme offre une tribune appropriée pour cerner les nouveaux problèmes, accéder aux informations scientifiques et les compléter afin de renforcer les bases du programme aux niveaux régional et national. La COI a toute une série de programmes scientifiques propres et peut recourir à d'autres programmes et compétences scientifiques qui peuvent être mobilisés et orientés de façon à servir des approches cohérentes et pertinentes du programme. Ce dernier concentre ses efforts sur des études interdisciplinaires des processus côtiers, des systèmes d'information scientifique et technologique, la mise au point d'outils méthodologiques, la surveillance des zones côtières et la formation et l'éducation dans le cadre de colloques, d'ateliers, de séminaires et de cours de formation.

502. L'Unité pour les régions côtières et les petites îles est un programme intersectoriel de l'UNESCO qui traite du développement durable des zones côtières, en mettant l'accent sur les questions socioéconomiques des petites îles et des régions côtières en utilisant une approche intégrée de la gestion. Le Comité consultatif sur la protection des mers et l'Unité entreprendront une analyse des causes profondes de la situation de l'environnement côtier et marin dans les pays au sud du Sahara, dans le contexte du suivi de la Conférence panafricaine sur la gestion intégrée des zones côtières dans une perspective durable.

503. En octobre 1998, la COI ainsi que la National Oceanic and Atmospheric Administration des États-Unis et l'Université du Delaware ont créé un site Web consacré à la gestion intégrée des zones côtières <<http://www.nos.NOAA.gov/icm>>. Ce site Web fournit aux praticiens un accès régulier à des informations relatives aux directives internationales en matière de gestion intégrée des zones côtières, des descriptions des programmes d'autres pays en cette matière et des approches du programme de gestion intégrée visant à étudier des problèmes spécifiques (l'érosion côtière, la gestion des récifs coralliens, la reconstitution des plages, etc.). La COI et les autres partenaires contribuent financièrement à appuyer le développement et l'entretien de ce site Web.

504. La COI s'est dotée d'un service de formation et d'enseignement important en matière de gestion intégrée des zones côtières. L'objectif poursuivi dans ce domaine consiste en général à améliorer et promouvoir des programmes de formation et d'éducation à tous les niveaux concernant la gestion des zones côtières et des océans. Le projet envisage une vaste gamme d'activités avec l'élaboration de matériels éducatifs, l'organisation d'ateliers et de cours spécialisés et la préparation de documents d'orientation pour favoriser l'établissement de programmes financés par des donateurs. Parmi les éléments importants de ce projet figurent : l'atelier de formation sur la politique scientifique en matière de gestion intégrée des zones côtières; des ateliers nationaux sur la gestion intégrée; des cours de formation technique spécialisée; des cours de formation à distance et des groupements régionaux d'universités.

505. *Relance du programme d'océanographie de la COI.* Le programme d'océanographie de la COI reçoit actuellement une nouvelle impulsion, avec l'autorisation des organes directeurs de la COI, suite à trois évaluations extérieures, dont l'une concernait le

programme sur l'océanologie et les ressources vivantes, l'autre l'Étude mondiale de la pollution du milieu marin et la dernière la structure du programme scientifique de la COI dans son ensemble. Il est prévu en conséquence que la COI modifie son programme scientifique réalisé actuellement sous différentes rubriques pour en faire un programme interdisciplinaire unique, en tenant compte de la nécessité croissante de s'attaquer aux problèmes environnementaux complexes d'une façon intégrée et interdisciplinaire. Le programme d'océanologie ainsi relancé devrait se poursuivre dans des directions fortement interdépendantes, l'une intéressant les processus océaniques mondiaux et côtiers dans le contexte des écosystèmes océaniques et de la variabilité climatique, l'autre la gestion intégrée des océans et des zones côtières.

ii) *Observation des océans*

506. En ce qui concerne les systèmes d'observation opérationnels, l'élément essentiel de l'activité de la COI est le Système mondial d'observation de l'océan. Créé en réponse au besoin, souligné également par le programme Action 21, d'un système intégré et complet d'observation et d'information mondial sur les océans, en vue de fournir les informations requises pour les prévisions océaniques et atmosphériques, la gestion des océans et des zones côtières par les pays riverains et la recherche mondiale sur les changements de l'environnement, le Système mondial d'observation de l'océan est un système opérationnel planifié, créé et coordonné par la COI, ainsi que par l'OMM, le PNUE et le CIUS. Le Système mondial d'observation de l'océan est conçu de façon à pouvoir décrire en temps réel l'état actuel de la mer et de ses contenus, en prévoir l'évolution le plus longtemps à l'avance possible pour des utilisateurs variés et répondre aux besoins de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques en fournissant des données de base destinées à étayer les prévisions des changements climatiques.

507. Les objectifs du Système mondial d'observation de l'océan sont opérationnels et comportent aussi des travaux de recherche pour élaborer de nouvelles approches et de nouveaux instruments opérationnels. Le Système mondial d'observation de l'océan établit et intègre des observations intéressantes toutes les disciplines et tous les moyens de collecte de données à partir de navires, de bouées, de satellites et d'avions, concernant la mer et ses contenus, la glace marine et

l'atmosphère au-dessus de l'océan. Le Système mondial d'observation de l'océan est conçu de façon à répondre aux besoins de services ou de produits particuliers d'un vaste groupe d'utilisateurs. Il fonctionnera comme une chaîne de fabrication de bout en bout dans laquelle on pourra suivre les données et leur traitement depuis la première observation jusqu'au produit final.

508. Le Système mondial d'observation de l'océan commence déjà à fournir aux États Membres de l'ONU la possibilité de convertir les résultats de recherche en produits utiles pour répondre aux besoins sociaux. Il influence déjà la réflexion et la planification sur le plan national. De nombreux pays planifient ou exécutent aujourd'hui leurs observations côtières et océaniques conformément au Plan stratégique intégré et aux principes du Système mondial d'observation de l'océan. De nombreux pays ont créé des comités nationaux du Système mondial d'observation de l'océan pour lui apporter des contributions sur le plan national ou régional en améliorant la façon dont ils mènent leurs activités océanographiques opérationnelles afin de répondre aux besoins de gestion et de s'attaquer aux problèmes de politique générale.

509. Depuis la publication du Plan stratégique du Système mondial d'observation de l'océan et d'un plan d'action pour mettre en oeuvre sa partie physique océanique, l'organisation du Système mondial d'observation de l'océan a été simplifiée et ne comprend plus que deux modules de mise en pratique : l'un traitant de tous les aspects des mers côtières, l'autre de la haute mer. Les efforts ont été concentrés sur deux thèmes : a) l'amélioration de la conception des observations en haute mer pour aider à réaliser des prévisions météorologiques et climatiques; et b) la mise au point de concepts pour mettre en oeuvre le Système mondial d'observation de l'océan dans les mers côtières, concepts qui ont été diffusés à la fin de 2000 sur le site Web du Système mondial d'observation de l'océan <<http://ioc.unesco.org/goos>>. Le système d'observation côtière détectera et prévoira les changements concernant les écosystèmes et environnements côtiers.

510. À Bonn en 1999 et à La Haye en 2000, le Système mondial d'observation de l'océan a continué de recevoir un appui intergouvernemental supplémentaire de la part de la Conférence des parties à la Convention-cadre sur les changements climatiques, sous la forme de la composante océanique du Système mondial d'observation du climat. La Conférence des parties demande à celles-ci d'élaborer des plans d'action pour

mettre en oeuvre des systèmes de surveillance du climat, y compris les éléments océaniques qui feront partie du Système mondial d'observation de l'océan.

511. À Monaco en novembre 2000, des débats ont eu lieu entre le PNUE et la COI concernant l'utilisation du Système mondial d'observation de l'océan en tant qu'instrument réparti décidé à répondre aux besoins des diverses conventions du PNUE relatives aux mers régionales (qui forment en fait collectivement une convention répartie relative aux mers et aux océans) (voir annexe 5). Il existe déjà des plans prévoyant que la composante baltique du Système mondial d'observation de l'océan constituera le mécanisme primaire chargé de collecter les données dont a besoin la Commission d'Helsinki (HELCOM) (voir par. 386 et 387).

512. Le Système d'observation initial du Système mondial d'observation de l'océan, créé en 1998 pour réunir les sous-systèmes existants d'observation de l'océan mondial, englobant des mesures effectuées à partir de navires participant de façon spontanée, de bouées, de stations côtières, y compris de marégraphes et de satellites, ainsi que de centres de données et de moyens de communication, a continué de se développer avec l'addition d'éléments tels que le système d'enregistrement continu de données sur le plancton et les California Cooperative Oceanic Fisheries Investigations. Le développement ultérieur du système initial d'observation du Système mondial d'observation de l'océan sera facilité par l'élargissement de la nouvelle commission technique mixte d'océanographie et de météorologie marine qui fusionne plusieurs organismes traitant d'océanographie et de météorologie marine et qui tiendra sa première réunion intergouvernementale en Islande en juin 2001. Le système initial du Système mondial d'observation de l'océan se trouve toujours confronté au problème important des détériorations subies par les bouées océaniques de prévision météorologique et climatique victimes du vandalisme de bateaux de pêche.

513. Le principal projet pilote du Système mondial d'observation de l'océan continue d'être l'Expérience mondiale d'assimilation des données océaniques (GODAE) destinée à montrer les possibilités offertes par l'intégration de données obtenues par satellite et sur place, l'importance de l'assimilation des modèles et l'intérêt d'un système mondial capable de fonctionner en temps réel. Le GODAE nécessite une couverture mondiale de la température et de la salinité à l'intérieur de l'océan, qui puisse être intégrée aux données obte-

nues par satellite à partir de la surface de l'océan de façon à améliorer considérablement les modèles numériques utilisés en vue de prévoir le comportement de l'océan et d'effectuer des prévisions météorologiques et climatiques. Pour obtenir ces données, la COI et l'OMM ont lancé le projet pilote ARGO, qui collectera des mesures concernant la partie supérieure de l'océan et retransmettra par radiocommunication satellitaire ces informations aux stations côtières (voir également par. 489). Plusieurs pays ont déjà souscrit des engagements importants pour assurer le financement d'ARGO et certaines plates-formes ont déjà été mises en place à la surface de l'océan. Un coordonnateur technique de la COI informera les États membres de l'emplacement des plates-formes et des données qu'elles sont susceptibles de fournir.

514. La mise en oeuvre du programme du Système mondial d'observation de l'océan dépend en dernier ressort des pays agissant individuellement ou en groupe. Les deux principaux programmes régionaux du Système mondial d'observation de l'océan sont EuroGOOS en Europe et le programme pour la région de l'Asie du Nord-Est NEAR-GOOS. EuroGOOS continue à attirer avec succès des fonds de la Commission européenne pour financer des projets de recherche préopérationnels visant à développer les qualifications et les capacités nécessaires à la mise en oeuvre du Système mondial d'observation de l'océan. MedGOOS et IOCARIBE-GOOS se sont dotés de secrétariats et élaborent des programmes de travail et des propositions en vue de financer leurs activités futures, respectivement en Méditerranée et dans les Caraïbes. PacificGOOS a organisé une réunion en août 2000 pour commencer à élaborer son programme de travail pour les îles du Pacifique. GOOS-mer Noire et GOOS-Afrique prévoient de tenir des réunions en 2001 pour développer les activités du Système mondial d'observation de l'océan dans ces zones. Un nouveau programme régional de la COI à Perth (Australie) aide à développer les activités du Système mondial d'observation de l'océan dans l'océan Indien. Des programmes régionaux du Système mondial d'observation de l'océan sont également élaborés tout autour de l'Amérique du Nord par les États-Unis d'Amérique et le Canada.

515. Le Système mondial d'observation de l'océan s'inscrit dans le cadre de la Stratégie mondiale intégrée d'observation élaborée par les organismes des Nations Unies qui parrainent les systèmes mondiaux d'observation, par le Conseil international des unions

scientifiques (CIUS) et par le Comité des satellites d'observation de la Terre (CEOS). La Stratégie fait intervenir les principaux systèmes basés dans l'espace ou – *in situ* – pour réaliser des observations mondiales de la Terre, y compris sur le climat, et l'atmosphère, les océans, la surface terrestre et l'intérieur de la Terre, dans un cadre intégré. Il doit permettre aux gouvernements d'améliorer leur connaissance des plans d'observation mondiale, fournir un cadre pour des décisions sur la continuité des observations de variables essentielles, réduire les activités menées en double, aider à améliorer les affectations de ressources et faciliter la transition de la recherche aux activités opérationnelles. Il est conforme à la politique d'amélioration de l'efficacité et de l'efficience dans le cadre du système des Nations Unies. Les partenaires de la Stratégie mondiale intégrée d'observation sont convenus de concentrer leurs efforts dans un premier temps sur un thème océanographique présenté en novembre 2000 par la NASA à la sixième réunion des partenaires.

### iii) *Services océaniques*

516. En ce qui concerne les services océaniques, l'un des programmes essentiels de la COI au cours des 40 dernières années a été le Comité sur l'échange international de données et de l'information océanographique (IODE). L'IODE est chargé de faire mieux connaître et mieux comprendre les ressources et le milieu marin en offrant un dispositif de gestion et d'échange de données et d'information nécessaires à l'acquisition de ces connaissances. Le programme IODE a aidé les États membres à créer des centres nationaux de données océanographiques, constituant un réseau de plus de 60 centres nationaux, reliés aux centres mondiaux de données du CIUS (océanographie) et à des centres mondiaux de données (géologie et géophysique marine). Grâce à ce réseau les océanographes ont pu constituer des volumes considérables de données et d'information océanographiques et y accéder en préservant pour l'avenir ces précieuses ressources.

517. Au niveau mondial, le Comité de l'IODE a adopté à sa seizième session (Lisbonne, Portugal, 31 octobre-8 novembre 2000) un ambitieux plan de travail portant notamment sur : a) la création d'un programme mondial de gestion de métadonnées océanographiques (suite à l'achèvement satisfaisant du projet pilote en 2000); b) le renforcement du mécanisme de coordination régional de l'IODE; c) l'instauration, l'entretien et le renforcement de la coopération entre l'IODE et di-

vers programmes de recherche et de surveillance océanographique; d) des activités renforcées concernant la gestion et l'échange de données biologiques et chimiques; e) la continuation (après la réalisation réussie de la première phase achevée en 1998) du projet Global Oceanographic Data Archaeology and Rescue (GODAR) destiné à sauvegarder des données qui risquaient d'être perdues par négligence ou du fait de la dégradation du milieu; f) la mise en place du projet Resource Kit de l'IODE, en tant qu'instrument basé sur l'Internet pour les activités de renforcement des capacités et de téléenseignement de l'IODE (suite à l'achèvement du projet pilote en 2000); g) une collaboration active entre l'OMM, la COI, la Commission technique mixte de l'océanographie et de la météorologie marine); et h) la participation de l'IODE à un consortium pour le langage de balisage extensible marin (XML) visant à élaborer un langage XML en tant que norme pour l'échange de données sur l'Internet.

518. L'un des éléments essentiels du programme IODE est son programme de renforcement des capacités. Chaque année, IODE et ses membres organisent des cours de formation ou des ateliers nationaux et régionaux visant à créer ou à renforcer les capacités nationales. Dans le cas des pays en développement, le programme IODE associe la formation au matériel et au soutien opérationnel dans le cadre des réseaux régionaux sur les données et informations océanographiques (ODIN). Le réseau d'échange de données et d'information océanographique pour l'Afrique (ODINAFRICA), réseau panafricain de 20 États membres, en offre un excellent exemple. Fondé sur l'expérience de ses prédécesseurs régionaux en Afrique orientale et dans la région de l'Océan indien occidental, ainsi que dans région centre-est atlantique, ODINAFRICA a) fournira une aide pour le développement et l'exploitation des centres nationaux de données (et d'information) océanographiques et mettra en place leurs activités en réseau en Afrique; b) offrira des possibilités de formation en gestion de données et d'information marines utilisant les formats et méthodes standard définis par IODE; c) aidera à élaborer et entretenir les bases de données nationales, régionales et panafricaines de métadonnées, informations et données marines; et d) aidera à élaborer et à diffuser des données relatives à l'océan et aux zones côtières et des produits d'information répondant aux besoins de groupes d'utilisateurs très variés, à l'aide de réseaux nationaux et régionaux. À cet égard, l'accent est mis sur les données et informations pour la gestion des zones cô-

tières et sur les données et informations pour le développement. Un élément important du projet consiste à rapprocher les spécialistes de l'océanologie/gestion de données et les gestionnaires/décideurs.

iv) *Formation, éducation et assistance mutuelle*

519. Le programme de renforcement des capacités en matière de formation, d'éducation et d'assistance mutuelle (TEMA) dans le domaine des sciences de la mer de la COI joue un rôle essentiel pour permettre à la COI de s'acquitter de sa mission et appuie les activités de renforcement de capacités sur lesquelles l'accent est mis dans les programmes scientifiques de la COI. Une politique énergétique de formation, d'éducation et d'assistance mutuelle permet de rattacher le processus de renforcement des capacités aux programmes nationaux et régionaux existants et prévus, ce qui améliore le taux de succès des activités de renforcement des capacités. La COI élabore des principes et un programme pour développer les capacités nationales dans le domaine des services et des sciences de la mer. Ce programme de renforcement des capacités prévoit des activités très variées dont le choix varie en fonction du niveau de capacité initial des pays intéressés.

520. Le développement et le renforcement des capacités de recherche et d'observation en matière de sciences de la mer et d'utilisation efficace des services que les organisations telles que la COI peuvent offrir supposent que l'on dispose des ressources humaines, des institutions nécessaires et d'un cadre pour appuyer et soutenir les activités dans le domaine des sciences de la mer. Ces éléments doivent être intégrés à un réseau, mais la mise en oeuvre peut être difficile à cause de la complexité des compétences à l'intérieur des pays et entre les pays, ainsi que des grandes différences de qualification et de capacités entre pays. En raison de ces différences, les activités de renforcement des capacités doivent être adaptées aux besoins spécifiques d'un pays ou d'une région.

521. En 1999, la COI a joué un rôle dans la réalisation de 94 activités comportant un élément important de renforcement de capacités. Ces activités ont été menées dans 29 États membres et ont consisté en 30 formations spécifiques, 18 ateliers et une opération de sensibilisation du public appelé à participer au nettoyage de plages. Trente-six personnes de 19 pays ont obtenu des bourses individuelles (24 bourses de voyage et 12 bourses de recherche et d'étude). Plus de 1 000 personnes de 102 États membres ont participé à

toutes les activités. Un grand nombre de personnes (scientifiques et étudiants) ont aussi bénéficié de l'accès à des centres de documentation scientifique et à des outils de formation. Plusieurs institutions compétentes dans le domaine des sciences de la mer en Afrique orientale ont bénéficié de l'accès à l'Internet, ont pu se procurer du matériel informatique et obtenir un appui pour subvenir à leurs dépenses opérationnelles. Les sommes consacrées au financement du renforcement de capacités se sont élevées à plus de 1,5 million de dollars, dont environ 70 % provenant de sources extrabudgétaires. Les activités de formation, d'enseignement et d'assistance mutuelle pour 2000 ont compris 20 ateliers et cours de formation.

522. L'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a incité la COI à commencer d'étudier les moyens de développer son rôle et ses fonctions concernant la Convention. La COI est appelée à assumer des responsabilités dans les domaines tels que la promotion de la recherche sur les sciences de la mer, l'adoption de mesures pratiques pour mener des travaux de recherche facilitant la mise en oeuvre des dispositions de la Convention, la publication et la diffusion d'informations et de connaissances concernant les sciences de la mer, la coordination de projets internationaux de recherche sur les sciences marines et la fourniture d'informations scientifiques de base en vue de la protection de l'environnement marin et du transfert de technologie<sup>195</sup>.

523. À cet égard, et depuis 1994<sup>196</sup>, elle a constamment inscrit à l'ordre du jour de son conseil exécutif et de son assemblée (dix-neuvième et vingtième sessions) le thème de la « COI dans ses rapports avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ». Pour s'acquitter de ses responsabilités, développer, par exemple, ses fonctions juridiques et autres activités suite à l'entrée en vigueur de la Convention, la COI a créé un organe consultatif d'experts en droit de la mer (ABE-LOS) (voir par. 469)<sup>197</sup>. Il s'agit d'un groupe à participation non limitée, composé d'experts possédant une expérience en matière de droit de la mer et de science marine. Chaque État membre de la COI peut désigner deux experts<sup>198</sup>.

**b) Organisation météorologique mondiale**

524. L'Organisation météorologique mondiale (OMM), dans sa contribution au présent rapport, explique que les bouées de mesure océaniques, qu'elles soient dérivantes ou amarrées, constituent des sources utiles et

parfois irremplaçables de données météorologiques et océaniques essentielles sur les zones océaniques éloignées. Ces données, recueillies en temps réel par satellite, sont distribuées dans le monde entier et mises gratuitement à la disposition de tous sur le Système mondial de télécommunications de la Veille météorologique mondiale de l'OMM. Les données sont incorporées opérationnellement dans toute une variété de modèles météorologiques et océanographiques, et sont aussi archivées pour les applications en différé. Elles viennent appuyer directement les services de prévision et d'alerte météorologiques (y compris pour la sécurité maritime), la surveillance du changement climatique mondial, la recherche et les prévisions (notamment concernant El Niño/La Niña), et la recherche météorologique et océanographique.

525. L'OMM exprime toutefois quelque préoccupation, car ces plates-formes de collecte de données automatiques, qui sont exploitées sans surveillance, font parfois l'objet d'actes de vandalisme, tant délibérés qu'accidentels, malgré la valeur que leurs données revêtent pour tous les utilisateurs de l'océan. Souvent ces actes viennent de l'ignorance de l'objectif et de la valeur de la plate-forme, et l'on s'est efforcé au cours des années de sensibiliser les communautés maritimes, en particulier les pêcheurs, à cet objectif et cette valeur, malheureusement sans grand succès. Ce problème a été de nouveau souligné lors de la session annuelle du Groupe de coopération OMM/COI pour les programmes de bouées de mesure, à la fin de 1999.

526. Pour sensibiliser encore davantage les utilisateurs de l'océan de tous types à l'objectif et à la valeur des bouées de mesure, l'OMM et la COI ont demandé l'assistance de l'Organisation hydrographique internationale. Après que la Commission de l'OHI sur la diffusion des avis radio aux navigateurs eût donné son accord, une circulaire contenant un texte convenu relatif au vandalisme touchant les bouées de mesure a été distribuée en août 2000, pour diffusion dans les avis nationaux aux navigateurs. Il est prévu de diffuser désormais ce texte de la même façon, à intervalles réguliers.

527. L'OMM coordonne la fourniture opérationnelle de données, analyses et prévisions météorologiques et océanographiques pour les zones côtières, y compris les services de sécurité maritime assurés dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), ainsi que la fourniture de services d'alerte généraux en cas d'ondes de tempête. Elle coordonne

aussi un système mondial qui fournit des bases de données climatologiques détaillées pour toutes les zones océaniques, y compris les zones côtières et les zones économiques exclusives.

528. Nouvel exemple de coopération internationale : la Commission technique mixte OMM/COI de l'océanographie et de la météorologie marine, créée par les organes directeurs de l'OMM et de la COI et rendant compte simultanément aux deux organisations, est un organe technique au sein duquel l'OMM et la COI ont convenu de mettre en commun ressources et compétences pour régler les problèmes communs.

529. L'OMM non seulement souligne la nécessité de renforcer les capacités des pays en développement, mais fait aussi remarquer les effets préjudiciables du manque de capacités en météorologie marine. Comme elle le fait observer, nombreux sont les pays en développement qui n'ont manifestement ni la capacité de participer ou de contribuer aux grands programmes d'observation et de services maritimes de l'OMM et de la COI, ni de tirer parti des données et des produits générés par ces programmes. Cela signifie à son tour que les programmes eux-mêmes n'ont pas les données, les produits et les services voulus dans un grand nombre de zones océaniques importantes, ce dont pâtissent tous les utilisateurs des océans. Cela est particulièrement vrai dans de vastes secteurs de l'océan Indien. Dans le même temps, les efforts de renforcement des capacités déployés isolément par certains pays dans le domaine maritime n'ont pas été efficaces et n'ont eu qu'un impact global minime. Tentant de répondre aux besoins en matière de renforcement des capacités dans un contexte plus large, l'OMM, en collaboration avec la COI, a élaboré le Projet relatif aux sciences de la mer dans l'océan Indien occidental (WIOMAP) pour renforcer les réseaux d'observation des océans, la gestion des données et les services correspondants dans l'océan Indien occidental; il s'agit d'un projet de coopération régionale auquel participent à la fois les organismes et les établissements météorologiques et océanographiques.

### c) Organisation hydrographique internationale

530. L'Organisation hydrographique internationale a appelé l'attention sur un certain nombre d'activités qu'il faudrait mener dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de la protection du milieu marin. Il s'agit notamment de réaliser, en suivant les normes de l'OHI, des levés hydrographiques (entre autres bathymétrie et

mesure des paramètres océanographiques) dans les ports et les zones côtières fragiles en première priorité, et dans la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental en seconde priorité; de publier et de distribuer l'information tirée des levés hydrographiques, sous forme de cartes marines (électroniques et sur papier) et des manuels nautiques pour la sécurité de la navigation de tous les navires; et de mettre à disposition les informations hydrographiques et océanographiques touchant les zones maritimes relevant de la juridiction de l'État côtier sous forme de cartes bathymétriques et de produits du Système d'information géographique (SIG), au fins, par exemple, de la pêche, de la gestion des zones côtières et d'études scientifiques.

531. L'OHI fait observer que, si dans les pays développés il existe des services hydrographiques bien établis menant les activités susmentionnées, un grand nombre d'autres pays ont besoin d'aide dans ce domaine. Elle a dressé une carte montrant les régions géographiques 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; il s'agit notamment des régions suivantes : îles de l'ouest du Pacifique, Asie du Sud, golfe Persique, mer Rouge, Afrique australe, Afrique de l'Ouest et centrale, sud de la Méditerranée, mer Noire, mer Baltique, Amérique centrale et Caraïbes. Il y a donc dans le monde de vastes régions nécessitant une intervention robuste, plus particulièrement dans la région de l'Afrique.

532. Il convient de noter à cet égard que l'Assemblée générale, au paragraphe 21 de sa résolution 53/32 du 24 novembre 1998, invitait 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 publications nautiques et à coordonner leurs activités afin que des informations hydrographiques et nautiques soient disponibles dans le monde entier. En outre, dans sa résolution 54/31 du 24 novembre 1999, l'Assemblée notait spécifiquement que les pays en développement, en particulier les petits États insulaires en développement, pouvaient avoir besoin d'une aide pour établir et publier les cartes visées aux articles 16, 22, 47, 75 et 84 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à son annexe II, portant sur les limites des zones maritimes nationales et, à cet égard, demandait instamment à la communauté internationale de les aider (voir par. 83 à 87).

#### **d) Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture**

533. La FAO constate que des informations objectives, neutres, vérifiées et détaillées sur les pêches, les ressources halieutiques et leur environnement sont de plus en plus demandées. Ces demandes découlent de préoccupations concernant, notamment l'état peu satisfaisant de nombre de ressources halieutiques, le potentiel des ressources halieutiques non classiques, l'effondrement de certaines pêcheries, la surcapacité et la mauvaise performance économique de nombre d'autres, les menaces d'une dégradation continue de l'environnement, le risque de voir des déplacements importants des ressources à la suite du changement climatique, la nécessité d'une approche prudente, et les menaces et possibilités de la mondialisation et du libre échange. Face à ces problèmes, les gouvernements, les industries, les organisations non gouvernementales, les banques de développement, la communauté des pêcheurs et le grand public trouvent de plus en plus difficile de comprendre la situation. L'information voulue pour mieux comprendre les incidences des instruments internationaux convenus, ainsi que les diverses options possibles et leurs conséquences, manque souvent. Les inévitables conflits d'intérêts créent un risque de mauvaise utilisation ou de mauvaise interprétation de l'information disponible, et une information plus transparente et de meilleure qualité (c'est-à-dire la meilleure information scientifique disponible) est très demandée. La FAO a vu les demandes d'information qui lui sont adressées se multiplier ces 10 dernières années.

534. La FAO a entrepris d'améliorer, et de mettre pleinement à disposition sur l'Internet, tous ses systèmes d'information et bases de données, et de mettre au point un Système mondial d'information sur les pêches (FIGIS) avec l'appui financier de la France et du Japon. Une première version partielle portant sur les statistiques et les espèces est disponible. On travaille à mettre au point les modules portant sur les navires, l'équipement, les commissions de pêche et les questions stratégiques. En outre, on a formulé le concept d'un système de surveillance des ressources halieutiques (FIRMS), concept qui sera développé au sein du FIGIS pour encourager la mise en place d'un réseau international d'organisations de gestion des pêches et de centres d'excellence collaborant pour tenir un système mondial d'information sur l'état des ressources mondiales. Pour faciliter l'accès à l'information aux pays, aux institutions et aux particuliers qui n'ont pas

un accès adéquat à l'Internet, la FAO met actuellement sur CD-ROM un Atlas mondial de la pêche, où l'on trouvera des renseignements similaires. Pour officialiser et établir une base institutionnelle aux efforts requis aux plans national, régional et mondial, le Comité des pêches de la FAO examinera, à sa prochaine réunion en février 2001, une proposition de plan international d'action pour l'information sur l'état des pêcheries et les tendances en la matière.

535. La FAO fait observer que, pour remplir leurs engagements au titre des instruments et initiatives internationaux convenus, les pays doivent améliorer notablement la qualité de leur information sur les pêches maritimes. Pour ce faire, il conviendrait de donner un rang de priorité plus élevé à l'amélioration des systèmes statistiques qui, dans maints pays en développement, sont en détérioration parce qu'ils manquent de ressources et que leur valeur n'est pas reconnue. Il convient d'appuyer les efforts que déploie la FAO pour améliorer l'information sur la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée, les capacités de pêche, le commerce, l'état des stocks, l'emploi, les prix, etc., comme le demandent ses membres; il convient aussi d'améliorer les capacités des pays à contribuer à l'Internet et à l'utiliser.

#### **e) Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites**

536. L'Organisation internationale des télécommunications maritimes par satellites (Inmarsat) a été créée en 1979 pour établir le segment spatial nécessaire à l'amélioration des communications maritimes et, en particulier, celles concernant la sécurité de la vie humaine en mer et le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Cet objectif a été par la suite élargi, on a établi le segment spatial nécessaire aux communications terrestres mobiles et aéronautiques, et le nom de l'organisation a été modifié pour devenir Organisation internationale des télécommunications mobiles par satellites afin de tenir compte de cette modification de ses objectifs. Dans sa contribution au présent rapport, l'organisation déclare qu'après 20 ans de fonctionnement réussi, les États membres et les signataires de l'organisation intergouvernementale INMARSAT ont décidé de relever le défi de la concurrence de plus en plus âpre des fournisseurs privés de services de communications par satellite, et INMARSAT a été la toute première à privatiser les avoirs et la façon d'opérer d'une organisation intergouvernementale

tout en continuant à s'acquitter de ses obligations de services publics et de contrôle gouvernemental. À sa douzième session en avril 1998, l'Assemblée d'INMARSAT a adopté des amendements à la Convention portant création d'INMARSAT et à l'Accord d'exploitation y relatif, visant à modifier la structure de fonctionnement de l'organisation sur le modèle d'une société privée, tout en conservant le contrôle intergouvernemental de certaines obligations de services publics et, en particulier, le SMDSM (voir A/53/456, par. 215). En avril 1999, INMARSAT a été privatisée, l'Organisation internationale des télécommunications mobiles par satellites a été créée, et un accord de services publics a été passé entre cette nouvelle organisation et la compagnie privatisée Inmarsat Ltd.

537. L'organisation fait aussi observer que les horizons des communications mobiles par satellites s'élargissent toujours plus vite, et qu'il existe différentes options pour la conception et la capacité des nouveaux services. L'adoption par l'Assemblée de l'OMI de la résolution A.21/Res.888 - 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) - a indiqué clairement l'intention de l'organisation d'envisager de fournir à l'avenir des services SMDSM à tout exploitant de satellites dont le système répond à ces critères. Le plus probable est que cela se fera dans le contexte d'une révision du chapitre IV (Radiocommunications) de la Convention SOLAS et donnera l'occasion de spécifier des services plus efficaces de façon à permettre d'utiliser les capacités nouvelles et les constellations de satellites non géostationnaires. Actuellement, Inmarsat Ltd., avec le système de communications par satellite qu'il exploite, est le seul fournisseur mondial de ces services et est, pour le moment, sans rival sur le marché.

538. L'organisation déclare en outre que ces dernières années, le processus de libéralisation et de privatisation des services régionaux de communications par satellite est devenu un fait avéré. Il est encourageant de noter dans ce contexte qu'elle n'a pu détecter aucune réduction ni détérioration du niveau et de la qualité dans la fourniture de services SMDSM par Inmarsat Ltd. sous ce nouveau régime, comparé à la situation d'avant la privatisation. La société a par ailleurs respecté toutes les autres obligations de services publics ou leur a accordé toute l'attention voulue. On peut donc conclure,

après une année de fonctionnement séparé, mais en communication entre l'Organisation internationale des télécommunications mobiles par satellites et Inmarsat Ltd., que la restructuration a été couronnée de succès, et que les principes sur lesquels elle s'est faite se sont révélés efficaces.

**f) Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes**

539. La CEPALC a fait savoir que sa division des ressources naturelles, chargée d'examiner les questions liées aux océans et au droit de la mer, s'intéresse particulièrement au rôle joué par la recherche scientifique marine dans le développement durable des océans et des zones côtières et dans l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour ce qui a trait à la diversité biologique du milieu marin. En 2000, la CEPALC a présenté une étude sur la manière d'aborder les problèmes et les perspectives de la recherche océanographique en Amérique latine et dans les Caraïbes. Compte tenu de l'étude qu'elle réalise actuellement sur la recherche scientifique marine et du fait que cette question a été inscrite à l'ordre du jour de la deuxième réunion du Processus consultatif, la CEPALC prévoit de poursuivre les travaux menés dans ce domaine et d'en communiquer les résultats à cette réunion.

**2. Programmes des Nations Unies concernant les techniques de la mer**

540. L'ONUDI dispose, avec ses partenaires, la NOAA des États-Unis, le Centre for Coastal and Marine Sciences du Natural Environment Research Council du Royaume-Uni et le Centre international pour la science et la haute technologie de l'ONUDI en Italie, d'un grand nombre d'experts de haut niveau de la gestion intégrée des zones côtières. Les domaines couverts comprennent l'aménagement des pêcheries, 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 (voir A/55/61, par. 247).

**C. Besoins constatés dans le domaine de la science et des techniques de la mer**

541. L'Assemblée générale, dans sa résolution 55/7 (annexe II, par. 1), a déclaré qu'il était indispensable pour la mise en oeuvre effective de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de soutenir et de renforcer le potentiel des États en développement, en particulier des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, dans le domaine de la science et des techniques de la mer, afin d'accélérer le rythme de leur développement économique et social (voir A/RES/55/7, annexe II, par. 1). Une liste complète des besoins recensés au cours des 20 dernières années est disponible. Il serait sans doute utile de passer cette liste en revue afin que le Processus consultatif ne se concentre que sur les besoins essentiels et les mesures à prendre pour promouvoir la coordination et la coopération internationales.

542. L'une des premières études relatives aux effets des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sur la science et les techniques de la mer a été examinée par la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer elle-même. L'un des principaux objectifs de cette étude (document A/CONF.62/L.76 du 18 août 1981<sup>199</sup>) était de faciliter l'examen des questions ayant trait, notamment, au mécanisme de décision, à l'élaboration des lois et autres mesures, à la répartition des tâches entre les différents organismes et départements, et à la coordination entre les secteurs concernés.

543. S'agissant de la recherche océanographique et du développement des techniques de la mer, il est apparu nécessaire de mettre en place un cadre administratif pour régir ces recherches et de renforcer les moyens mis au service des sciences de la mer. Cela implique notamment : a) la mise au point de mécanismes en vue

de coordonner les différents programmes et projets, en particulier ceux qui sont complémentaires. Ces mécanismes pourraient concerner l'ensemble des organismes qui réalisent ou financent des recherches dans le domaine de la protection de l'environnement, de la prestation de services météorologiques ou de l'utilisation et de la conservation des ressources biologiques et autres ressources marines, ou encore des recherches concernant d'autres usages de l'océan. Cette coordination permettrait de revoir les besoins de recherche et d'établir des priorités, mais aussi de veiller à la conformité des activités de recherche scientifique marine avec les réglementations de protection de l'environnement, de navigation et autres; b) la réalisation d'une étude sur les intérêts et les capacités (personnel qualifié, niveau de financement, installations et matériel, etc.) des institutions et secteurs concernés, en relation avec la création ou le développement d'un centre national des sciences et techniques de la mer; c) la définition de priorités et l'élaboration de programmes et de projets spécifiques, tenant compte notamment des possibilités offertes par les programmes internationaux visant à renforcer les moyens mis au service des sciences de la mer dans les pays en développement; d) l'étude des besoins résultant de la participation à la mise au point et à l'exécution de programmes internationaux, régionaux et sous-régionaux de recherche, d'éducation et de formation, et d'échange de données et d'informations; et e) le renforcement de la coopération en vue de créer des conditions propices à la recherche océanographique.

544. Il est également nécessaire de prendre des dispositions concernant les recherches qu'un État tiers ou une organisation internationale a l'intention d'entreprendre dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un État côtier. Il faut pour cela : a) trouver du personnel possédant les qualifications requises pour participer à un tel projet et aux opérations suivantes; b) gérer l'information concernant ces recherches (navires utilisés, zones étudiées, institutions concernées, mise en place et utilisation des installations et du matériel, participants, rapports) et diffuser les résultats des recherches aux plans national et international; c) prendre des dispositions pour un examen rapide de ces projets, ce qui pourrait nécessiter de mettre au point des méthodes pour évaluer l'apport de ces projets à la valorisation des ressources, sur la base des critères généraux et des principes directeurs énoncés à l'article 251 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; d) prendre des mesures pour fa-

ciliter la recherche océanographique, l'accès aux ports et l'aide aux navires de recherche (en coordination avec les autorités portuaires); e) prendre des dispositions particulières concernant la délimitation de zones du plateau continental; f) établir une marche à suivre en cas de suspension ou de cessation des recherches comme cela est prévu à l'article 253 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; g) prendre des dispositions concernant la participation d'États voisins sans littoral ou d'États voisins géographiquement désavantagés et la diffusion d'informations et de données; et h) prendre des dispositions en vue de régler les différends, notamment pour ce qui a trait aux demandes formulées par l'État côtier concerné pour obtenir des avis et une assistance techniques.

545. Il convient, en outre, de se pencher sur les aspects administratifs de la mise en place et de l'utilisation des installations ou du matériel de recherche – y compris les zones de sécurité, les marques d'identification et les moyens de signalisation (avec les autorités maritimes et aériennes) – ainsi que sur les dispositions administratives, prises par l'État effectuant des recherches, concernant l'élaboration et la présentation de rapports à l'intention de l'État côtier conformément aux règles et procédures de cet État et aux conditions énoncées aux articles 249 et 254 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

546. S'agissant de la mise au point et du transfert des technologies d'exploitation de la mer, il est notamment nécessaire : a) de promouvoir la coopération à tous les niveaux, y compris la participation aux réunions portant sur les conditions économiques et juridiques propices au transfert des technologies ainsi que sur les politiques et méthodes à suivre dans ce domaine, ou aux réunions visant à établir des principes directeurs, des critères et des normes, de même que la participation aux programmes favorisant le développement des moyens techniques au service des sciences de la mer et de la mise en valeur des ressources marines; b) d'adopter des mesures administratives concernant l'équipement, la mise en valeur des ressources humaines (y compris l'enseignement, la formation et l'échange de scientifiques, de techniciens et autres experts), la collecte, l'analyse et la diffusion d'informations et de données scientifiques et techniques, y compris d'informations sur la vente des technologies, les contrats et autres arrangements, le développement de technologies appropriées, etc.; et c) d'encourager la mise en place ou le développement

de centres nationaux et régionaux des sciences et technologies de la mer, compte tenu des programmes internationaux de coopération technique en cours, et de prévoir les grandes lignes des tâches à réaliser.

547. Trois rapports du Secrétaire général publiés en 1990 et 1991 (A/45/563, A/45/712 et A/46/722) traitent des besoins en matière de sciences et de techniques de la mer, et des mesures qui pourraient être adoptées pour y pourvoir. De nombreux pays, en particulier parmi les pays en développement, sont aux prises avec des difficultés multiples et variées; ainsi : a) le potentiel global de développement des métiers de la mer est méconnu, les capacités nationales de développement ont été mises à rude épreuve, et les moyens mis au service des métiers de la mer sont limités; b) les ressources financières et l'aide extérieure sont insuffisantes; dans les rares cas où des financements ont été obtenus, ils étaient trop faibles; c) les technologies nouvelles restent hors de portée de la plupart des pays; par exemple, plusieurs pays en développement ne disposent pas des moyens nécessaires pour faire face aux répercussions écologiques de la mise en valeur de la mer et ses autres usagers; ils ne sont pas en mesure de parer aux désastres maritimes ou aux menaces pesant sur le milieu marin; d) de nombreux pays manquent de main-d'oeuvre qualifiée dans les différentes disciplines relevant du développement durable et de la gestion des ressources marines, y compris des conséquences écologiques de l'exploitation de la mer, et ne pourront régler ce problème avant longtemps; e) on connaît encore mal le type de données et d'informations nécessaires pour que l'État exerce sa compétence sur les ressources et pour assurer le développement et la gestion viables des ressources marines; f) on n'a pas suffisamment accès à ces données et informations ni aux résultats des recherches océanographiques; g) les informations scientifiques et le développement des technologies sont encore insuffisants, que ce soit pour les usages traditionnels ou modernes.

## IX. Renforcement des capacités

548. Les questions relatives au renforcement des capacités et à l'assistance aux États en développement ont été examinées lors de la première réunion du Processus consultatif. Les participants à cette réunion ont décidé d'appeler l'attention de l'Assemblée générale sur la nécessité de renforcer les capacités afin que les pays en développement, notamment les pays les moins avancés,

et les pays sans littoral, aient les moyens d'appliquer la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de profiter de l'exploitation et du développement durables des mers et des océans et de leurs ressources, et de veiller à ce que les petits États insulaires en développement puissent disposer de tout l'éventail de compétences indispensables à cet effet.

549. Dans sa résolution 55/7, l'Assemblée générale a souligné la nécessité fondamentale de renforcer les capacités et, au paragraphe 23 de la même résolution, elle a prié le Secrétaire général, agissant de concert avec les institutions et programmes internationaux compétents, et avec les représentants des banques régionales de développement et de la communauté des donateurs, d'analyser l'effort de développement des capacités entrepris, de déceler les doubles emplois à éviter et les lacunes à combler pour harmoniser la manière dont la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer était appliquée aux échelons national et régional, et de consacrer à cette question une partie de son rapport annuel sur les océans et le droit de la mer.

550. *Renforcement des capacités : mesures proposées au chapitre 17 d'Action 21.* Le programme Action 21 contient notamment, dans son chapitre 17, des propositions relatives au renforcement des capacités dans le domaine maritime. Pour chaque domaine d'activité retenu, un certain nombre de suggestions sont offertes en faveur du renforcement des capacités des États en développement.

551. S'agissant du domaine d'activité relatif à la gestion intégrée et au développement durable des zones côtières et marines, y compris de la zone économique exclusive, comme le propose le chapitre 17 d'Action 21, les États côtiers devraient bénéficier, sur leur demande, d'une entière coopération dans le renforcement de leurs capacités et, le cas échéant, ce domaine devrait être incorporé à la coopération bilatérale et multilatérale pour le développement. Les États côtiers pourraient envisager notamment de : a) veiller au renforcement des capacités au niveau local; b) consulter les administrations locales, le milieu des affaires et les milieux universitaires, les groupes d'utilisateurs et le public sur les questions relatives aux zones côtières et marines; c) coordonner les programmes sectoriels tout en renforçant les capacités; d) promouvoir des centres hautement spécialisés dans la gestion intégrée des ressources marines et côtières; et e) encourager des programmes et des projets de démonstration pilotes de gestion intégrée des zones côtières.

res et marines. Parmi les mesures proposées en faveur de la mise en valeur des ressources humaines figurent l'éducation et la formation à la gestion intégrée et au développement durable des zones côtières et marines et la mise au point de programmes d'étude et de campagnes de sensibilisation du public.

552. Pour ce qui est du renforcement des capacités dans le domaine d'activité relatif à la protection du milieu marin, comme il est proposé au chapitre 17 d'Action 21, les organismes nationaux de planification et de coordination devraient disposer des moyens et des pouvoirs nécessaires pour étudier les effets sur le milieu marin de toutes les activités terrestres et de toutes les sources de pollution et pour proposer des mesures de contrôle appropriées. Un mécanisme international devrait être créé pour financer l'application de techniques appropriées de traitement des eaux d'égouts et la construction d'installations de traitement, notamment au moyen de dons ou de prêts à des conditions libérales consentis par des organisations internationales et des fonds régionaux appropriés, régulièrement alimentés, au moins en partie, par des redevances. Parmi les mesures proposées pour la mise en valeur des ressources humaines figurent l'organisation de formations sur la base d'enquêtes sur les besoins; l'élaboration de programmes d'enseignement maritime; l'organisation de programmes de formation à l'intention du personnel chargé d'intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures et de produits chimiques; l'organisation d'ateliers sur les aspects écologiques des opérations portuaires et de l'aménagement des ports; le renforcement des centres internationaux spécialisés dans l'enseignement maritime professionnel et l'appui ou le complément apportés aux efforts nationaux déployés pour mettre en valeur les ressources humaines.

553. Concernant le domaine d'activité lié à l'utilisation durable et à la conservation des ressources biologiques marines en haute mer, comme il est proposé au chapitre 17 d'Action 21, les États devraient, avec l'appui éventuel des organisations internationales, qu'elles soient sous-régionales, régionales ou mondiales, contribuer à la mise au point de systèmes ou structures institutionnelles de suivi, de contrôle et de surveillance, ou améliorer ceux qui existent déjà en développant les capacités de recherche pour l'évaluation des ressources biologiques marines. Parmi les mesures proposées pour la mise en valeur des ressources humaines figurent la formation aux techniques de pêche hauturière et à l'évaluation des ressources

pélagiques; le perfectionnement des cadres dans le domaine de la gestion et de la protection des ressources pélagiques et la formation d'observateurs et d'inspecteurs devant être postés sur les bateaux de pêche.

554. Pour ce qui est de l'utilisation viable à terme et de la conservation des ressources biologiques marines relevant de la juridiction nationale, comme il est proposé au chapitre 17 d'Action 21, avec l'aide des organismes sous-régionaux, régionaux et mondiaux compétents, les États côtiers devraient s'il y a lieu a) aider les collectivités locales, en particulier celles qui vivent de la pêche, les populations autochtones et les femmes; b) élaborer des stratégies de développement durable et c) développer et renforcer, le cas échéant, les organismes susceptibles de contribuer aux activités ayant trait à la préservation et à la gestion des ressources biologiques marines. Parmi les mesures de mise en valeur des ressources humaines figurent l'élargissement de la formation et de la recherche pluridisciplinaire concernant les ressources biologiques marines, en particulier dans le domaine des sciences sociales et économiques; la création de possibilités de formation afin de soutenir la pêche artisanale (y compris la pêche de subsistance) et l'introduction dans les programmes d'étude des questions relatives à l'importance des ressources biologiques marines.

555. Pour le domaine d'activité intitulé « Réponse aux incertitudes critiques relatives à la gestion du milieu marin et au changement climatique », il est recommandé au chapitre 17 d'Action 21 que les États créent des commissions scientifiques et techniques nationales pour l'étude des mers et des océans, ou des organismes équivalents, ou renforcent ceux qui existent, pour développer, soutenir et coordonner les activités dans le domaine des sciences de la mer et collaborer avec les organisations internationales. Parmi les mesures de mise en valeur des ressources humaines figurent l'élaboration et la mise en oeuvre de programmes détaillés en vue d'une approche générale et cohérente pour répondre aux besoins fondamentaux en ressources humaines dans le domaine des sciences de la mer.

556. Pour ce qui est du développement durable des petits États insulaires, il est expliqué au chapitre 17 d'Action 21 que la capacité d'action des petits États insulaires en développement est nécessairement limitée. Il est donc indispensable de restructurer les moyens d'action qui existent actuellement afin de pouvoir commencer immédiatement à assurer un dévelop-

pement durable et une gestion intégrée. Parallèlement, la communauté internationale doit absolument apporter une assistance suffisante et adaptée pour renforcer dans toute sa diversité le potentiel humain qui sera nécessaire en permanence à la mise en oeuvre des plans de développement durable. Pour mettre les populations numériquement très réduites à même de répondre à leurs besoins, il faudrait employer les nouvelles technologies qui peuvent multiplier la production et élargir l'éventail de capacités d'un personnel restreint. Pour ce qui est de la mise en valeur des ressources humaines, comme les petits États insulaires en développement ne peuvent pas, avec leur population limitée, avoir tous les spécialistes dont ils ont besoin, il faudrait, pour assurer la gestion et la mise en valeur intégrée des zones côtières, former un personnel d'encadrement – administrateurs ou scientifiques, ingénieurs et planificateurs spécialisés – qui soit capable d'intégrer les nombreux facteurs entrant en jeu dans ce secteur d'action.

### **A. Activités des organismes des Nations Unies dans le domaine du renforcement des capacités**

557. Presque tous les organismes des Nations Unies mènent des activités de renforcement des capacités intéressant les océans et le droit de la mer dans leur domaine de compétence. Une étude récente réalisée par le PNUD (voir par. 568 à 572) montre la portée et la diversité de ces activités. Ce rapport, qui s'articule autour de divers thèmes, décrit plusieurs des mesures prises dans chacun des domaines retenus, dont beaucoup s'apparentent à des mesures de renforcement des capacités, selon la définition qu'en donne l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). La création de capacités, selon la définition arrêtée par le Comité d'aide au développement de l'OCDE, et qu'a également adoptée l'Agence canadienne de développement international (ACDI) et d'autres organismes, est « ... le processus par lequel des particuliers, des groupes, des organisations, des institutions et des associations augmentent leurs capacités à a) remplir leurs fonctions essentielles, résoudre leurs problèmes et atteindre leurs objectifs et b) comprendre leurs besoins de développement et à y satisfaire dans une large perspective et de manière durable<sup>200</sup> ». La présente section, toutefois, décrit les activités de renforcement des capacités menées directe-

ment par divers organismes des Nations Unies sur la base des informations fournies par les organismes concernés en réponse à la demande du Secrétaire général.

558. *Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture*. La FAO a fourni des informations sur ce qu'elle fait pour créer des capacités dans les pays en développement, en particulier dans le domaine de la formation, notamment sur le système de contrôle et de surveillance et l'application des règlements de la pêche. Dans le cadre des programmes gérés depuis le siège de la FAO en 2000, des stages de formation d'une durée variable ont été offerts à un certain nombre de personnes, totalisant près de 1 500 jours de formation. Ces stages portaient sur deux grands thèmes intéressant la pêche : l'appui à l'amélioration des pratiques après capture et la mise en oeuvre du Code de conduite pour une pêche responsable, en particulier des aspects associés au système de contrôle et de surveillance de la pêche. En outre, plusieurs programmes de formation ont été organisés à l'échelle locale par les bureaux régionaux de la FAO. Outre les activités directes de formation, on peut considérer que le grand nombre de manuels et de publications produits par la FAO est aussi un outil de renforcement des capacités.

559. La FAO a un autre grand domaine d'activité propre à renforcer les capacités, à savoir la consolidation des organisations régionales de gestion des pêcheries par la coopération (voir par. 272 à 278, annexe III). La deuxième réunion des organisations régionales de gestion des pêcheries relevant de la FAO et d'autres instances doit se tenir au siège de la FAO à Rome les 20 et 21 février 2001.

560. *Organisation maritime internationale*. Au sein du système des Nations Unies, c'est l'OMI qui s'intéresse principalement au renforcement des capacités des institutions maritimes. L'OMI accorde la plus haute priorité à la nécessité d'assurer que les nombreuses règles et normes figurant dans le corps des traités soient effectivement appliquées. À cette fin, elle s'attache à renforcer en permanence les règles permettant aux États du pavillon, aux États du port et aux armateurs ainsi qu'à tous les autres partenaires du secteur intervenant à divers échelons de mettre en valeur leurs capacités et d'exercer pleinement leurs responsabilités. Les activités de coopération technique de l'OMI ont été rehaussées par les activités du Programme intégré de coopération technique qui vise à assurer que les fonds provenant de divers donateurs soient bien alloués à

l'exécution de projets placés sous le contrôle de l'OMI, qui est agent d'exécution pour le renforcement des institutions maritimes des pays en développement.

561. L'importance accordée à l'assistance technique aux pays en développement et les modalités à suivre en la matière font l'objet de la résolution A.901(21) de l'Assemblée de l'OMI, intitulée « L'OMI et la coopération technique dans les années 2000 » (voir A/55/61, par. 245 et 246). Dans cette résolution, l'Assemblée de l'OMI déclare que l'objectif clef du programme de coopération technique de l'OMI au cours des années 2000 doit être le renforcement des capacités maritimes afin de garantir une navigation plus sûre et des océans plus propres. L'élaboration et l'application du Programme intégré de coopération technique de l'OMI devraient continuer à s'appuyer sur plusieurs principes fondamentaux dont les suivants : les pays 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; une collaboration régionale et la collaboration technique entre pays en développement sont encouragées; les partenariats avec les gouvernements, l'industrie et les organismes internationaux d'aide au développement sont encouragés; les compétences et les ressources locales sont mobilisées pour les activités d'assistance technique; une 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 et des systèmes de suivi et des évaluations d'impact des programmes permettent de vérifier que les objectifs sont atteints et qu'il est tenu compte des enseignements tirés dans l'établissement des programmes.

562. Dans sa résolution, l'Assemblée de l'OMI prie instamment les parties aux instruments de l'OMI qui contiennent des dispositions relatives à la coopération technique d'honorer leurs engagements et invite les États membres à avoir recours à l'OMI en tant que mécanisme de coordination en ce qui concerne la coopération technique dans le secteur maritime. Elle invite aussi les États membres, l'industrie et les organismes partenaires à continuer à apporter et, si possible à accroître, leur appui au PICT et affirme que le Programme peut contribuer et contribue réellement au développement durable.

563. Il est également souligné dans la résolution que la mission de l'OMI, en ce qui concerne la coopération technique dans les années 2000, doit être d'aider les pays en développement à renforcer leur capacité à satisfaire aux règles et normes internationales relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution des mers et à la lutte contre celles-ci, en donnant la priorité aux programmes d'assistance technique axés sur la mise en valeur des ressources humaines, en particulier par le biais de la formation, et le renforcement des capacités institutionnelles.

564. Pour ce qui est de la mise en valeur des ressources humaines, les activités de renforcement des capacités menées par l'OMI dans le cadre du Programme intégré de coopération technique devraient permettre d'accroître le nombre d'experts qualifiés (des deux sexes) à même de mettre au point et de gérer des programmes nationaux dans les domaines suivants : administration de la sécurité maritime; protection du milieu marin; élaboration de la législation maritime; facilitation du trafic maritime; opérations techniques portuaires et formation des gens de mer et du personnel à terre. Pour ce qui est du renforcement des institutions, les activités menées dans le cadre du PICT devraient permettre d'aider les services du secteur public à exercer efficacement la juridiction de l'État du pavillon, de l'État du port et de l'État côtier.

565. Les programmes mondiaux à caractère prioritaire menés dans le cadre du PICT consistent notamment à mettre en place des services consultatifs administratifs, juridiques et techniques à l'intention des administrations publiques pour l'application des conventions de l'OMI sur la sécurité et la lutte contre la pollution; le renforcement des instituts de formation et l'octroi de bourses d'études; l'appui à l'intégration des femmes dans le secteur maritime; l'harmonisation de l'application de divers accords régionaux relatifs au contrôle des navires par l'État du port; l'amélioration de la sécurité maritime; la prévention et la maîtrise du trafic illicite des drogues et le renforcement de la sécurité portuaire. Parmi les principaux programmes prévus au titre du PICT figurent des programmes régionaux pour l'Afrique, les États arabes/de la Méditerranée, l'Asie et les îles du Pacifique, la Communauté d'États indépendants et l'Europe de l'Est, l'Amérique latine et les Caraïbes.

566. La formation des équipages des navires est un volet fondamental du renforcement des capacités. Les prescriptions relatives à la formation des équipages que

l'État du pavillon doit respecter en vertu de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer figurent dans la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et le Code STCW (voir par. 116 à 122).

567. D'une manière générale, les diverses directives, procédures d'évaluation et de vérification et formules d'évaluation et de vérification établies par l'OMI sont des outils importants qui renforcent les moyens dont disposent les fonctionnaires des administrations maritimes nationales et organismes apparentés pour appliquer les dispositions complexes des conventions correspondantes. De même, plusieurs ateliers et séminaires organisés par l'OMI contribuent aussi à renforcer les capacités des administrations nationales par le biais d'échanges d'informations et de données d'expérience et de partage de compétences. Par exemple, en 2000, l'OMI a continué à aider des États membres à appliquer les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port. Un atelier destiné aux secrétaires des accords régionaux sur le contrôle des navires par l'État du port et aux directeurs des centres d'informations s'est tenu au siège de l'OMI à Londres en juin 2000. Les participants ont examiné l'harmonisation et la coordination des procédures de contrôle par l'État du port et les échanges d'informations entre accords régionaux au titre des mémorandums d'entente.

568. *Programme des Nations Unies pour le développement.* Le PNUD est l'une des principales organisations intervenant dans le domaine du renforcement des capacités, non seulement pour ce qui est de l'élaboration et de la mise en oeuvre des mesures de renforcement des capacités, notamment de l'éducation, de la formation et des projets sur le terrain, mais aussi de la promotion et de l'application pratique du principe de renforcement des capacités.

569. Afin d'aider le Secrétaire général à répondre à la demande de l'Assemblée générale, le PNUD a établi une étude pour la dixième session du Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination<sup>201</sup>. Cette étude a permis de répertorier les activités de renforcement des capacités des organismes des Nations Unies en mettant l'accent sur l'éducation, la formation et les projets sur le terrain relatifs aux affaires maritimes. La gamme d'activités est très vaste et diversifiée. Des bourses d'études maritimes sont accordées par l'UNESCO, l'OMI et l'ONU. Les programmes

de formation sont mis en oeuvre par la COI, l'OMI, la FAO, l'ONU et l'AIEA. Les projets sur le terrain sont exécutés par la FAO, l'AIEA, l'OMI et le PNUD.

570. S'agissant des mers et des océans, les activités de renforcement des capacités du PNUD s'effectuent dans le cadre de l'Initiative stratégique concernant la gestion des océans et des zones côtières, programme mondial du PNUD visant à accroître les moyens mis à la disposition des projets de gestion des océans et des zones côtières qui sont en cours ou que l'on envisage par l'identification, la documentation et le partage systématique des meilleures pratiques et des enseignements tirés des activités.

571. Dans sa contribution au présent rapport, le PNUD indique que ces dernières années (1997-2000), l'Initiative stratégique a permis d'atteindre plusieurs objectifs. Deux évaluations ont été effectuées pour mesurer les impératifs des projets et les ressources disponibles : la première évaluation de cinq projets côtiers du PNUD (1996, New York) et la deuxième évaluation de tous les projets du PNUD, du PNUE et de la Banque mondiale ayant trait aux eaux internationales financés par le FEM (2000, Budapest). Concernant la création de réseaux de formation et d'information, l'Initiative stratégique a concentré tous les efforts sur deux programmes : IW:LEARN (échanges d'informations) et TRAIN-SEA-COAST (élaboration et mise en commun de cours) (voir par. 579 à 585). Pour ce qui est d'identifier les meilleures pratiques et ressources, d'en extraire toutes les données nécessaires et de les faire connaître, l'Initiative stratégique permet en priorité de réaliser des études et des manuels contenant des descriptifs de meilleures pratiques; un manuel d'évaluation de la gestion côtière et une matrice de gestion intégrée des conventions mettant en parallèle les mesures prises en application de six conventions ou accords.

572. Le PNUD ajoute que l'Initiative s'efforce de renforcer l'appui apporté par le PNUD aux activités de coordination des donateurs. La coopération a été resserrée dans ce domaine avec, notamment, la Stratégie pour la recherche halieutique internationale, l'Initiative internationale sur les récifs coralliens et la Commission mondiale sur les océans. Plusieurs moyens d'appui sont en train d'être renforcés dans le cadre de l'Initiative stratégique. On peut citer notamment le site Web du programme <siocam.sdn.undp.org>; le Groupe côtier du PNUD qui s'intéresse à la fois aux eaux internationales et à la diversité biologique de l'eau douce et des

mers; une note d'orientation concernant le programme relative à l'élaboration des projets; le partenariat entre le PNUD et Banque mondiale concernant les eaux internationales et les projets mondiaux sur le ballast et la pollution par le mercure due à l'extraction de l'or.

573. *Université des Nations Unies.* Le Programme de formation axé sur la pêche est né de la collaboration officiellement mise en place par quatre institutions islandaises. Depuis sa création en 1997, ce programme a accordé 29 bourses de recherche à des professionnels de divers secteurs de la pêche émanant de 14 pays en développement. Le programme s'intéresse particulièrement aux pays en développement qui sont tributaires de la pêche ou offrent de belles perspectives de développement dans ce domaine. Les bourses de recherche de l'ONU prennent également en compte le contexte régional. La formation couvre diverses disciplines liées à la pêche et se compose de deux volets : un cours d'introduction de sept semaines, suivi d'une formation spécialisée de quatre à cinq semaines. Les chargés de recherche qui suivent ce programme sont tenus de rentrer dans leur institut d'origine une fois la formation terminée afin de poursuivre le processus de renforcement des capacités au-delà du stage de l'ONU.

## **B. Activités de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer en matière de renforcement des capacités**

### **1. Dotation Hamilton Shirley Amerasinghe**

574. Les programmes de bourses d'études et de formation de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer sont un exemple de l'action menée à l'échelle du système des Nations Unies pour renforcer les capacités s'agissant du droit maritime, de la politique océanique et de la gestion des océans.

575. Chaque année, la Division octroie au titre de la Dotation Hamilton Shirley Amerasinghe une bourse à une ou deux personnes qualifiées spécialisées dans le droit de la mer et les affaires maritimes qui souhaitent parfaire leurs connaissances et acquérir des compétences nouvelles dans ce domaine et dont bénéficieront en définitive leurs pays respectifs. Les bourses accordées sont certes peu nombreuses mais, qualitativement, peuvent avoir un impact considérable en ce que les boursiers, de retour dans leur pays munis de leur nouveau

savoir, seront souvent les seuls habilités à prendre des décisions dans le domaine de leur compétence.

576. Le programme de bourses d'études de la Dotation Hamilton Shirley Amerasinghe a été institué en 1982 en hommage au Président de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, décédé entre-temps. Il s'intègre dans le cadre du Programme d'assistance des Nations Unies aux fins de l'enseignement, de l'étude, de la diffusion et d'une compréhension plus large du droit international, qui recouvre tous les programmes de formation et de bourses d'études du système des Nations Unies dans le domaine du droit international. Il offre aux boursiers la possibilité de suivre un programme de recherche et d'étude de troisième cycle dans une université participante de leur choix pour une période qui ne peut être inférieure à six mois, et par la suite, d'effectuer un stage d'environ trois mois auprès de la Division<sup>202</sup>.

577. À ce jour, sur la recommandation d'un Groupe consultatif de haut niveau, le Conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies a accordé 15 bourses annuelles et 3 bourses spéciales à des personnes venant de 17 pays en développement. À l'heure actuelle, 15 universités et instituts, situés dans sept pays développés et un pays en développement, participent au Programme de bourses d'études.

578. En décembre 2000, la quinzième bourse annuelle Amerasinghe a été accordée à Mme Margaret N. Mwangi, du Kenya. Mme Mwangi est Conseiller principal auprès du Bureau du Procureur général du Kenya. La bourse octroyée lui permettra de poursuivre un programme d'étude sur le contrôle de la pollution marine. (Pour la liste des universités participantes et des membres du Groupe consultatif de haut niveau, voir les Bulletins SEA/1654, SEA/1695 et SEA/1698/Rev.1. Les informations sont également disponibles sur le site Web de la Division à l'adresse <[www.un.org/Depts/los/HSA.htm](http://www.un.org/Depts/los/HSA.htm)>.)

### **2. Programme Formation-mers-côtes**

579. Les activités de formation de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer entreprises au titre du Programme Formation-mers-côtes (FMC) portent sur la gestion intégrée des océans et des zones côtières. Le Programme s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de formation à l'échelle du système axée sur les aspects suivants : a) renforcement des capacités de formation nationales sur une base permanente;

b) durabilité des activités de formation; c) rentabilité; d) adéquation du Programme aux besoins particuliers de formation des pays qui y participent; e) transfert de l'expérience acquise et mise en commun des moyens de formation; et f) impact à long terme.

580. Essentiellement, le Programme FMC vise à créer au niveau local une capacité de formation pédagogique de qualité permettant de mettre au point des cours qui seront communs aux membres du Programme, en renforçant les capacités de formation des structures locales afin qu'elles deviennent d'excellents centres de formation au niveau national mais aussi régional. En 2000, trois initiatives importantes ont été prises à cet égard. Tout d'abord, la Division a organisé le quatrième atelier et réunion de planification à l'intention des concepteurs de cours de formation. Une formation intensive a ainsi été dispensée à 16 personnes choisies dans les unités d'élaboration de programmes de cours (CDU) existantes ou sur le point d'être créées, pour les familiariser aux méthodes pédagogiques FMC. Les participants devaient, dans ce contexte, ébaucher le plan des activités de formation qu'ils comptaient entreprendre de retour dans leurs pays respectifs. C'était là la première fois dans la série d'ateliers prévus que se trouvaient réunis des participants représentant les CDU sur lesquelles s'appuie la première phase du Programme FMC et celles associées au projet PNUD/FEM concernant le renforcement des mécanismes de partage du savoir mondial sur les eaux internationales, ainsi que de nouveaux membres du réseau représentant le programme FMC/Allemagne et le futur programme FMC/Indonésie.

581. Ensuite, dans le cadre du Programme FMC, on a entrepris de planifier au niveau national, avec le soutien du Rockefeller Brothers Fund, la mise en place d'une CDU en Indonésie et la formation d'un concepteur de cours. La future CDU du programme FMC/Indonésie, avec la CDU du programme FMC/Philippines et celle du programme FMC/Thaïlande constitueront une base solide de capacité de formation en Asie du Sud-Est. Enfin, on est également sur le point d'entreprendre des activités intéressant le Pacifique Sud et concernant la sixième CDU, associée au projet PNUD/FEM visant le renforcement des mécanismes de partage du savoir mondial sur les eaux internationales. Cette CDU est installée à l'Université du Pacifique Sud.

582. Le Programme FMC s'est progressivement élargi en même temps qu'il se diversifiait. Depuis sa création,

il y a cinq ans, il s'est attaché à renforcer les capacités au niveau national. À la fin de la dernière décennie, avec l'appui du PNUD/FEM, six CDU ont été mises en place au niveau national mais conçues en fonction des besoins de formation au niveau régional. À l'heure actuelle, le Programme FMC cherche à diversifier l'éventail des possibilités de formation et à augmenter le nombre de ses partenaires. Cet aspect de sa stratégie envisage le lancement d'initiatives de formation en coopération avec diverses institutions ou des organismes du système des Nations Unies, notamment l'OMI et le Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution marine due aux activités terrestres, qui ont tous deux fait appel à lui pour qu'il les aide à élaborer des cours de formation adaptés à leurs besoins particuliers.

583. À la demande de l'OMI, l'Unité centrale d'appui de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer a établi une proposition de projet portant sur la mise au point d'un cours de formation sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast, qui sera validé dans deux sites de démonstration du programme de l'OMI consacré à la gestion mondiale des eaux de ballast (Globallast), l'un situé à Sepetiva (Brésil) et l'autre, à Saldahna (Afrique du Sud). Le projet vise, au moyen de programmes de formation dispensés aux niveaux local et régional, à renforcer la capacité de mise en oeuvre des directives facultatives de l'OMI relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast de manière à réduire autant que possible le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et pathogènes au cours des ballastages et ce faisant, à préparer les États à appliquer le régime réglementaire obligatoire de l'Organisation. Le cours sera mis au point par deux CDU du Programme FMC, soit la CDU/FMC/Brésil (à l'Université de Rio Grande) et la CDU/FMC/Benguela Current (à l'Université de Western Cape en Afrique du Sud) et dispensé par des équipes d'instructeurs de programmes jumeaux du réseau TRAIN-X<sup>203</sup>. Le cours sera adapté et dispensé dans quatre autres sites de démonstration du programme Globallast avec l'appui de la CDU/FMC/Brésil et de la CDU/FMC/Benguela Current. On compte qu'une fois le projet approuvé et le cours prêt, jusqu'à 270 personnes devraient recevoir une formation sur le site durant les premières sessions de démonstrations.

584. Le programme FMC vise aussi la mise en commun, entre membres du réseau FMC, des cours de formation et du personnel de manière à tirer pleinement parti des possibilités offertes par un tel système tout en

faisant de la formation une entreprise plus économique. L'année dernière, la CDU/FMC/Rio de la Plata a demandé à l'Unité centrale d'appui du Programme FMC d'organiser la mise en commun et l'adaptation du cours sur « la gestion intégrée des zones côtières – échange et relations réciproques entre les systèmes côtiers et les systèmes océaniques » mis au point par la CDU/FMC/Brésil. Un certain nombre de consultations ont eu lieu entre les deux CDU, après quoi le cours a été adapté avec succès aux conditions locales de la région du Rio de la Plata et dispensé conjointement par la CDU/FMC/Brésil et la CDU/FMC/Rio de la Plata.

585. Avec la base de données sur l'éducation et la formation en matière de gestion intégrée des zones côtières et des océans, fruit d'un projet conjoint de l'Institut des hautes études de l'Université des Nations Unies (UNU/IAS), de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer et du Bureau de la planification du développement du PNUD, on dispose d'un outil précieux pour le renforcement des capacités en matière de politique océanique et de gestion des océans. La Division et l'UNU ont organisé en 1993 à Sassari (Sardaigne), la réunion d'un groupe d'experts sur la formation et l'éducation, à la suite de laquelle l'UNU, en coopération avec la Division et le PNUD, a lancé le projet concernant la base de données, l'une des rares initiatives qui aient fait suite à la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) en matière de gestion intégrée des zones côtières et des océans, et l'une des plus importantes. La base de données est un outil extrêmement utile à la fois aux pays développés et aux pays en développement auxquels elle offre un accès immédiat en ligne à des informations sur les programmes universitaire, les cours de vulgarisation, les cours de formation de courte durée et les possibilités de formation sur le tas. Parce qu'elle est un projet interorganisations à l'échelle du monde, la base de données s'appuie sur l'avantage comparatif que représente le partenariat entre l'UNU, hôte de la base de données eu égard à son mandat en matière de recherche et de formation, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer, qui offre sa longue expérience de la constitution et de l'établissement de réseaux pour tout ce qui a trait à la gestion intégrée des zones côtières et des océans, et le PNUD, institution reconnue de mise en valeur des capacités, qui s'appuie sur un réseau de bureaux de pays. La base de données est désormais pleinement opérationnelle et peut être consultée à l'adresse <<http://db.ias.unu.edu/published/icon/>>. Un organisme

consultatif sera mis en place pour contrôler la qualité des données et prendre d'autres mesures importantes touchant son fonctionnement. Dans la voie ouverte par les nouvelles technologies télématiques, toutes les activités liées à la Base de données seront exécutées en ligne, y compris la participation des trois partenaires à la conférence annuelle.

## **X. Coopération et coordination internationales**

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

586. Le Sous-Comité des océans et des zones côtières a été établi en 1993 par le Comité administratif de coordination sur la proposition du Comité interorganisations sur le développement durable en réponse à la nécessité de coordonner l'action, conformément au chapitre 17 d'Action 21.

587. Le Sous-Comité a tenu sa neuvième session au siège de l'OMI à Londres, du 26 au 28 juillet 2000, et sa dixième session à la Commission océanographique intergouvernementale (COI), à Paris, du 9 au 11 janvier 2001. À la dixième session, les débats ont porté sur un certain nombre de questions qui retenaient présentement l'intérêt, à savoir l'Atlas des océans de l'ONU, le stade d'application du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres, l'examen en 2002 de la mise en oeuvre d'Action 21 : établissement des rapports la participation, la coordination et la coopération dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer, les questions relatives à la cinquante-cinquième session de l'Assemblée générale des Nations Unies et les préparatifs de la deuxième réunion du Processus consultatif officieux, du 7 au 11 mai 2001 à New York, les moyens de rendre le Sous-Comité plus transparent, plus efficace, et mieux à même de répondre à ce que l'on en attend, la suite donnée à la décision 7/1 de la Commission du développement durable et aux résolutions 54/33 et 55/7 de l'Assemblée générale, et l'examen du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP) (voir par. 597 à 603).

588. Le Sous-Comité a pris un certain nombre de décisions visant à faire progresser les travaux sur l'Atlas des océans de l'ONU, touchant notamment l'allocation de fonds devant permettre d'accélérer l'introduction des données, la conclusion d'arrangements avec l'éditeur éclaircissant précisément la répartition des tâches et la gestion à long terme du projet, la durabilité économique à long terme de l'Atlas et la production d'un CD-ROM et de vidéocassettes.

589. S'agissant du stade d'application du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres et de l'examen de la mise en oeuvre d'Action 21, le Sous-Comité s'est attaché à faire progresser l'établissement d'une contribution coordonnée aux deux processus d'examen (voir par. 325).

590. Le Sous-Comité a également examiné une nouvelle question figurant à son ordre du jour, à savoir la coordination et la coopération dans le domaine de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer, et a décidé qu'il n'avait pas de mesures précises à proposer pour examen dans le cadre du Processus consultatif officieux lors de la deuxième réunion de ce dernier, l'OMI étant l'organisme compétent pour traiter de la question. Le Comité a jugé par ailleurs qu'il conviendrait de prévoir une section consacrée aux « Crimes de mer » dans l'Atlas des océans de l'ONU, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer étant toute désignée pour en faire établir le contenu (voir par. 169 à 226).

591. Pour ce qui est des préparatifs de la deuxième réunion du Processus consultatif officieux (voir par. 618 et 619), le Sous-Comité a décidé que l'Atlas des océans de l'ONU serait le thème principal de l'exposé que ferait son Président à la réunion et que celui-ci, en sa qualité de Secrétaire exécutif de la COI, établirait un projet de document annoté sur les sciences marines qui serait soumis pour commentaires et suggestions à d'autres organismes intéressés avant d'être présenté à la réunion du Processus consultatif officieux, tandis que la Division des affaires maritimes et du droit de la mer et l'OMI établiraient un document d'information sur la piraterie et les attaques armées en mer.

592. Au titre du point inscrit à son ordre du jour concernant le Groupe mixte d'experts chargé d'étudier des aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP), le Sous-Comité a

été informé par le représentant de l'OMI – qui fait office de secrétaire administratif du Groupe – des faits nouveaux récents touchant l'évaluation du GESAMP (voir par. 597 à 602). Tout en reconnaissant qu'il était nécessaire d'améliorer le fonctionnement et l'efficacité du GESAMP, le Sous-Comité a souligné à nouveau combien il était utile de pouvoir disposer de conseils scientifiques indépendants sur les questions touchant les océans et a exprimé ses craintes de voir le GESAMP se transformer en un groupe intergouvernemental, ce qui risquerait de compromettre l'indépendance de ses travaux et induirait un processus compliqué et coûteux.

593. Au sujet de la restructuration en cours du système du Comité administratif de coordination, le Sous-Comité a été informé que ce Comité, à sa session d'octobre 2000, avait décidé de créer deux nouveaux comités de haut niveau dont la tâche consisterait d'abord à revoir le fonctionnement de tous ses organismes subsidiaires. Il s'agira, faisant table rase du système actuel, d'évaluer ce qu'il convient de faire plutôt que ce qui se fait présentement. Le Comité inter-institutions du développement durable et son Sous-Comité des ressources en eau ainsi que le Sous-Comité des océans et des zones côtières feront l'objet d'un examen par le nouveau Comité de haut niveau sur les programmes à la fin de février 2001, lors d'une réunion qui se tiendra à Vienne et qui sera présidée par le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI). Sur la base des recommandations du Comité, le Comité administratif de coordination devrait se prononcer définitivement sur le maintien de son appareil subsidiaire lorsqu'il se réunira à Nairobi les 2 et 3 avril 2001.

594. En considération de la décision prise par le Comité administratif de coordination en octobre 2000, le Sous-Secrétaire général à la coordination des politiques et aux affaires interorganisations du Département des affaires économiques et sociales, qui est également le Secrétaire du Comité administratif de coordination, a adressé le 3 janvier 2001 une lettre au secrétaire de tous les organes subsidiaires du Comité les avisant que, en attendant le résultat de l'évaluation, il conviendrait que ces organes s'abstiennent de prendre des décisions à long terme concernant les programmes de travail et la sélection des administrateurs, décisions qui pourraient préjuger des conclusions du Comité.

595. À ce sujet, le Sous-Comité est convenu à l'unanimité de recommander au Comité interinstitu-

tions du développement durable de proroger les mandats de ses actuels Président et Vice-Président jusqu'à ce que son statut soit précisé.

596. Le Sous-Comité a réaffirmé qu'en tout état de cause, l'Atlas des océans de l'ONU resterait, comme il l'avait décidé, le thème principal de l'exposé qu'il présenterait à la deuxième réunion du Processus consultatif officieux, car on avait avec ce projet une éclatante démonstration de coopération et de coordination au sein du système des Nations Unies en ce qui concernait les océans.

## B. Autres instances

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

597. Constitué en 1968 en vertu d'un mémorandum d'accord interorganisations, le GESAMP est un organe consultatif composé d'experts scientifiques qui est appuyé par les organismes des Nations Unies. En mai 2001, il était parrainé par les organisations suivantes : la Division des affaires maritimes et du droit de la mer de l'ONU, le PNUE, l'UNESCO/COI, la FAO, l'OMS, l'OMM, l'OMI et l'AIEA. Chacune de ces organisations lui fournit un secrétaire technique et finance la participation d'experts à ses réunions plénières et aux réunions de ses groupes de travail. En plus d'un secrétaire technique, l'OMI lui fournit également le personnel du secrétariat administratif. Le GESAMP a principalement pour tâche de fournir des avis scientifiques multidisciplinaires indépendants aux organismes qui le parrainent au sujet de la prévention, de la réduction et du contrôle de la dégradation du milieu marin. Ses rapports annuels et ceux de ses groupes de travail représentent donc d'importantes contributions aux travaux techniques menés par lesdits organismes dans le cadre de leurs mandats et programmes de travail respectifs, notamment ceux concernant l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et du chapitre 17, entre autres chapitres, d'Action 21; ils aident également les conseils d'administration des organismes parrainants et les États membres à élaborer des politiques et à prendre des décisions en ce qui concerne le milieu marin, en particulier les zones côtières.

598. À la trentième session du GESAMP, tenue du 22 au 26 mai 2000, et organisée par l'AIEA dans son

Laboratoire d'étude du milieu marin de Monaco<sup>204</sup>, le Comité intersecrétariats du GESAMP (comprenant le secrétariat administratif du GESAMP et les secrétariats techniques des organismes qui le parrainent) a examiné une proposition faite en mars 2000 par le Directeur exécutif du PNUE au Secrétaire administratif concernant une évaluation approfondie indépendante du GESAMP afin d'en faire une instance consultative plus efficace et mieux adaptée. Une proposition mise au point en consultation avec l'OMI a conduit le Comité intersecrétariats à accepter de procéder à l'évaluation. Par ailleurs, le Comité intersecrétariats s'est mis d'accord sur le mandat de l'exercice et sur sa mise en oeuvre, par la création d'une équipe d'évaluation. L'équipe, comptant cinq membres au maximum, sera composée de deux experts scientifiques indépendants, n'ayant pas encore participé aux travaux du GESAMP, l'un originaire d'un pays développé et l'autre d'un pays en développement; deux experts désignés par des gouvernements : l'un représentant un pays développé et l'autre représentant un pays en développement; et un expert scientifique, ayant été membre du GESAMP, capable de fournir des informations de première main et une expérience directe.

599. Il a été convenu par ailleurs que les dépenses nécessaires pour procéder à l'évaluation, qui ont été estimées entre 60 000 et 80 000 dollars, devraient être réparties entre tous les organismes qui parrainent le GESAMP, en employant dans la mesure du possible une formule de répartition équitable des dépenses<sup>205</sup>, et que le secrétariat administratif prendrait toutes les dispositions nécessaires.

600. Lors de la réunion de mai 2000, le Président et le Vice-Président du GESAMP se sont déclarés favorables à l'exercice et les chefs de secrétariat des organismes qui parrainent le groupe d'experts l'ont ensuite accepté; cet exercice constitue le premier examen de ce genre depuis 1969, date à laquelle le GESAMP est devenu opérationnel.

601. L'équipe d'évaluation a tenu sa première séance, principalement consacrée à des questions d'organisation, au siège de l'OMI à Londres du 29 au 30 janvier 2001 et se réunira à nouveau du 29 avril au 1er mai 2001 pour analyser les réponses à un questionnaire mis au point lors de la première réunion et les résultats des entretiens prévus pendant la période intersessions. Le secrétariat administratif de l'OMI préparera également un rapport sur l'évaluation qui sera présenté au Processus consultatif à sa deuxième réunion.

L'équipe d'évaluation achèvera son rapport à sa dernière réunion, prévue pour la fin juin-début juillet 2001.

602. En plus de formuler des observations sur l'exercice d'évaluation proposé, la réunion plénière du GESAMP a examiné et approuvé les deux projets de rapport établis par son groupe de travail sur les évaluations du milieu marin : un rapport sur l'état de l'environnement marin et un rapport sur la pollution des océans due à des activités terrestres. Ces deux rapports ont été publiés dans le cadre de la série Rapports et études du GESAMP, sous les numéros 70 et 71 respectivement. La réunion plénière a également examiné les progrès des activités exécutées sous les auspices des différents groupes de travail et plusieurs sujets de préoccupation concernant la dégradation du milieu marin afin de les porter à l'attention de la communauté du milieu marin et dans certains cas d'entreprendre des activités d'évaluation entre les sessions pour qu'une analyse plus approfondie de ces problèmes puisse être disponible à l'avenir.

603. La trente et unième session plénière du GESAMP se tiendra au Siège de l'ONU à New York, du 13 au 17 août 2001.

## **2. Comité intersecrétariats des programmes scientifiques se rapportant à l'océanographie (CIPSRO)**

604. Au cours de la première réunion du Processus consultatif, le Président de la COI a appelé l'attention sur le rôle du Comité national intersecrétariats des programmes scientifiques se rapportant à l'océanographie (CIPSRO), instance de coordination interorganisations dont l'instrument est déposé à l'UNESCO. Les membres du CIPSRO sont les chefs de secrétariat, de la FAO, de l'UNESCO, de l'OMM, de l'OMI, d'autres organismes des Nations Unies et des directeurs de certaines divisions de l'ONU souhaitant coopérer. Le Comité est un groupe d'encadrement de haut niveau qui peut traiter des questions de fond se rapportant aux océans, qui dispose d'un réel pouvoir de décision et donne au système des Nations Unies des réponses rapides et des orientations sur les problèmes naissants. La COI assure le secrétariat du CIPSRO.

605. Au moment de sa création en 1969, le CIPSRO était particulièrement efficace pour promouvoir et faire exécuter de grands programmes de recherche océanographique qui ont notamment abouti à une meilleure

compréhension des interactions entre l'océan et l'atmosphère et du rôle de l'océan dans les changements climatiques. Beaucoup de choses ont changé depuis. Aujourd'hui, les besoins mondiaux se sont étendus et incluent désormais les priorités de la gestion des océans et des zones côtières et d'autres applications des sciences de la mer. En 1999, le mandat de la COI a été modifié pour tenir compte de ces nouvelles priorités. Pour être une instance de coordination efficace, le CIPSRO devrait lui aussi être modernisé afin de tenir compte des besoins actuels et des nouvelles tendances des affaires maritimes.

606. Il a été souligné que la mise en oeuvre des mesures décidées par le Sous-Comité des océans et des zones côtières du CAC exige de suivre la procédure habituelle d'approbation et de financement au sein des structures administratives de chaque institution. Cette procédure ne peut pas satisfaire le besoin d'orientation en ce qui concerne les nouveaux problèmes intersectoriels concernant les océans. Un CIPSRO revitalisé pourrait devenir un organisme efficace ayant un pouvoir exécutif suffisant pour remplir cette tâche.

## **XI. Examen par l'Assemblée générale de l'évolution des affaires maritimes : Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer**

607. L'Assemblée générale des Nations Unies procède à un examen annuel de l'évolution des affaires maritimes et du droit de la mer à partir d'un rapport annuel détaillé établi par le Secrétaire général. Toutefois, on a estimé qu'il était nécessaire d'élargir et d'approfondir le débat à l'Assemblée générale et d'améliorer la coordination et la coopération en ce qui concerne les affaires maritimes aux niveaux intergouvernemental et interinstitutionnel. En 1999, à sa septième session consacrée à l'examen des progrès accomplis dans le domaine du développement durable des mers et des océans, la Commission du développement durable a à nouveau insisté sur cette nécessité. Suite à la recommandation de la Commission, l'Assemblée générale a décidé, par sa résolution 54/33 du 24 novembre 1999, d'établir un processus consultatif officieux ouvert à tous afin de l'aider à examiner, de façon efficace et constructive, l'évolution des affaires maritimes.

608. Le Processus consultatif, s'inscrivant dans le cadre juridique prévu par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et conforme aux objectifs du chapitre 17 d'Action 21, a été créé pour examiner le rapport annuel du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer et pour suggérer des thèmes particuliers qui pourraient être examinés par l'Assemblée générale, en mettant l'accent sur des domaines où la coordination et la coopération aux niveaux intergouvernemental et interinstitutionnel devraient être améliorées. Par ailleurs, le Processus consultatif est censé étudier l'évolution générale des affaires maritimes.

609. Les deux coprésidents du Processus consultatif, M. Tuiloma Neroni Slade (Samoa) et M. Alan Simcock (Royaume-Uni) ont été nommés par le Président de l'Assemblée générale, après consultation avec les États Membres, conformément au paragraphe 3 e) de la résolution 54/33 de l'Assemblée générale.

610. Sur la base des consultations tenues du 14 au 16 mars 2000 avec les délégations, d'une réunion officieuse tenue avec les délégations le 12 avril 2000 au Siège de l'ONU et des observations soumises par la suite par les délégations, les coprésidents ont proposé à la première réunion du Processus consultatif un projet d'organisation des travaux et un ordre du jour provisoire annoté. Les modalités d'organisation des travaux proposées pour la première réunion prévoyaient notamment la possibilité de recevoir les contributions des principaux groupes identifiés dans Action 21, en particulier les organisations non gouvernementales. La première réunion a exécuté ses travaux par des sessions plénières et deux groupes de discussion. Sur la base d'autres consultations avec les délégations, les coprésidents ont également proposé les thèmes des groupes de discussion, à savoir : a) la pêche responsable et la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée : des principes à la mise en oeuvre; et b) conséquences économiques et sociales de la pollution et de la dégradation du milieu marin, surtout dans les zones côtières : aspects internationaux de la lutte contre la pollution du milieu marin. La première réunion du Processus consultatif s'est tenue au Siège de l'ONU du 30 mai au 2 juin 2000.

611. La première réunion a adopté les modalités d'organisation de ses travaux et son ordre du jour par consensus (A/AC.259/L.1). Par ailleurs, compte tenu des observations de certaines délégations, qui ont voulu ajouter une référence au « droit de la mer » dans la dénomination du Processus consultatif mentionné dans la

résolution 54/33, il a été décidé de l'appeler désormais « Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer ».

612. La première réunion du Processus consultatif a été ouverte par le Conseiller juridique et Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques et par le Secrétaire général adjoint aux affaires économiques et sociales.

613. Les débats des première et deuxième sessions plénières de la première réunion ont porté sur les rapports annuels du Secrétaire général sur les océans et le droit de la mer (A/54/429 et Corr.2, et A/55/61) ainsi que sur d'autres documents dont étaient saisis les participants à la réunion, notamment des communications émanant des États Membres et des organisations internationales (voir A/AC.259/1 et A/AC.259/2).

614. La première réunion a été consacrée essentiellement à l'élargissement et à l'approfondissement de la connaissance des problèmes examinés et à la nécessité d'une approche intersectorielle et intégrée pour les traiter. La participation de représentants des organisations intergouvernementales compétentes et des principaux groupes a beaucoup apporté aux débats. Il convient de noter qu'un consensus a été réalisé pour 13 thèmes<sup>206</sup>, qui méritaient d'être examinés par l'Assemblée générale. Dans le domaine de la coordination et de la coopération internationales, il y a eu un échange de vues entre le Président et les autres membres du Sous-Comité des océans et des zones côtières du Comité administratif de coordination. Enfin, de nombreuses délégations, sans les arrêter de façon définitive, ont avancé plusieurs thèmes possibles qui pourraient être examinés par le Processus consultatif lors de réunions ultérieures<sup>207</sup>.

615. Par une lettre datée du 28 juillet 2000, adressée au Président de l'Assemblée générale (A/55/274), les coprésidents ont soumis le rapport du Processus consultatif sur les travaux de la première réunion, proposant plusieurs éléments qui pourraient être examinés par l'Assemblée générale au titre du point de l'ordre du jour intitulé « Les océans et le droit de la mer » et qui pourraient être inclus dans des résolutions de l'Assemblée générale, conformément au paragraphe 3 h) de la résolution 54/33. Le rapport se composait de trois parties : a) thèmes à suggérer et éléments à proposer à l'Assemblée générale; b) résumé des discussions établi par les coprésidents; et c) questions sus-

ceptibles d'être inscrites à l'ordre du jour de réunions futures.

616. À la cinquante-cinquième session de l'Assemblée générale, lors du débat général consacré au point 34 de l'ordre du jour intitulé « Les océans et le droit de la mer », les délégations se sont félicitées des travaux de la première réunion du Processus consultatif et ont généralement reconnu l'utilité du Processus, en particulier en ce qui concerne les consultations officielles précédant l'adoption de la résolution de l'Assemblée générale.

617. Les deux résolutions, adoptées par l'Assemblée générale le 30 octobre 2000 (résolution 55/7 et 55/8), contiennent plusieurs des thèmes examinés lors de la première réunion du Processus consultatif. Ces problèmes étaient notamment la nécessité du renforcement des capacités pour l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer; les problèmes de la pêche illégale, non contrôlée et non réglementée; et la dégradation du milieu marin, due à des activités terrestres et à la pollution des navires.

618. Au paragraphe 41 de la résolution 55/7, l'Assemblée générale recommande que la deuxième réunion du Processus consultatif, prévue à New York du 7 au 11 mai 2001, organise ses discussions autour des thèmes suivants : a) sciences de la mer et perfectionnement et transfert de techniques marines selon des modalités convenues, y compris le développement des capacités dans ce domaine; et b) coordination et coopération dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer.

619. Les deux résolutions consacrées aux océans et au droit de la mer, adoptées par l'Assemblée générale à sa cinquante-cinquième session, montrent l'utilité des débats tenus lors de la première réunion du Processus consultatif et en font un instrument précieux pour l'examen efficace et constructif par l'Assemblée générale de l'évolution des affaires maritimes et du droit de la mer et pour une bonne gestion des océans et des mers.

## Notes

<sup>1</sup> GESAMP, A Sea of Troubles, rapports et études du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin No 70, Programme des Nations Unies pour l'environnement, 15 janvier 2001.

<sup>2</sup> Sans objet en français.

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

<sup>4</sup> Le rapport de la dixième Réunion figure dans le document SPLOS/60. Il est également disponible sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer à l'adresse <www.un.org/Depts/los>.

<sup>5</sup> Résolution 55/7 de l'Assemblée générale, par. 9.

<sup>6</sup> Ibid., par. 18 et 20.

<sup>7</sup> Les références aux lettres respectives contenant les protestations figurent dans la circulaire d'information sur le droit de la mer, No 12, p. 37.

<sup>8</sup> S/2000/821.

<sup>9</sup> *Handbook on the Delimitation of Maritime Boundaries* (Manuel sur la délimitation des frontières maritimes) (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.01.V.2).

<sup>10</sup> On peut trouver ces rapports sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer : <www.un.org/Depts/los>.

<sup>11</sup> ABLOS est l'acronyme utilisé pour le Comité consultatif sur les aspects hydrographiques, géodésiques et géoscientifiques du droit de la mer (aussi désigné sous le nom de « Comité consultatif sur les aspects techniques du droit de la mer »). Le Comité a été constitué en septembre 1994 par l'Organisation hydrographique internationale (OHI) et par l'Association internationale de géodésie (AIG) en vue de fournir, sur demande, des conseils et des orientations, ainsi que, le cas échéant, une expertise concernant les aspects techniques, notamment hydrographiques et géodésiques, du droit de la mer à leurs organisations mères, aux États membres de ces organisations et à d'autres organisations. En 1999, la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'UNESCO a été invitée à s'associer au Comité. Il comprend trois représentants de chacune des organisations et, d'office, un autre membre représentant la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques de l'ONU.

<sup>12</sup> Proceedings of the International Conference on Technical Aspects of Maritime Boundary Delineation and Delimitation, including UNCLOS, art. 76, issues, Organisation hydrographique internationale, Monaco, 9 et 10 septembre 1999.

<sup>13</sup> Extrait de l'allocation prononcée par le Secrétaire général de l'OMI à l'occasion de la Journée mondiale de

- la mer 2000 « OMI – Instaurer des partenariats maritimes ».
- <sup>14</sup> *CNUCED, Revue des transports maritimes 2000* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.00.II.D.34), par. 124.
- <sup>15</sup> Ibid.
- <sup>16</sup> *Bulletin du droit de la mer*, No 31, liste des organisations internationales compétentes.
- <sup>17</sup> Voir le rapport du Comité de la sécurité maritime (MSC) sur sa soixante-douzième session, document MSC 72/23.
- <sup>18</sup> Document de l'OMI, MEPC 46/12/3, par. 13.
- <sup>19</sup> Voir le rapport du Comité de la sécurité maritime (MSC) sur sa soixante-treizième session, document MSC 73/21.
- <sup>20</sup> Voir plus haut, note 17.
- <sup>21</sup> Voir le document de l'OMI STW 32/6.
- <sup>22</sup> MSC 72/6/2, annexe.
- <sup>23</sup> Communiqué de presse de l'OIT ILO/01/05 daté du 26 janvier 2001, accessible au site Web de l'OIT à l'adresse <[www.ilo.org/public/french/bureau/inf/pr/2001/05.htm](http://www.ilo.org/public/french/bureau/inf/pr/2001/05.htm)>.
- <sup>24</sup> Le compte rendu de la deuxième session a été publié par l'OMI sous la cote LEG 83/3.
- <sup>25</sup> Ce rapport peut être consulté sur le site Web de la FAO à l'adresse <[www.fao.org/DOCREP/003/X8002E/X8002E00.htm](http://www.fao.org/DOCREP/003/X8002E/X8002E00.htm)>.
- <sup>26</sup> Communiqué de presse 01/02 de la FAO.
- <sup>27</sup> Voir le rapport du Groupe de travail dans le document de l'OMI portant la cote FSI 9/15.
- <sup>28</sup> Voir le rapport de la soixante-douzième session du Comité de la sécurité maritime, document MSC 72/23.
- <sup>29</sup> NPT/CONF.2000/28, Part I, p. 10 et 11.
- <sup>30</sup> Agence de presse *ITAR-TASS*, Moscou, 5 février 2001.
- <sup>31</sup> Agence de presse *Kyodo News Service*, Tokyo, 22 décembre 2000.
- <sup>32</sup> Site Web du quotidien *Business*, Johannesburg (Afrique du Sud), 22 janvier 2001.
- <sup>33</sup> Document NPT/CONF.2000/SR.11.
- <sup>34</sup> Le rapport de l'atelier est reproduit à l'annexe VI du document LC/SG23/11 de l'OMI.
- <sup>35</sup> Communiqué de la trente et unième session du Forum des îles du Pacifique, 27-30 octobre 2000 (A/55/536, par. 28 à 33).
- <sup>36</sup> On trouvera les textes correspondants dans le rapport de la soixante-treizième session du Comité de la sécurité maritime publié sous la cote MSC 73/21.
- <sup>37</sup> Voir MSC 72/23 (par. 10 à 75) et MSC 73/21 (par. 11 à 33).
- <sup>38</sup> Voir plus haut note 19.
- <sup>39</sup> Voir plus haut note 34.
- <sup>40</sup> Remarques liminaires du Secrétaire général de l'OMI à la neuvième session du Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon (FSI).
- <sup>41</sup> FSI/9/5/1.
- <sup>42</sup> Projet de rapport sur la neuvième session du Sous-Comité de l'application des instruments par l'État du pavillon (FSI 9/WP.7, par. 3.5 à 3.7).
- <sup>43</sup> MSC 73/14/5. Dans son exposé au Sous-Comité, la Norvège a communiqué des informations sur la procédure d'enregistrement des navires en Norvège qui vise à éviter le double enregistrement; document FSI 9/5.
- <sup>44</sup> FSI 9/WP.7, chap. 5.
- <sup>45</sup> Les textes de la Convention et des Protocoles figurent dans le document A/55/383.
- <sup>46</sup> *The National* (Papouasie-Nouvelle-Guinée), 24 janvier 2001.
- <sup>47</sup> MSC 73/21, sect. 14.
- <sup>48</sup> Voir l'article intitulé « Piracy attacks rise to alarming new levels, ICC report reveals », daté du 1er février 2001, accessible sur le site Web de la CIC : <[www.iccwbo.org](http://www.iccwbo.org)>.
- <sup>49</sup> Exposé présenté lors du Séminaire et Atelier régional de l'OMI sur la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires (Inde, mars 2000). MSC 73/14/1, par. 28.
- <sup>50</sup> Voir l'article intitulé « East Asian Governments must clamp down on piracy together » affiché sur le site Web de la CCI à l'adresse suivante : <[www.iccwbo.org/home/news.archives/2000/piracy-east-asia.asp](http://www.iccwbo.org/home/news.archives/2000/piracy-east-asia.asp)>.
- <sup>51</sup> Au 31 janvier 2001, 52 États avaient ratifié la Convention ou y avaient adhéré; 48 États avaient ratifié le Protocole ou y avaient adhéré.
- <sup>52</sup> Diffusé sous la cote MSC/Circ.984.
- <sup>53</sup> Pour les textes en question, se reporter au document de l'OMI, MSC 73/INF.4 (en anglais seulement).
- <sup>54</sup> En 1998, l'OMI a envoyé deux missions d'experts : l'une aux Philippines, en Malaisie et en Indonésie, et l'autre au Brésil.

- <sup>55</sup> Concernant le compte rendu oral des résultats de cette réunion, voir MSC 73/21, par. 14.7.
- <sup>56</sup> Ibid., par. 14.8.
- <sup>57</sup> BMI rapport spécial sur la piraterie et le vol à main armée (mars 1998); Forum maritime international des compagnies pétrolières, Piracy and Armed Robbery and Sea; Chambre internationale de la marine marchande et Fédération internationale des armateurs, Pirates and Armed Robbers – A Master’s Guide (3e éd., 1999).
- <sup>58</sup> Site Web de l’agence de presse Bernama, Kuala Lumpur, 23 octobre 2000.
- <sup>59</sup> MSC 73/21, par. 14.7.
- <sup>60</sup> Concernant le texte de loi nationale type, se reporter à l’*Annuaire 2000 du CMI Singapour I : documents de la Conférence*, Rapport du Groupe de travail international conjoint, annexe A.
- <sup>61</sup> *Migration News Sheet*, juin 2000, p. 6.
- <sup>62</sup> Extrait de *Quarterly Bulletin* No 21, été 2000, publié par l’Organisation internationale pour les migrations, disponible sur son site Web à l’adresse suivante : <www.iom.int/iom>.
- <sup>63</sup> Radio nationale espagnole, Radio 1, Madrid, 3 octobre 2000.
- <sup>64</sup> Voir article intitulé « Warning to ship agents against conspiracies to ship illegal immigrants » sur le site Web de la CCI <www.iccwbo.org/ccs/news\_archives/2000/illegal\_immigrants.asp>.
- <sup>65</sup> Le texte de la Convention et celui du Protocole figurent dans les annexes I à III du document A/55/383.
- <sup>66</sup> Voir les notes interprétatives pour les documents officiels (travaux préparatoires) des négociations sur la Convention des Nations Unies contre la criminalité internationale organisée (A/55/383/Add.1).
- <sup>67</sup> Voir l’annexe 4 du rapport du Comité de simplification des formalités sur les travaux de sa vingt-huitième session, publié sous la cote FAL 28/19.
- <sup>68</sup> Voir le texte des trois instruments dans : *Instruments internationaux relatifs à la pêche* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.98.V.11).
- <sup>69</sup> Contribution de la FAO au présent rapport.
- <sup>70</sup> Résolution 49/116 de l’Assemblée générale, par. 1.
- <sup>71</sup> Résolutions 52/29, par. 7 et 53/33, par. 7 de l’Assemblée générale.
- <sup>72</sup> *Documents officiels du Conseil économique et social, 1999, Supplément No 9 (E/1999/29)*, chap. I.C., décision 7/1, par. 18.
- <sup>73</sup> Ibid., par. 35 a).
- <sup>74</sup> Résolutions 55/7, par. 24, et 55/8, par. 16, 17 et 18 de l’Assemblée générale.
- <sup>75</sup> La pêche illégale, non réglementée et non contrôlée et questions connexes, compte rendu de la première réunion du Groupe de travail ad hoc commun FAO/OMI sur la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée et questions connexes, Rome, 9-11 octobre 2000, Sous-Comité de l’État du pavillon, neuvième session, point 15 de l’ordre du jour, Organisation maritime internationale, 8 novembre 2000, document FSI 9/15.
- <sup>76</sup> Ibid., par 24.
- <sup>77</sup> Ibid., annexe.
- <sup>78</sup> Voir Rapport du Comité des pêches, vingt-quatrième session, Rome (Italie), 26 février-2 mars 2001.
- <sup>79</sup> Plan d’action international pour prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illégale, non réglementée et non contrôlée, Nature et portée de la pêche illégale et du Plan d’action international, II, 3.1 à 3.3.
- <sup>80</sup> Accord de 1995 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 de poissons dont les déplacements s’effectuent tant à l’intérieur qu’au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, article 23; Accord de la FAO sur le respect des mesures internationales de conservation et de gestion par les navires pêchant en haute mer, art. V 2; Code de conduite pour une pêche responsable, art. 8.3.2.
- <sup>81</sup> A/53/456, par. 267; A/54/429, par. 269; A/55/386, par. 151 et 152.
- <sup>82</sup> A/53/456, par. 268 à 271; A/53/473, par. 135; A/55/386, par. 156 et 157.
- <sup>83</sup> A/53/473, par. 138; A/54/429, par. 275; A/55/386, par. 159 à 161.
- <sup>84</sup> A/55/386, par. 144.
- <sup>85</sup> Ibid., par. 147.
- <sup>86</sup> Ibid., par. 250.
- <sup>87</sup> Contribution de la Commission des géosciences appliquées de la Communauté du Pacifique Sud au présent rapport.
- <sup>88</sup> Ibid.
- <sup>89</sup> Voir *Recueil de législation – Alimentation et agriculture : Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du Nord : Fishery Limits Act 1976*, section 3 6), vol. 26, No 2, 1977, p. 89; Sri Lanka, *Fisheries Act No 59 of 1979, Regulation of Foreign Fishing Boats*, vol. 29, No 1, 1980, p. 89; Trinité-et-Tobago :

- Archipelagic Waters and Exclusive Economic Zone Act 1986*, sect. 32, vol. 36, No 2, 1987, p. 107.
- <sup>90</sup> Contribution de la FAO au rapport du Secrétaire général, daté de décembre 2000.
- <sup>91</sup> Loi No 18.892 de 1989 et amendements, Loi d'orientation sur la pêche et l'aquaculture, art. 165, Bibliothèque du Congrès chilien, Système juridique et législatif, lois les plus fréquemment consultées; voir <<http://www.congreso.cl/biblioteca/leyes/otras/pesca13.htm>>.
- <sup>92</sup> Contribution de la Commission des géosciences appliquées de la Communauté du Pacifique Sud au présent rapport.
- <sup>93</sup> L'article XX g) de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) dans le texte de 1994 se lit comme suit : « Sous réserve que ces mesures ne soient pas appliquées de façon à constituer soit un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays où les mêmes conditions existent, soit une restriction déguisée au commerce international, rien dans le présent accord ne sera interprété comme empêchant l'adoption ou l'application par toute partie contractante des mesures :
- « ...
- g) Se rapportant à la conservation des ressources naturelles épuisables, si de telles mesures sont appliquées conjointement avec des restrictions à la production ou à la consommation nationales;... »
- <sup>94</sup> Base de données de la FAO sur la réglementation appliquée par les États côtiers aux navires de pêche étrangers, Bureau juridique de la FAO, <<http://faolex.fao.org/cgi-bin/fishery>>.
- <sup>95</sup> Contribution de la Commission des géosciences appliquées de la communauté du Pacifique Sud au présent rapport.
- <sup>96</sup> France, loi No 66-400 du 18 juin 1966, amendée par la loi du 18 novembre 1997.
- <sup>97</sup> Loi No 23.968 de l'Argentine, datée du 14 août 1991, reprise dans le *Bulletin du droit de la mer*, No 20 (1992); Chili : loi 19.079, du 12 août 1991, amendant la loi 18.892, art. 154, *Journal officiel de la République du Chili*, 6 septembre 1991; et Pérou : loi générale sur la pêche, approuvée par le décret loi 25977 du 7 décembre 1992, art. premier, *Journal officiel du Pérou (Diario electronico Peruano-Normas Legales)*, 22 décembre 1992.
- <sup>98</sup> Tribunal international du droit de la mer, 2000, L'affaire Camouco (*Panama c. France*), demande de prompt mainlevée, affaire No 5, arrêt, par. 68.
- <sup>99</sup> Tribunal international du droit de la mer, affaire Monte Confurco (*Seychelles c. France*), demande de prompt mainlevée, affaire No 6, arrêt, par. 79.
- <sup>100</sup> Adoption en 1995 de l'Accord des Nations Unies sur les stocks de poissons et du Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable.
- <sup>101</sup> Rapport concernant les progrès accomplis dans l'application de la résolution 13/97 de la Conférence (examen des organes statutaires de la FAO) et le renforcement des organes régionaux de pêche de la FAO, Comité des pêches, vingt-troisième session, Rome, 15-19 février 1999, document COFI/99/4, par. 4.
- <sup>102</sup> Rapport de la Commission générale des pêches pour la Méditerranée, vingt-quatrième session, Alicante (Espagne), 12-15 juillet 1999, (GFCM Report 24) par. 27 et 28.
- <sup>103</sup> COFI/99/4, par. 5.
- <sup>104</sup> Rapport sur les travaux de la troisième session de la Commission des thons de l'océan Indien, Mahé (Seychelles), 9-12 décembre 1998, document IOTC/03/98/R [E], annexe H.
- <sup>105</sup> A/54/461, par. 33 et 44; Rapport de synthèse sur les travaux de la dix-huitième réunion annuelle de la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est, 22-25 novembre 1999, par. 7.
- <sup>106</sup> Rapport sur les travaux de la quinzième session de la Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, Hobart (Australie), 21 octobre-1er novembre 1996; document CCAMLR-XV, p. 7 à 20.
- <sup>107</sup> Ibid., mesures de conservation adoptées en 1996 : Conservation measure 103/XV, p. 54.
- <sup>108</sup> A/54/429, par. 298.
- <sup>109</sup> Art. 5, par. a), d) et f); art. 6, 12 et 13.
- <sup>110</sup> Art. 2; art. 3, par. e) et g); art. 7 et 10; art. 19.
- <sup>111</sup> Art. 5, par. a), b), c) et e); et art. 7, par. e), f) et g).
- <sup>112</sup> Rapport de la Réunion d'organismes régionaux des pêches relevant ou non de la FAO, Rome, 11-12 février 1999, document X1212/E, par. 27.
- <sup>113</sup> Communiqué de presse final, Réunion annuelle de 2000, Adélaïde (Australie) : <<http://ourworld.compuserve.com/homepages/iwcoffice/PRESSRELEASE2000.htm>>.
- <sup>114</sup> Ibid.
- <sup>115</sup> Communiqué de presse final, 28 septembre, dixième session de la NAMMCO, Sandefjord (Norvège), 25-28 septembre 2000 : <[www.nammco.no/fi-pr-re.htm](http://www.nammco.no/fi-pr-re.htm)>.

- 116 Ibid.
- 117 Ibid.
- 118 UNEP/CBD/COP/5/23, p. 74 à 80.
- 119 Rapport sur les travaux de la trentième session du Groupe mixte d'experts des Nations Unies chargé d'étudier les aspects scientifiques de la pollution des mers (GESAMP), Monaco, 22-26 mai 2000, GESAMP Reports and Studies, No 69, p.7.7
- 120 UNEP/CDB/COP/5/3, recommandation V/14, annexe II.B.
- 121 Rapport sur les travaux de la trentième session du Groupe mixte d'experts des Nations Unies chargé d'étudier les aspects scientifiques de la pollution des mers (GESAMP), Monaco, 22-26 mai 2000, GESAMP Reports and Studies, No 69, par. 7.3.
- 122 Les renseignements qui suivent sont extraits des notes d'information de l'Autorité relatives à l'atelier.
- 123 Les paragraphes qui suivent sont extraits des informations communiquées par l'Autorité en vue de la rédaction du présent rapport.
- 124 Ces sept investisseurs enregistrés sont les suivants : Gouvernement indien, Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer/Association française pour l'étude et la recherche des nodules (IFREMER/AFERNOD – France), Deep Ocean Resources Development Co. Ltd. (DORD – Japon), Youjmorgueologuia (Union des républiques socialistes soviétiques, devenue Fédération de Russie), Association chinoise de recherche-développement appliquée aux ressources minérales de la mer (Chine), l'organisation mixte Interoceanmetal [Bulgarie, Cuba, Pologne, République fédérative tchèque et slovaque (aujourd'hui République tchèque et Slovaquie) et Union des républiques socialistes soviétiques (devenue Fédération de Russie)] et Gouvernement de la République de Corée.
- 125 Extraits de documents et de contributions du PNUE et du Bureau de coordination du Programme d'action mondial pour la protection du milieu marin contre la pollution due aux activités terrestres.
- 126 Voir le rapport de la vingt-deuxième Réunion consultative des Parties contractantes à la Convention de Londres (septembre 2000) dans le document de l'OMI LC/14, par. 2.3 à 2.6, disponible (en anglais) sur le site Web du Bureau de la Convention de Londres à l'adresse <www./londonconvention.org>.
- 127 Ibid., annexes 3 à 10.
- 128 Document OMI LC.22/3/2.
- 129 On trouvera le texte de ces amendements dans le rapport de la quarante-quatrième session du MEPC, document MEPC.44/20, annexe 3.
- 130 On trouvera le texte de ces amendements dans le rapport de la quarante-cinquième session du MEPC, document MEPC.45/20, annexes 3 et 7.
- 131 Ibid., par. 7.18, A/7.107 et annexe 9.
- 132 Voir note 34.
- 133 Participants's Declaration of Resolve from the International Marine Debris Conference on Derelict Fishing Gear and the Ocean Environment, Hawaï, 6 au 11 août 2000, dans le document OMI, MEPC 46/INF.8, annexe 2.
- 134 MEPC 46/INF.8, par. 22.
- 135 Document de l'OMI AFS/CONF/2.
- 136 Document MEPC 45/20, par. 2.22.
- 137 Document MEPC 46/3, par. 3.2.2.
- 138 Document de l'OMI LEG 82/12, annexes 2 et 3.
- 139 Pour le texte du Protocole 2000, voir le document LEG/CONF.11/6 de l'OMI.
- 140 Pour le texte de la résolution, voir le document LEG/CONF.11/8 de l'OMI.
- 141 Le projet de texte de la convention figure dans le document LEG/CONF.12/3 de l'OMI.
- 142 Mer Noire, Caraïbes, Afrique de l'Est, Asie de l'Est, zone maritime relevant de l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (région du Koweït), Méditerranée, Pacifique du Nord-Est, mer Rouge et golfe d'Aden, Asie du Sud, Pacifique du Sud-Est, Pacifique Sud, Afrique de l'Ouest et Afrique centrale, Baltique, Arctique et Atlantique du Nord-Est.
- 143 Programme des Nations Unies pour l'environnement, *Regional Seas: Survival Strategy for our Oceans and Coasts* (Genève, UNEP, 2000), p. 3.
- 144 La Réunion a reconnu les accords de partenariat entre la Commission pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique et le PNUE agissant en qualité de secrétariat de la Convention de Nairobi et entre la Convention de Djedda et la Convention de Koweït.
- 145 Le document du PNUE est publié sous la cote UNEP (DEC) R/S3.1.0; sur le site Web de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer <www.un.org/Depts/los>, on trouvera un complément d'information sur les travaux du PNUE consacrés au programme relatif aux mers régionales au cours de la période 1999-2000, s'agissant notamment de régions particulières.
- 146 Art. 3 de la Convention sur la protection de l'environnement marin dans la région de la mer Baltique (1992).

- 147 Les organes subsidiaires sont les suivants : Groupe stratégique; Groupe de suivi et d'évaluation; Groupe de travail sur la pollution due aux activités maritimes; Groupe de travail sur la pollution due aux activités terrestres; Groupe de la préservation de la nature et de la gestion du littoral.
- 148 La France et le Royaume-Uni se sont abstenus et ne sont donc pas liés par cette décision. Le Luxembourg n'était pas présent.
- 149 Le Conseil de l'Arctique est une instance intergouvernementale de haut niveau qui prend en considération les préoccupations et s'emploie à résoudre les problèmes des gouvernements et des populations de l'Arctique.
- 150 Le Département des affaires économiques et sociales a compilé une liste de 41 États et territoires définis comme petits États insulaires en développement (voir l'Annexe VI au présent rapport).
- 151 Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, articles 6, 7 (par. 1), 13, 47 (par.1), 47 (par. 4), 121 (par. 2) sur les États archipels; articles 46, 47 (par. 1), 53 (par. 5) sur le régime des îles; article 121 sur les États insulaires; Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, annexe, chap. 3, par. 15 d); Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques de 1994; Action 21, chapitre XVII G; Déclaration de la Barbade et Programme pour le développement durable des petits États insulaires en développement, notamment le chapitre premier « Changements climatiques et élévation du niveau de la mer » et le chapitre IV « Ressources littorales et marines ».
- 152 Voir par. 384.
- 153 Déclaration de Malmö, par. 2.
- 154 Le Fonds pour l'environnement mondial est responsable des mécanismes financiers de la Convention sur la diversité biologique et de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.
- 155 A/55/386.
- 156 1. Diversité biologique. 2. Changements climatiques. 3. Couche d'ozone. 4. Eaux internationales.
- 157 Pour des renseignements sur les projets financés par le FEM et le PNUD touchant les petits États insulaires en développement (domaine d'activité : Programme sur les eaux internationales), voir le site Web FEM-PNUD à l'adresse suivante : <<http://www.undp.org/gef/>>.
- 158 Quinze États et territoires insulaires du Pacifique ont participé en six ans aux conférences multilatérales de haut niveau, qui se sont achevées le 4 septembre 2000.
- 159 Convention sur la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs du Pacifique Centre et Ouest; art. 2.
- 160 Autrefois appelé « Forum du Pacifique Sud », il s'agit d'une organisation intergouvernementale dotée du statut d'observateur auprès de l'Assemblée générale des Nations Unies. Il est constitué de 16 États membres, dont 14 sont de petits États insulaires du Pacifique.
- 161 Summary for Policy Makers (Résumé à l'intention des décideurs) du rapport, affiché en anglais sur l'Internet le 22 janvier, à l'adresse <[www.ipcc.ch](http://www.ipcc.ch)>.
- 162 Voir le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, p. 7, et fig. 5 pour des illustrations.
- 163 Voir le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (en anglais), à l'adresse <[www.ipcc.ch](http://www.ipcc.ch)> : « The Regional Impacts of Climate Change – Chapter 9: Small Island States » (Incidences de l'évolution du climat dans les régions – Chapitre 9 : Petits États insulaires).
- 164 Trente et unième Forum des îles du Pacifique, Tarawa (République de Kiribati), 27-30 octobre 2000, Communiqué du Forum de 2000, par. 28 à 31. Le paragraphe 29 note la poursuite d'un dialogue constructif entre les membres du Forum et les représentants des gouvernements et de l'industrie nucléaire de la France, du Japon et du Royaume-Uni, au sujet d'un régime de responsabilité en vue de l'indemnisation de la région pour les pertes économiques sur le tourisme, les pêches et d'autres secteurs touchés à la suite d'un accident d'un envoi de substances radioactives et de combustibles à mélange d'oxydes (combustibles MOX), bien qu'il n'y ait pas eu de dommages écologiques.
- 165 Quatrième réunion des Comités spéciaux pour la protection et la conservation de l'environnement et de la mer des Caraïbes et des ressources naturelles, Port of Spain (Trinité-et-Tobago), 21-23 juin 2000, documents de séance sous la rubrique Transport de déchets nucléaires dans la mer des Caraïbes. Tout en reconnaissant la légalité de l'envoi aux termes des normes internationalement reconnues, il a été fait état de préoccupations qu'un seul accident serait déjà dramatique pour la région du fait de sa fragilité et de sa vulnérabilité.
- 166 Des formulaires ont été distribués aux délégués qui participaient au Processus consultatif pour leur permettre d'enregistrer leur participation. Le chiffre indiqué correspond au nombre d'États ayant ainsi fait état de leur participation. Une rubrique du formulaire permettait également de donner la liste des participants de chaque délégation.
- 167 Résolution 55/7 de l'Assemblée générale, par. 45.

- 168 Ibid., par. 18 et annexe II.
- 169 Deuxième réunion de la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique, décision II/10, annexe I, par. iv.
- 170 A/55/274, Part B, par. 28, et Part C, par. 2, al. e).
- 171 Voir MEPC 45/20.
- 172 Voir note 161.
- 173 Non encore en vigueur. Se fonde sur le principe des responsabilités communes mais différenciées (art. 3 du Protocole de Kyoto) selon lequel les pays en développement (désignés sous le nom de pays visés à l'annexe I au titre du Protocole) prennent l'initiative de réduire les émissions de gaz à effet de serre au niveau national (bien que certains d'entre eux aient indiqué qu'ils entendaient augmenter leurs niveaux d'émissions) aux niveaux convenus; ce qui devrait permettre de parvenir à une réduction globale des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.
- 174 Voir notamment les parties II et V de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
- 175 Rapport de la sixième Conférence des Parties à la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, en date du 20 novembre 2000.
- 176 Voir ACC/2000/12, par. 24 à 29.
- 177 Pour de plus amples détails sur l'examen décennal d'Action 21 et les processus préparatoires, il est possible de consulter le site Web à l'adresse suivante : <www.un.org/rio+10>.
- 178 La liste mise à jour de conciliateurs et d'arbitres dressée et tenue par le Secrétaire général de l'ONU conformément aux articles 2 des annexes V et VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ainsi que la liste mise à jour des arbitres spéciaux en application de l'article 2 de l'annexe VIII de la Convention transmise au Secrétaire général par la FAO, le PNUE, la COI et l'OMI sont régulièrement publiées dans la *Circulaire d'information sur le droit de la mer* par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer.
- 179 Extrait de la communication de la Cour internationale de Justice. Voir également le rapport de la CIJ à l'Assemblée générale, *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-cinquième session, Supplément No 4 (A/55/4)* et le site Web de la CIJ <www.icj-cij.org>.
- 180 Extrait des documents du Tribunal.
- 181 Les membres de la Chambre spéciale (Président : P. Chandrasekhara; juges : Caminos, Yankov, Wolfrum; et juge ad hoc Orrego Vicuña) ont été choisis par le Tribunal avec l'assentiment des parties. Conformément au Statut du Tribunal, un jugement rendu par la Chambre spéciale sera réputé avoir été rendu par le Tribunal siégeant en audience plénière (voir rapport du Tribunal international du droit de la mer à la Réunion des États parties, document SPLOS/63).
- 182 Le texte intégral de la sentence et celui de l'opinion dissidente sont affichés sur le site Web du CIRDI <www.worldbank.org/icsid>.
- 183 Pour plus amples informations, voir *Recherche scientifique marine : Guide pour l'application des dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.91.V.3); et le rapport du Secrétaire général sur la recherche scientifique marine (A/45/563).
- 184 Voir David A. Ross et Judith Fenwick : *Marine Scientific Research : US perspective on jurisdiction and international cooperation*, Lewis M. Alexander, Scott Allen, Lynne Carter Hanson, éditeurs., *Actes de la vingt-deuxième conférence annuelle de l'Institut du droit de la mer tenue du 12 au 16 juin 1988*, p. 217.
- 185 Voir Alfred H. A. Soons : *The developing regime of marine scientific research : recent european experience and State practice*, et David A. Ross et Judith Fenwick, op. cit.
- 186 Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.89.V.9.
- 187 Voir note 183.
- 188 Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.94.V.13.
- 189 Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.94.V.9.
- 190 Voir aussi les discussions sur l'article 246 dans *Recherche scientifique marine : Genèse de l'article 246 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (voir note 189 ci-dessus).
- 191 Voir *Recherche scientifique marine : Guide des dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.91.V.3), annexe I. Les organisations internationales sont encouragées à utiliser la même formule, mais ne sont pas tenues de le faire, en vertu de l'article 247.
- 192 Le questionnaire a été établi en collaboration avec la Division des affaires maritimes du Secrétariat de l'ONU. Moins de 25 États y ont répondu.
- 193 Voir IOC/WG-LOS-I/6/Rev.1.
- 194 Acte final de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, annexe VI, dans *Le droit de la mer : textes officiels de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, du 10 décembre 1982, et de*

*l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, accompagnés d'un index et d'extraits de l'Acte final de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.97.V.10), p. 206.

- 195 Voir IOC/INF-961 (1994) de la COI.
- 196 Vingt-septième session du Conseil exécutif de la Commission océanographique intergouvernementale, Paris, 5-12 juillet 1994; document IOC/EC-XXVII/3.
- 197 Voir résolution XIX-19 de l'Assemblée de la COI et annexe, où on trouvera le mandat de ABE-LOS.
- 198 La Division des affaires maritimes et du droit de la mer est également invitée en tant qu'observateur aux réunions de ABE-LOS.
- 199 *Documents officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol. XV (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.83.V.4), documents de la Conférence (A/CONF.62/L.76).
- 200 Extrait de Capacity Assessment and Development, document consultatif technique No 3, Bureau des politiques de développement, PNUD, janvier 1998, note 5.
- 201 Le site Web du programme est <siocam.sdn.undp.org>.
- 202 Pour une description détaillée du programme, voir A/54/429, par. 588 à 594; et A/55/61, par. 267 et 268.
- 203 Le réseau TRAIN-X est un réseau, soutenu par le PNUD, de programmes de mise en valeur des ressources humaines de différents organismes des Nations Unies, parmi lesquels figure le Programme FMC.
- 204 GESAMP 2000. Rapport de la trentième session, Monaco, 22-26 mai 2000, rapports et études du GESAMP, No 69, 68 p.
- 205 L'OMS a confirmé son appui à l'évaluation; elle a indiqué qu'elle était disposée à y participer activement, mais qu'elle n'était pas en mesure d'assumer sa part des coûts.
- 206 Voir également le rapport sur les travaux de la première réunion du Processus consultatif (A/55/274, Part A, par. 1 à 50).
- 207 Ibid., Part C, par. 1 à 4.

**Annexe I**

**État de la Convention des Nations Unies  
sur le droit de la mer et des accords d'application  
par ordre chronologique**

<b>Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer – ratifications, adhésions, successions</b>
1. Fidji (10 décembre 1982)
2. Zambie (7 mars 1983)
3. Mexique (18 mars 1983)
4. Jamaïque (21 mars 1983)
5. Namibie (18 avril 1983)
6. Ghana (7 juin 1983)
7. Bahamas (29 juillet 1983)
8. Belize (13 août 1983)
9. Égypte (26 août 1983)
10. Côte d'Ivoire (26 mars 1984)
11. Philippines (8 mai 1984)
12. Namibie (22 mai 1984)
13. Cuba (15 août 1984)
14. Sénégal (25 octobre 1984)
15. Soudan (23 janvier 1985)
16. Sainte-Lucie (27 mars 1985)
17. Togo (16 avril 1985)
18. Tunisie (24 avril 1985)
19. Bahreïn (30 mai 1985)
20. Islande (21 juin 1985)
21. Mali (16 juillet 1985)
22. Iraq (30 juillet 1985)
23. Guinée (6 septembre 1985)

<b>Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer – ratifications, adhésions, successions</b>
24. République-Unie de Tanzanie (30 septembre 1985)
25. Cameroun (19 novembre 1985)
26. Indonésie (3 février 1986)
27. Trinité-et-Tobago (25 avril 1986)
28. Koweït (2 mai 1986)
29. Yougoslavie (5 mai 1986)
30. Nigéria (14 août 1986)
31. Guinée-Bissau (25 août 1986)
32. Paraguay (26 septembre 1986)
33. Yémen (21 juillet 1987)
34. Cap-Vert (10 août 1987)
35. Sao Tomé-et-Principe (3 novembre 1987)
36. Chypre (12 décembre 1988)
37. Brésil (22 décembre 1988)
38. Antigua-et-Barbuda (2 février 1989)
39. République démocratique du Congo (17 février 1989)
40. Kenya (2 mars 1989)
41. Somalie (24 juillet 1989)
42. Oman (17 août 1989)
43. Botswana (2 mai 1990)
44. Ouganda (9 novembre 1990)
45. Angola (5 décembre 1990)
46. Grenade (25 avril 1991)

<b>Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer – ratifications, adhésions, successions</b>
47. Micronésie (États fédérés de) (29 avril 1991)
48. Îles Marshall (9 août 1991)
49. Seychelles (16 septembre 1991)
50. Djibouti (8 octobre 1991)
51. Dominique (24 octobre 1991)
52. Costa Rica (21 septembre 1992)
53. Uruguay (10 décembre 1992)
54. Saint-Kitts-et-Nevis (7 janvier 1993)
55. Zimbabwe (24 février 1993)
56. Malte (20 mai 1993)
57. Saint-Vincent-et-les Grenadines (1er octobre 1993)
58. Honduras (5 octobre 1993)
59. Barbade (12 octobre 1993)
60. Guyana (16 novembre 1993)
61. Bosnie-Herzégovine (12 janvier 1994)
62. Comores (21 juin 1994)
63. Sri Lanka (19 juillet 1994)
64. Viet Nam (25 juillet 1994)
65. Ex-République yougoslave de Macédoine (19 août 1994)
66. Australie (5 octobre 1994)
67. Allemagne (14 octobre 1994)
68. Maurice (4 novembre 1994)
69. Singapour (17 novembre 1994)
70. Sierra Leone (12 décembre 1994)
71. Liban (5 janvier 1995)
72. Italie (13 janvier 1995)
73. Îles Cook (15 février 1995)

<b>Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer – ratifications, adhésions, successions</b>
74. Croatie (5 avril 1995)
75. Bolivie (28 avril 1995)
76. Slovénie (16 juin 1995)
77. Inde (29 juin 1995)
78. Autriche (14 juillet 1995)
79. Grèce (21 juillet 1995)
80. Tonga (2 août 1995)
81. Samoa (14 août 1995)
82. Jordanie (27 novembre 1995)
83. Argentine (1er décembre 1995)
84. Nauru (23 janvier 1996)
85. République de Corée (29 janvier 1996)
86. Monaco (20 mars 1996)
87. Géorgie (21 mars 1996)
88. France (11 avril 1996)
89. Arabie saoudite (24 avril 1996)
90. Slovaquie (8 mai 1996)
91. Bulgarie (15 mai 1996)
92. Myanmar (21 mai 1996)
93. Chine (7 juin 1996)
94. Algérie (11 juin 1996)
95. Japon (20 juin 1996)
96. République tchèque (21 juin 1996)
97. Finlande (21 juin 1996)
98. Irlande (21 juin 1996)
99. Norvège (24 juin 1996)
100. Suède (25 juin 1996)

<b>Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer – ratifications, adhésions, successions</b>
101. Pays-Bas (28 juin 1996)
102. Panama (1er juillet 1996)
103. Mauritanie (17 juillet 1996)
104. Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996)
105. Haïti (31 juillet 1996)
106. Mongolie (13 août 1996)
107. Palaos (30 septembre 1996)
108. Malaisie (14 octobre 1996)
109. Brunéi Darussalam (5 novembre 1996)
110. Roumanie (17 décembre 1996)
111. Papouasie-Nouvelle-Guinée (14 janvier 1997)
112. Espagne (15 janvier 1997)
113. Guatemala (11 février 1997)
114. Pakistan (26 février 1997)
115. Fédération de Russie (12 mars 1997)
116. Mozambique (13 mars 1997)
117. Îles Salomon (23 juin 1997)
118. Guinée équatoriale (21 juillet 1997)
119. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997)
120. Chili (25 août 1997)
121. Bénin (16 octobre 1997)
122. Portugal (3 novembre 1997)
123. Afrique du Sud (23 décembre 1997)

<b>Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer – ratifications, adhésions, successions</b>
124. Gabon (11 mars 1998)
125. Union européenne (1er avril 1998)
126. République démocratique populaire lao (5 juin 1998)
127. Suriname (9 juillet 1998)
128. Népal (2 novembre 1998)
129. Belgique (13 novembre 1998)
130. Pologne (13 novembre 1998)
131. Ukraine (26 juillet 1999)
132. Vanuatu (10 août 1999)
133. Nicaragua (3 mai 2000)
134. Maldives (7 septembre 2000)
135. Luxembourg (5 octobre 2000)

<b>Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention – ratifications, adhésions</b>
1. Kenya (29 juillet 1994)
2. Ex-République yougoslave de Macédoine (19 août 1994)
3. Australie (5 octobre 1994)
4. Allemagne (14 octobre 1994)
5. Belize (21 octobre 1994)
6. Maurice (4 novembre 1994)
7. Singapour (17 novembre 1994)
8. Sierra Leone (12 décembre 1994)
9. Seychelles (15 décembre 1994)

<b>Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention – ratifications, adhésions</b>
10. Liban (5 janvier 1995)
11. Italie (13 janvier 1995)
12. Îles Cook (15 février 1995)
13. Croatie (5 avril 1995)
14. Bolivie (28 avril 1995)
15. Slovénie (16 juin 1995)
16. Inde (29 juin 1995)
17. Paraguay (10 juillet 1995)
18. Autriche (14 juillet 1995)
19. Grèce (21 juillet 1995)
20. Sénégal (25 juillet 1995)
21. Chypre (27 juillet 1995)
22. Bahamas (28 juillet 1995)
23. Barbade (28 juillet 1995)
24. Côte d'Ivoire (28 juillet 1995)
25. Fidji (28 juillet 1995)
26. Grenade (28 juillet 1995)
27. Guinée (28 juillet 1995)
28. Islande (28 juillet 1995)
29. Jamaïque (28 juillet 1995)
30. Namibie (28 juillet 1995)
31. Nigéria (28 juillet 1995)
32. Sri Lanka (28 juillet 1995)
33. Togo (28 juillet 1995)
34. Trinité-et-Tobago (28 juillet 1995)
35. Ouganda (28 juillet 1995)
36. Yougoslavie (28 juillet 1995)
37. Zambie (28 juillet 1995)

<b>Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention – ratifications, adhésions</b>
38. Zimbabwe (28 juillet 1995)
39. Tonga (2 août 1995)
40. Samoa (14 août 1995)
41. Micronésie (États fédérés de) (6 septembre 1995)
42. Jordanie (27 novembre 1995)
43. Argentine (1er décembre 1995)
44. Nauru (23 janvier 1996)
45. République de Corée (29 janvier 1996)
46. Monaco (20 mars 1996)
47. Géorgie (21 mars 1996)
48. France (11 avril 1996)
49. Arabie saoudite (24 avril 1996)
50. Slovaquie (8 mai 1996)
51. Bulgarie (15 mai 1996)
52. Myanmar (21 mai 1996)
53. Chine (7 juin 1996)
54. Algérie (11 juin 1996)
55. Japon (20 juin 1996)
56. République tchèque (21 juin 1996)
57. Finlande (21 juin 1996)
58. Irlande (21 juin 1996)
59. Norvège (24 juin 1996)
60. Suède (25 juin 1996)
61. Malte (26 juin 1996)
62. Pays-Bas (28 juin 1996)
63. Panama (1er juillet 1996)
64. Mauritanie (17 juillet 1996)
65. Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996)

<b>Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention – ratifications, adhésions</b>
66. Haïti (31 juillet 1996)
67. Mongolie (13 août 1996)
68. Palaos (30 septembre 1996)
69. Malaisie (14 octobre 1996)
70. Brunéi Darussalam (5 novembre 1996)
71. Roumanie (17 décembre 1996)
72. Papouasie-Nouvelle-Guinée (14 janvier 1997)
73. Espagne (15 janvier 1997)
74. Guatemala (11 février 1997)
75. Oman (26 février 1997)
76. Pakistan (26 février 1997)
77. Fédération de Russie (12 mars 1997)
78. Mozambique (13 mars 1997)
79. Îles Salomon (23 juin 1997)
80. Guinée équatoriale (21 juillet 1997)
81. Philippines (23 juillet 1997)
82. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997)
83. Chili (25 août 1997)
84. Bénin (16 octobre 1997)
85. Portugal (3 novembre 1997)
86. Afrique du Sud (23 décembre 1997)
87. Gabon (11 mars 1998)
88. Union européenne (1er avril 1998)
89. République démocratique populaire lao (5 juin 1998)

<b>Accord de 1994 relatif à l'application de la partie XI de la Convention – ratifications, adhésions</b>
90. République-Unie de Tanzanie (25 juin 1998)
91. Suriname (9 juillet 1998)
92. Népal (2 novembre 1998)
93. Belgique (13 novembre 1998)
94. Pologne (13 novembre 1998)
95. Ukraine (26 juillet 1999)
96. Vanuatu (10 août 1999)
97. Nicaragua (3 mai 2000)
98. Indonésie (2 juin 2000)
99. Maldives (7 septembre 2000)
100. Luxembourg (5 octobre 2000)

<b>Accord des Nations Unies de 1995 sur les stocks de poissons – ratifications, adhésions</b>
1. Tonga (31 juillet 1996)
2. Sainte-Lucie (9 août 1996)
3. États-Unis d'Amérique (21 août 1996)
4. Sri Lanka (24 octobre 1996)
5. Samoa (25 octobre 1996)
6. Fidji (12 décembre 1996)
7. Norvège (30 décembre 1996)
8. Nauru (10 janvier 1997)
9. Bahamas (16 janvier 1997)
10. Sénégal (30 janvier 1997)
11. Îles Salomon (13 février 1997)

<b>Accord des Nations Unies de 1995 sur les stocks de poissons – ratifications, adhésions</b>
12. Islande (14 février 1997)
13. Maurice (25 mars 1997)
14. Micronésie (États fédérés de (23 mai 1997)
15. Fédération de Russie (4 août 1997)
16. Seychelles (20 mars 1998)
17. Namibie (8 avril 1998)
18. République islamique d’Iran (17 avril 1998)
19. Maldives (30 décembre 1998)
20. Îles Cook (1er avril 1999)
21. Papouasie-Nouvelle-Guinée (4 juin 1999)
22. Monaco (9 juin 1999)
23. Canada (3 août 1999)
24. Uruguay (10 septembre 1999)
25. Australie (23 décembre 1999)
26. Brésil (8 mars 2000)
27. Barbade (22 septembre 2000)

## Annexe II

## Limites fixées par les États

État	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer – Ratifications et adhésions (j/m/a)	La législation reconnaît-elle les lignes de base droites?	L'État revendique-t-il le statut d'État archipel?	Mer territoriale	Zone contiguë	Zone économique exclusive	Zone de pêche	Plateau continental (indique si les États sont parties à la Convention de 1982 ou, à défaut, à celle de 1958, et précise les limites extérieures)	
								Partie à la Convention de :	Limites extérieures
				Étendue de la zone en milles marins					
Afrique du Sud	23/12/1997	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Albanie		Oui		12				1958 <sup>1</sup>	N/D <sup>2</sup>
Algérie	11/06/1996	Oui		12			32 ou 52	1982 <sup>3</sup>	DEL <sup>4</sup>
Allemagne	14/10/1994	Oui		12		Oui <sup>5</sup>		1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Angola	05/12/1990	Oui		12	24	200		1982	N/D
Antigua-et-Barbuda	02/02/1989		Oui	12	24	200		1982	MC/200 <sup>6</sup>
Arabie saoudite	24/04/1996	Oui		12	18			1982	Limites non précisées.
Argentine	01/12/1995	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Australie	05/10/1994	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Bahamas	29/07/1983		Oui	12		200		1982	N/D
Bahreïn	30/05/1985			12	24			1982	N/D
Bangladesh		Oui		12	18	200			MC <sup>7</sup>
Barbade	12/10/1993	Oui		12		200		1982	N/D
Belgique	13/11/1998			12	24	Oui <sup>8</sup>	Oui <sup>9</sup>	1982	DEL
Belize	13/08/1983	Oui		12 <sup>10</sup>		200		1982	N/D
Bénin	16/10/1997			200				1982	N/D
Bosnie-Herzégovine	12/01/1994							1982	N/D
Brésil	22/12/1988	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Brunei Darussalam	05/11/1996			12		200		1982	N/D
Bulgarie	15/05/1996	Oui		12	24	200		1982	DEL
Cambodge		Oui		12	24	200			200
Cameroun	19/11/1985			12 <sup>11</sup>				1982	MC/200
Canada				12	24	200		1958	MC/200
Cap-Vert	10/08/1987		Oui	12	24	200		1982	200 <sup>12</sup>
Chili	25/08/1997	Oui		12	24	200		1982	N/D
Chine	07/06/1996	Oui		12	24	200		1982	MC/200

État	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer – Ratifications et adhésions (j/m/a)	La législation reconnaît-elle les lignes de base droites?	L'État revendique-t-il le statut d'État archipel?	Mer territoriale	Zone contiguë	Zone économique exclusive	Zone de pêche	Plateau continental (indique si les États sont parties à la Convention de 1982 ou, à défaut, à celle de 1958, et précise les limites extérieures)	
								Partie à la Convention de :	Limites extérieures
				Étendue de la zone en milles marins					
Chypre	12/12/1988	Oui		12				1982	Profondeur d'exploitation.
Colombie		Oui		12		200		1958	Limites non précisées.
Comores	21/06/1994		Oui	12		200		1982	N/D
Congo				200					N/D
Costa Rica	21/09/1992	Oui		12		200		1982	N/D
Côte d'Ivoire	26/03/1984	Oui		12		200		1982	N/D
Croatie	05/04/1995	Oui		12				1982	DEL
Cuba	15/08/1984	Oui		12		200		1982	N/D
Danemark		Oui		12		200	200 <sup>13</sup>	1958	Profondeur : 200 m ou exp. <sup>14</sup>
Djibouti	08/10/1991	Oui		12	24	200		1982	N/D
Dominique	24/10/1991	Oui		12	24	200		1982	N/D
Égypte	26/08/1983	Oui		12	24	X <sup>15</sup>		1982	N/D
El Salvador				200					N/D
Émirats arabes unis		Oui		12	24	200			MC/200
Équateur		Oui		200 <sup>16</sup>					200 <sup>17</sup>
Érythrée				12		Oui <sup>18</sup>			N/D
Espagne	15/01/1997	Oui		12	24	200 <sup>19</sup>	Oui <sup>20</sup>	1982	N/D
Estonie		Oui		12 <sup>21</sup>		Oui <sup>22</sup>			Définies par coordonnées.
États-Unis d'Amérique				12	24	200	200	1958	MC/200
Fédération de Russie	12/03/1997	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Fidji	10/12/1982		Oui	12		200		1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Finlande	21/06/1996	Oui		12 <sup>23</sup>	14		Oui <sup>24</sup>	1982	Profondeur : 200 m ou exp.
France	11/04/1996	Oui		12	24	200 <sup>25</sup>		1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Gabon	11/03/1998	Oui		12	24	200		1982	N/D
Gambie	22/05/1984			12	18		200	1982	N/D
Géorgie	21/03/1996							1982	
Ghana	07/06/1983			12	24	200		1982	200
Grèce	21/07/1995			6 <sup>26</sup>				1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Grenade	25/04/1991	Oui		12		200		1982	N/D

État	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer – Ratifications et adhésions (j/m/a)	La législation reconnaît-elle les lignes de base droites?	L'État revendique-t-il le statut d'État archipel?	Mer territo-	Zone	Zone éco-	Zone de	Plateau continental (indique si les États sont parties à la Convention de 1982 ou, à défaut, à celle de 1958, et précise les limites extérieures)	
				riale	contiguë	nomique exclusive	pêche	Partie à la Convention de :	Limites extérieures
				Étendue de la zone en milles marins					
Guatemala	11/02/1997			12		200		1982	Limites non précisées.
Guinée	06/09/1985			12		200		1982	N/D
Guinée équatoriale	21/07/1997	Oui		12		200		1982	N/D
Guinée-Bissau	25/08/1986	Oui		12		200		1982	N/D
Guyana	16/11/1993	Oui		12		200		1982	MC/200
Haïti	31/07/1996	Oui		12	24	200		1982	Profondeur d'exploitation.
Honduras	05/10/1993	Oui		12	24	200		1982	Limites non précisées.
Îles Cook	15/02/1995			12		200		1982	MC/200
Îles Marshall	09/08/1991		Oui	12	24	200		1982	N/D
Îles Salomon	23/06/1997		Oui	12		200		1982	200
Inde	29/06/1995			12	24	200		1982	MC/200
Indonésie	03/02/1986		Oui	12		200		1982	N/D
Iran (République islamique d')		Oui		12	24	Oui <sup>27</sup>			Ligne d'équidistance, sauf lorsqu'elles sont précisées par accord.
Iraq	30/07/1985			12				1982	Limites non précisées.
Irlande	21/06/1996	Oui		12			200	1982	Définies par coordonnées.
Islande	21/06/1985	Oui		12		200		1982	MC/200
Israël				12				1958	Profondeur d'exploitation.
Italie	13/01/1995	Oui		12				1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Jamahiriya arabe libyenne				12					N/D
Jamaïque	21/03/1983		Oui	12	24	200		1982	MC/200
Japon	20/06/1996	Oui		12 <sup>28</sup>	24	200		1982	MC/200
Jordanie	27/11/1995			3				1982	N/D
Kenya	02/03/1989	Oui		12		200		1982	N/D
Kiribati		Oui	Oui	12		200			N/D
Koweït	02/05/1986			12				1982	Définies par coordonnées.
Lettonie		Oui		12		Oui <sup>29</sup>		1958	DEL <sup>29</sup>
Liban	05/01/1995			12				1982	N/D
Libéria				200					N/D

État	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer – Ratifications et adhésions (j/m/a)	La législation reconnaît-elle les lignes de base droites?	L'État revendique-t-il le statut d'État archipel?	Mer territo-	Zone	Zone éco-	Zone de	Plateau continental (indique si les États sont parties à la Convention de 1982 ou, à défaut, à celle de 1958, et précise les limites extérieures)	
				riale	contiguë	nomique exclusive	pêche	Partie à la Convention de :	Limites extérieures
				Étendue de la zone en milles marins					
Lituanie		Oui		12					N/D
Madagascar		Oui		12	24	200		1958	200 <sup>30</sup>
Malaisie	14/10/1996			12		200		1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Maldives	07/09/2000		Oui	12	24	200		1982	N/D
Malte	20/05/1993	Oui		12	24		25	1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Maroc		Oui		12	24	200			Profondeur : 200 m ou exp.
Maurice	04/11/1994	Oui		12		200		1982	MC/200
Mauritanie	17/07/1996	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Mexique	18/03/1983	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Micronésie (États fédérés de)	29/04/1991			12		200		1982	N/D
Monaco	20/03/1996			12				1982	N/D
Mozambique	13/03/1997	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Myanmar	21/05/1996	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Namibie	18/04/1983			12	24	200		1982	MC/200
Nauru	23/01/1996	Oui		12	24	200		1982	N/D
Nicaragua	03/05/2000			200				1982	Prolongement naturel (limites non précisées).
Nigéria	14/08/1986			12		200		1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Nioué				12		200 <sup>31</sup>			N/D
Norvège	24/06/1996	Oui		4	10	200	200 <sup>32</sup>	1982	MC/200
Nouvelle-Zélande	19/07/1996	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Oman	17/08/1989	Oui		12	24	200		1982	Limites non précisées.
Pakistan	26/02/1997	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Palaos	30/09/1996			3		200		1982	N/D
Panama	01/07/1996			12	24	200		1982	MC/200
Papouasie-Nouvelle-Guinée	14/01/1997		Oui	12 <sup>33</sup>			200	1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Pays-Bas	28/06/1996	Oui		12		Oui <sup>34</sup>		1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Pérou				200 <sup>35</sup>					200
Philippines	08/05/1984		Oui	X <sup>36</sup>		200		1982	Profondeur d'exploitation.
Pologne	13/11/1998			12		Oui <sup>37</sup>		1982	N/D

État	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer – Ratifications et adhésions (j/m/a)	La législation reconnaît-elle les lignes de base droites?	L'État revendique-t-il le statut d'État archipel?	Mer territoriale	Zone contiguë	Zone économique exclusive	Zone de pêche	Plateau continental (indique si les États sont parties à la Convention de 1982 ou, à défaut, à celle de 1958, et précisez les limites extérieures)	
								Partie à la Convention de :	Limites extérieures
				Étendue de la zone en milles marins					
Portugal	03/11/1997	Oui		12	24	200		1982	Profondeur d'exploitation.
Qatar				12	24	Oui <sup>38</sup>			N/D
République arabe syrienne		Oui		35	41				Profondeur : 200 m ou exp.
République de Corée	29/01/1996	Oui		12	24	200		1982	N/D
République populaire démocratique de Corée				12	X <sup>39</sup>	200			N/D
République démocratique du Congo	17/02/1989			12		Oui <sup>40</sup>		1982	N/D
République dominicaine		Oui		6	24	200			MC/200
République-Unie de Tanzanie	30/09/1985			12		200		1982	N/D
Roumanie	17/12/1996	Oui		12	24	200		1982	N/D
Royaume-Uni	25/07/1997	Oui		12 <sup>41</sup>		200 <sup>42</sup>	200 ou 12 <sup>43</sup>	1982	Définies par coordonnées.
Sainte-Lucie	27/03/1985			12	24	200		1982	MC/200
Saint-Kitts-et-Nevis	07/01/1993	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Saint-Vincent-et-les Grenadines	01/10/1993		Oui	12	24	200		1982	N/D
Samoa	14/08/1995	Oui		12		200		1982	N/D
Sao Tomé-et-Principe	03/11/1987		Oui	12		200		1982	N/D
Sénégal	25/10/1984	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Seychelles	16/09/1991	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Sierra Leone	12/12/1994			12	24	200		1982	200
Singapour	17/11/1994			3				1982	N/D
Slovénie	16/06/1995							1982	N/D
Somalie	24/07/1989	Oui		200				1982	N/D
Soudan	23/01/1985	Oui		12	18			1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Sri Lanka	19/07/1994	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Suède	25/06/1996	Oui		12		Oui <sup>44</sup>		1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Suriname	09/07/1998			12		200		1982	N/D
Thaïlande		Oui		12	24	200		1985	N/D
Togo	16/04/1985			30		200		1982	N/D
Tonga	02/08/1995	Oui		12		200		1982	N/D

État	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer – Ratifications et adhésions (j/m/a)	La législation reconnaît-elle les lignes de base droites?	L'État revendique-t-il le statut d'État archipel?	Mer territoriale	Zone contiguë	Zone économique exclusive	Zone de pêche	Plateau continental (indique si les États sont parties à la Convention de 1982 ou, à défaut, à celle de 1958, et précisez les limites extérieures)	
								Partie à la Convention de :	Limites extérieures
				Étendue de la zone en milles marins					
Trinité-et-Tobago	25/04/1986		Oui	12	24	200		1982	Profondeur : 200 m ou exp.
Tunisie	24/04/1985	Oui		12	24		Oui <sup>45</sup>	1982	N/D
Turquie				6 <sup>46</sup>		200 <sup>47</sup>			N/D
Tuvalu		Oui		12	24	200			N/D
Ukraine	26/07/1999	Oui		12		200		1982	N/D
Uruguay	10/12/1992	Oui		12	24	200		1982	MC
Vanuatu	10/08/1999	Oui	Oui	12	24	200		1982	MC/200
Venezuela		Oui		12	15	200		1958	Profondeur : 200 m ou exp.
Viet Nam	25/07/1994	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Yémen	21/07/1987	Oui		12	24	200		1982	MC/200
Yougoslavie	05/05/1986	Oui		12				1982	DEL

<sup>1</sup> Convention sur le plateau continental, Genève, 29 avril 1958.

<sup>2</sup> On ne dispose d'aucune information concernant la législation actuelle.

<sup>3</sup> Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 10 décembre 1982.

<sup>4</sup> Jusqu'à la ligne de délimitation avec les États limitrophes.

<sup>5</sup> Définie par coordonnées.

<sup>6</sup> Rebord externe de la marge continentale, ou limite des 200 milles marins lorsque le rebord externe n'atteint pas cette limite.

<sup>7</sup> Rebord externe de la marge continentale.

<sup>8</sup> Définie par des coordonnées géographiques.

<sup>9</sup> Contiguë à la zone économique exclusive.

<sup>10</sup> La limite des trois milles va de l'embouchure de la rivière Sarstoon à Ranguana Caye.

<sup>11</sup> Voir l'article 45 de la Loi 96-06 du 18 janvier 1996 concernant la modification de la Constitution du 2 juin 1972.

<sup>12</sup> 200 milles marins.

<sup>13</sup> Pour le Groenland et les Îles Féroé.

<sup>14</sup> Profondeur de 200 mètres ou profondeur d'exploitation.

<sup>15</sup> Limites non précisées.

<sup>16</sup> Uniquement entre la mer territoriale continentale de l'Équateur et la mer territoriale insulaire autour des Îles Galápagos.

<sup>17</sup> Également 100 milles marins à partir de l'isobathe de 2 500 mètres (uniquement entre la mer territoriale continentale de l'Équateur et la mer territoriale insulaire autour des Îles Galápagos).

<sup>18</sup> Voir la décision d'arbitrage concernant l'Érythrée et le Yémen, phase II : délimitation maritime.

<sup>19</sup> Dans l'océan Atlantique.

<sup>20</sup> En mer Méditerranée.

<sup>21</sup> Dans certaines zones du golfe de Finlande, définie par des coordonnées.

<sup>22</sup> Définie par coordonnées.

<sup>23</sup> S'étend, à quelques exceptions près, à 12 milles marins, sauf lorsqu'elle est définie par des coordonnées géographiques. Dans le golfe de Finlande, une limite de trois milles marins est la distance minimale qui, quel que soit le point considéré, doit séparer la limite extérieure de la mer territoriale de la ligne

médiane, comme le stipule la loi portant modification de la loi sur les limites des eaux territoriales finlandaises (981/95).

<sup>24</sup> Définie par coordonnées.

<sup>25</sup> S'applique à la mer du Nord, la Manche et l'océan Atlantique depuis la frontière franco-belge jusqu'à la frontière franco-espagnole, à Saint Pierre et Miquelon, à la Guyane française, à la Réunion, à la Nouvelle Calédonie, à la Polynésie française, aux Terres australes et antarctiques françaises, à Wallis et Futuna, aux Îles Tromelin, Glorieuses, Juan de Nova, Europa, Bassas da India et Clipperton, à Mayotte, à la Guadeloupe et à la Martinique.

<sup>26</sup> Une limite de 10 milles s'applique aux fins de la réglementation de l'aviation civile.

<sup>27</sup> Ligne d'équidistance sauf lorsqu'elle est précisée par accord.

<sup>28</sup> Une limite de trois milles s'applique également, mais uniquement dans le cas des détroits de Soya et de Tsugaru et des chenaux oriental et occidental des détroits de Tsushima et d'Osumi.

<sup>29</sup> Les limites sont établies par des accords internationaux conclus avec la République d'Estonie, la République de Lituanie et le Royaume de Suède.

<sup>30</sup> Limite des 200 milles marins, accord de délimitation ou 100 milles marins à partir de l'isobathe de 2 500 mètres.

<sup>31</sup> 200 milles marins ou ligne médiane.

<sup>32</sup> Jan Mayen et Svalbard.

<sup>33</sup> Trois milles marins dans certaines zones.

<sup>34</sup> Définie par des coordonnées géographiques.

<sup>35</sup> Appelée « espace maritime » par l'Article 54 de la Constitution de 1993. « Dans son espace maritime, le Pérou exerce sa souveraineté et sa juridiction, sans préjuger des libertés concernant les communications internationales, conformément à la loi et aux traités ratifiés par l'État... ».

<sup>36</sup> Rectangle défini par des coordonnées. Les limites dépassent les 12 milles marins.

<sup>37</sup> À préciser par traités internationaux.

<sup>38</sup> À préciser par accord ou jusqu'à la ligne d'équidistance.

<sup>39</sup> Zone militaire de 50 milles marins. Décret militaire du 1er août 1977.

<sup>40</sup> À préciser par des accords de délimitation.

<sup>41</sup> Également trois milles marins. (Trois milles marins autour d'Anguilla, de Guernesey, du Territoire britannique de l'océan Indien, des Îles Vierges britanniques, de Gibraltar, de Monserrat et de Pitcairn; 12 milles marins autour du Royaume-Uni, de Jersey, des Bermudes, des Îles Caïmanes, des Îles Falkland, de l'Île de Man, de Sainte-Hélène et de ses dépendances, de la Géorgie du Sud, des Îles Sandwich du Sud et des Îles Turques et Caïques.)

<sup>42</sup> Bermudes, Pitcairn, Géorgie du Sud et Îles Sandwich du Sud.

<sup>43</sup> Douze milles marins autour de Guernesey; 200 milles marins autour du Royaume-Uni, d'Anguilla, du Territoire britannique de l'océan Indien, des Îles Vierges britanniques, des Îles Caïmanes, des Îles Falkland, de Monserrat, de Sainte-Hélène et de ses dépendances, et des Îles Turques et Caïques.

<sup>44</sup> À préciser par un accord ou jusqu'à la ligne d'équidistance.

<sup>45</sup> Jusqu'à l'isobathe de 50 mètres, au large du golfe de Gabes.

<sup>46</sup> Six milles marins en mer Égée, 12 milles marins en mer Noire.

<sup>47</sup> En mer Noire.

## Annexe III

**Dépôt de cartes marines et de listes de coordonnées  
géographiques et notifications de zone maritime (MZN)  
correspondantes**

<i>État</i>	<i>Numéro de la MZN</i>	<i>Date de la MZN</i>	<i>Carte marine</i>	<i>Art. 16 2)</i>	<i>Art. 47 9)</i>	<i>Art. 75 2)</i>	<i>Art. 84 2)</i>
Allemagne	M.Z.N.1.1995.LOS	08/03/1995	X	X		X	
	M.Z.N.4.1996.LOS	25/03/1996	X	Voir note.			
Argentine	M.Z.N.10.1996.LOS	16/09/1996	X	X		X	
Australie	M.Z.N.3.1996.LOS	05/03/1996	X	Voir note.			
	M.Z.N.36.2000.LOS	18/09/2000		X			
Belgique	M.Z.N.24.1999.LOS	01/06/1999	X	X			X
	M.Z.N.29.1999.LOS	29/07/1999	X	X		X	X
Chili	M.Z.N.37.2000.LOS	28/09/2000	X	X		X	X
	M.Z.N.7.1996.LOS	05/07/1996		X			
Chypre	M.Z.N.6.1996.LOS	30/06/1996	X	X			
Costa Rica	M.Z.N.13.1997.LOS	27/01/1997	X			X	
Espagne	M.Z.N.19.1998.LOS	23/06/1998				X	
	M.Z.N.34.2000.LOS	14/04/2000				X	
Finlande	M.Z.N.8.1996.LOS	21/07/1996	X	X			
	M.Z.N.16.1997.LOS	30/09/1997	X	X		X	X
Gabon	M.Z.N.31.1999.LOS	11/10/1999		X			
Guinée équatoriale	M.Z.N.25.1999.LOS	02/06/1999		X		X	
Honduras	M.Z.N.35.2000.LOS	17/04/2000		X			
Italie	M.Z.N.5.1996.LOS	19/04/1996	X	X			X
Japon	M.Z.N.14.1997.LOS	06/06/1997	X	X			
	M.Z.N.18.1998.LOS	23/06/1998	X	X			
	M.Z.N.20.1998.LOS	19/08/1998	X	X			
	M.Z.N.21.1998.LOS	30/11/1998	X	X			
	M.Z.N.26.1999.LOS	03/06/1999	X	X			
	M.Z.N.28.1999.LOS	28/06/1999	X	X			

<i>État</i>	<i>Numéro de la MZN</i>	<i>Date de la MZN</i>	<i>Carte marine</i>	<i>Art. 16 2)</i>	<i>Art. 47 9)</i>	<i>Art. 75 2)</i>	<i>Art. 84 2)</i>
	M.Z.N.33.2000.LOS	28/03/2000	X	X			
Jamaïque	M.Z.N.11.1996.LOS	16/10/1996			X		
Myanmar	M.Z.N.12.1997.LOS	27/01/1997	X	X			
Nauru	M.Z.N.23.1999.LOS	19/02/1999		X		X	
Norvège	M.Z.N.9.1996.LOS	25/08/1996	X	X		X	X
	M.Z.N.32.2000.LOS	14/03/2000				X	X
Oman	M.Z.N.2.1996.LOS	20/02/1996	X	Voir note.			
Pakistan	M.Z.N.27.1999.LOS	04/06/1999	X	X			
Roumanie	M.Z.N.15.1997.LOS	07/08/1997	X	X			
Sao Tomé-et-Principe	M.Z.N.17.1998.LOS	07/05/1998	X		X	X	
Tunisie	M.Z.N.22.1998.LOS	16/12/1998		X			
Uruguay	M.Z.N.30.1999.LOS	30/07/1999	X	X		X	

*Note* : Les cartes marines fournies à l'Organisation des Nations Unies n'indiquent que les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic auxquels il convient de donner la publicité voulue, conformément aux articles 22 et 41 de la Convention.

## Annexe IV

### Liste des organisations régionales chargées de la gestion des pêches

#### Organisations régionales affiliées à la FAO

1. Commission des pêches pour l'Asie et le Pacifique
2. Commission générale des pêches pour la Méditerranée (CGPM)
3. Comité des pêches pour l'Atlantique Centre-Est (COPACE)
4. Commission des pêches pour l'Atlantique Centre-Ouest (COPACO)
5. Commission des thons de l'océan Indien

#### Organisations régionales non affiliées à la FAO

1. Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique
2. Commission pour la conservation du thon rouge du Sud
3. Organisme des pêches du Forum du Pacifique Sud
4. Commission internationale des pêches de la Baltique
5. Commission interaméricaine du thon des tropiques (CITT)
6. Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM)
7. Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
8. Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest
9. Comité régional des pêches du golfe de Guinée (COREP)
10. Commission sous-régionale des pêches (CSRP)
11. Commission technique mixte de délimitation des frontières maritimes entre l'Argentine et l'Uruguay
12. Commission des mammifères marins de l'Atlantique Nord
13. Organisation pour la conservation du saumon de l'Atlantique Nord (OCSAN)
14. Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est (CPANE)
15. Commission internationale du flétan du Pacifique
16. Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord
17. Organisation des sciences de la mer du Pacifique Nord
18. Commission du saumon du Pacifique

19. Commission permanente du Pacifique Sud
20. Communauté du Pacifique
21. Organisation latino-américaine pour le développement des pêches
22. Commission baleinière internationale
23. Conférence ministérielle sur la coopération halieutique entre les États africains riverains de l'Atlantique

## Annexe V

Conventions et protocoles relatifs aux mers régionales<sup>1</sup>

<i>Conventions</i> (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)	<i>Protocoles</i> (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)	<i>Protocoles par sujet</i>					
		<i>Pollution par les hydro- carbures et autres substances nuisibles</i>	<i>Activités terrestres</i>	<i>Zones spécia- lement pro- tégées</i>	<i>Radio- activité</i>	<i>Mouvements trans- frontières de déchets</i>	<i>Explo- ration et explo- itation Immersion</i>
Convention sur la protection de la mer Méditerranée contre la pollution  Adoption : Barcelone, 16 février 1976 Entrée en vigueur : 12 février 1978	Protocole relatif à la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, Protocole de Barcelone  Adoption : Barcelone, 16 février 1976 Entrée en vigueur : 12 février 1978						X
Amendement à la Convention sur la protection de la mer Méditerranée contre la pollution  Adoption : Barcelone, 10 juin 1995 Entrée en vigueur : –	Amendement au Protocole relatif à la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs  Adoption : Barcelone, 10 juin 1995 Entrée en vigueur : –						X
	Protocole relatif à la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique  Adoption : Barcelone, 16 février 1976 Entrée en vigueur : 12 février 1978						X
	Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique  Adoption : Athènes, 17 mai 1980 Entrée en vigueur : 17 juin 1983						X

Conventions (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)	Protocoles (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)	Protocoles par sujet				
		Pollution par les hydro- carbures et autres substances nuisibles	Activités terrestres	Zones spécia- lement pro- tégées	Radio- activité	Mouvements trans- frontières de déchets
Mer Méditerranée ( <i>suite</i> )	Amendement au Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique  Adoption : Syracuse, 7 mars 1996 Entrée en vigueur : –		X			
	Protocole relatif aux zones méditerranéennes spécialement protégées  Adoption : Genève, 3 avril 1982 Entrée en vigueur : 23 mars 1986			X		
	Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, des fonds marins et de leur sous-sol  Adoption : Madrid, 14 octobre 1994 Entrée en vigueur : –					X
	Protocole relatif aux zones spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée  Adoption : Barcelone, 10 juin 1995 Entrée en vigueur : –			X		
	Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par suite de mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination  Adoption : Smyrne, 1er octobre 1996 Entrée en vigueur : –					X

		Protocoles par sujet				
<i>Conventions (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Pollution par les hydro- carbures et autres substances nuisibles</i>	<i>Activités terrestres</i>	<i>Zones spécia- lement pro- tégées</i>	<i>Mouvements trans- frontières de déchets</i>	<i>Explo- ration et explo- itation Immersion</i>
Convention régionale du Koweït sur la coopération pour la protection du milieu marin contre la pollution  Adoption : Koweït, 24 avril 1978 Entrée en vigueur : 1er juillet 1979	Protocole relatif à la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique  Adoption : Koweït, 24 avril 1978 Entrée en vigueur : 1er juillet 1979	X				
	Protocole relatif à la pollution marine résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental  Adoption : Koweït, 29 mars 1989 Entrée en vigueur : 17 février 1990					X
	Protocole relatif à la protection du milieu marin contre la pollution d'origine tellurique  Adoption : Koweït, 21 février 1990 Entrée en vigueur : 2 janvier 1993		X			
Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale  Adoption : Abidjan, 23 mars 1981 Entrée en vigueur : 5 août 1984	Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique dans la région de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale  Adoption : Abidjan, 23 mars 1981 Entrée en vigueur : 5 août 1984	X				

<i>Conventions (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles par sujet</i>				
		<i>Pollution par les hydro- carbures et autres substances nuisibles</i>	<i>Activités terrestres</i>	<i>Zones spécia- lement pro- tégées</i>	<i>Radio- activité</i>	<i>Mouvements trans- frontières de déchets</i>
	Protocole relatif au contrôle des mouvements maritimes transfrontières et à l'élimination de déchets dangereux et autres déchets  Adoption : Téhéran, 17 mars 1998 Entrée en vigueur : –				X	
Convention sur la protection du milieu marin et des zones côtières du Pacifique du Sud-Est  Adoption : Lima, 12 novembre 1981 Entrée en vigueur : 19 mai 1986	Accord relatif à la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution du Pacifique du Sud-Est par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique  Adoption : Lima, 12 novembre 1981 Entrée en vigueur : 14 juillet 1986	X				
	Protocole supplémentaire à l'Accord relatif à la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution du Pacifique du Sud-Est par les hydrocarbures et autres substances nuisibles  Adoption : Quito, 22 juillet 1983 Entrée en vigueur : 20 mai 1987	X				
	Protocole relatif à la protection du Pacifique du Sud-Est contre la pollution d'origine tellurique  Adoption : Quito, 22 juillet 1983 Entrée en vigueur : 21 septembre 1986		X			

<i>Conventions (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles par sujet</i>				
		<i>Pollution par les hydro- carbures et autres substances nuisibles</i>	<i>Activités terrestres</i>	<i>Zones spécia- lement pro- tégées</i>	<i>Radio- activité</i>	<i>Mouvements trans- frontières de déchets</i>
	Protocole relatif à la conservation et à la gestion des zones maritimes et côtières protégées du Pacifique du Sud-Est  Adoption : Païpa, 21 septembre 1989 Entrée en vigueur : 18 octobre 1994			X		
	Protocole relatif à la protection du Pacifique du Sud-Est contre la contamination radioactive  Adoption : Païpa, 21 septembre 1989 Entrée en vigueur : 25 janvier 1995				X	X
Convention régionale sur la conservation du milieu marin de la mer Rouge et du golfe d'Aden  Adoption : Djedda, 14 février 1982 Entrée en vigueur : 20 août 1985	Protocole concernant la coopération régionale en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique  Adoption : Djedda, 14 février 1982 Entrée en vigueur : 20 août 1985	X				
Convention relative à la protection et à la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes  Adoption : Cartagena de Indias, 24 mars 1983 Entrée en vigueur : 11 octobre 1986	Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la région des Caraïbes  Adoption : Cartagena de Indias, 24 mars 1983 Entrée en vigueur : 11 octobre 1986	X				

<i>Conventions (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles par sujet</i>				
		<i>Pollution par les hydro- carbures et autres substances nuisibles</i>	<i>Activités terrestres</i>	<i>Zones spécia- lement pro- tégées</i>	<i>Radio- activité</i>	<i>Mouvements trans- frontières de déchets</i>
	Protocole à la Convention relative à la protection et à la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes, concernant les zones et les espèces animales et végétales spécialement protégées  Adoption : Kingston, 18 janvier 1990 Entrée en vigueur : 25 mai 2000			X		
	Protocole concernant la pollution marine d'origine tellurique ou provenant d'activités terrestres  Adoption : Kingston, octobre 1999 Entrée en vigueur : –		X			
Convention relative à la protection, à la gestion et à la mise en valeur des milieux marin et côtier de la région de l'Afrique orientale  Adoption : Nairobi, 21 juin 1985 Entrée en vigueur : 30 mai 1996	Protocole relatif aux zones et aux espèces animales et végétales protégées de la région de l'Afrique orientale  Adoption : Nairobi, 21 juin 1985 Entrée en vigueur : 30 mai 1996			X		
	Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution marine en cas de situation critique dans la région de l'Afrique australe  Adoption : Nairobi, 21 juin 1985 Entrée en vigueur : 30 mai 1996		X			

<i>Conventions (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles par sujet</i>				
		<i>Pollution par les hydro- carbures et autres substances nuisibles</i>	<i>Activités terrestres</i>	<i>Zones spécia- lement pro- tégées</i>	<i>Radio- activité</i>	<i>Mouvements trans- frontières de déchets</i>
Convention relative à la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud  Adoption : Nouméa, 25 novembre 1986 Entrée en vigueur : 22 août 1990	Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique dans la région du Pacifique Sud  Adoption : Nouméa, 25 novembre 1986 Entrée en vigueur : 22 août 1990	X				
	Protocole relatif à la prévention de la pollution par immersion dans la région du Pacifique Sud  Adoption : Nouméa, 25 novembre 1986 Entrée en vigueur : 22 août 1990					X
Convention relative à la protection de la mer Noire contre la pollution  Adoption : Bucarest, 21 avril 1992 Entrée en vigueur : 15 janvier 1994	Protocole relatif à la protection du milieu marin de la mer Noire contre la pollution d'origine tellurique  Adoption : Bucarest : 21 avril 1992 Entrée en vigueur : 15 janvier 1994		X			
	Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution du milieu marin de la mer Noire par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique  Adoption : Bucarest, 21 avril 1992 Entrée en vigueur : 15 janvier 1994	X				

<i>Conventions (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles (lieu et date d'adoption et date d'entrée en vigueur)</i>	<i>Protocoles par sujet</i>					
		<i>Pollution par les hydro- carbures et autres substances nuisibles</i>	<i>Activités terrestres</i>	<i>Zones spécia- lement pro- tégées</i>	<i>Radio- activité</i>	<i>Mouvements trans- frontières de déchets</i>	<i>Explo- ration et explo- itation Immersion</i>
	Protocole relatif à la protection du milieu marin de la mer Noire contre la pollution par immersion  Adoption : Bucarest, 21 avril 1992 Entrée en vigueur : 15 janvier 1994						X

<sup>1</sup> Source : PNUE, UNEP Water Policy and Strategy (UNEP (DEC) RS 3.1.0), annexe 4, tableau 2.

## Annexe VI

### Liste des petits États et territoires insulaires en développement\*

#### Afrique

1. **Cap-Vert** (population : 436 000 habitants (1995); topographie : accidentée, rocheuse, volcanique; littoral : 965 km)
2. **Comores** (population : 550 000 habitants (1995); topographie : volcanique; littoral : 340 km)
3. **Maurice** (population : 1 127 000 habitants (1995); topographie : petite plaine côtière, plateau central; littoral : 177 km)
4. **Sao Tomé-et-Principe** (population : 140 400 habitants (1995); topographie : volcanique, montagneuse; littoral : 209 km)
5. **Seychelles** (population : 77 400 habitants (1997); topographie : plate, bande côtière étroite, récif corallien; littoral : 491 km)

#### Asie et Pacifique

1. **Barheïn**<sup>1</sup> (population : 580 400 habitants (1996)]; topographie : basse plaine désertique; littoral : 161 km)
2. **Îles Cook**<sup>2</sup> (population : 19 400 habitants (1995); topographie : atolls coralliens peu élevés, volcanique, vallonnée; littoral : 120 km)
3. **Fidji** (population : 773 000 habitants (1996); topographie : montagneuse d'origine volcanique, atolls coralliens; littoral : 1 129 km)
4. **Kiribati** (population : 79 000 habitants (1995); topographie : atolls coralliens peu élevés; littoral : 1 143 km)
5. **Maldives** (population : 245 000 habitants (1995); topographie : plate; littoral : 644 km)
6. **Îles Marshall** (population : 56 000 habitants (1995); topographie : formation de calcaire corallien peu élevée et îles de sable; littoral : 370 km)
7. **Micronésie** (population : 123 000 habitants (1995); topographie : volcanique, montagneuse, atolls coralliens peu élevés; littoral : 6 112 km)
8. **Nauru** (population : 10 200 habitants (1995); topographie : plages de sable, récifs coralliens, plateau riche en phosphate; littoral : 30 km)
9. **Nioué**<sup>3</sup> (population : 2 300 habitants (1994); topographie : falaises de calcaire, plateau central; littoral : 64 km)

\* Liste établie par le Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat de l'ONU; les chiffres de population sont des estimations et ont été arrondis. Source : Counterpart International.

<sup>1</sup> Ne fait pas partie de l'Alliance des petits États insulaires.

<sup>2</sup> Ne sont pas membres de l'ONU.

<sup>3</sup> N'est pas membre de l'ONU.

10. **Palaos** (population : 16 700 habitants (1995); topographie : îles de corail peu élevées, île principale montagneuse; littoral : 1 519 km)
11. **Papouasie-Nouvelle-Guinée** (population : 4 295 000 habitants (1995); topographie : plaines côtières, montagnes; littoral : 5 152 km)
12. **Samoa** (population : 165 200 habitants (1996); topographie : plaines côtières étroites, intérieur montagneux; littoral : 403 km)
13. **Singapour** (population : 2 987 000 habitants (1995); topographie : plaine, plateau central ondulé; littoral : 193 km)
14. **Îles Salomon** (population : 399 000 habitants (1995); topographie : atolls coralliens peu élevés, montagnes accidentées; littoral : 5 313 km)
15. **Tokélaou**<sup>4</sup> (population : 1 690 habitants (1986); topographie : atolls; littoral : 101km)
16. **Tonga** (population : 105 600 habitants (1995); topographie : volcanique, formation corallienne; littoral : 419 km)
17. **Tuvalu** (population : 10 000 habitants (1995); topographie : atolls coralliens étroits et peu élevés; littoral : 24 km)
18. **Vanuatu** (population : 177 400 habitants (1997); topographie : plaines côtières étroites, montagnes d'origine volcanique; littoral : 2 528 km)

## Europe

1. **Chypre** (population : 737 000 habitants (1995); topographie : plaines, montagnes; littoral : 648 km)
2. **Malte** (population : 375 000 habitants (1995); topographie : plaine de faible altitude sans relief, falaises côtières; littoral : 140 km)

## Amérique latine et Caraïbes

1. **Antigua-et-Barbuda** (population : 67 500 habitants (1995); topographie : îles calcaires et coralliennes peu élevées; littoral : 153 km)
2. **Aruba**<sup>5</sup> (population : 79 800 habitants (1996); topographie : plaine et collines; littoral : 68,5 km)
3. **Bahamas** (population : 284 000 habitants (1996); topographie : longues formations de corail plates; littoral : 3 542 km)
4. **Barbade** (population : 257 000 habitants (1995); topographie : plate, montagneuse au centre; littoral : 97 km)
5. **Cuba** (population : 10 998 500 habitants (1995); topographie : plaines en terrasses, petites collines, montagnes; littoral : 5 746 km)

---

<sup>4</sup> Territoire non autonome administré par la Nouvelle-Zélande. N'est pas membre de l'Alliance des petits États insulaires.

<sup>5</sup> Territoire non autonome.

6. **Dominique** (population : 83 000 habitants (1995); topographie : montagnes accidentées d'origine volcanique; littoral : 148 km)
7. **République dominicaine**<sup>6</sup> (population : 7 823 000 habitants; topographie : relief très accidenté, montagnes et vallées; littoral : 1 288 km)
8. **Grenade** (population : 94 500 habitants (1995); topographie : volcanique, montagneuse au centre; littoral : 121 km)
9. **Haïti** (population : 7 325 000 habitants (1996); littoral : 1 771 km)
10. **Jamaïque** (population : 2 528 000 habitants (1996); topographie : plaines côtières étroites, montagnes; littoral : 1 022 km)
11. **Antilles néerlandaises**<sup>7</sup> (population : 204 000 habitants (1995); topographie : vallonnée, volcanique à l'intérieur; littoral : 364 km)
12. **Saint-Kitts-et-Nevis** (population : 41 000 habitants (1995); topographie : volcanique, montagneuse à l'intérieur; littoral : 135 km)
13. **Sainte-Lucie** (population : 156 000 habitants (1995); topographie : volcanique, montagnes coupées par de larges vallées; littoral : 158 km)
14. **Saint-Vincent-et-les Grenadines** (population : 118 000 habitants (1995); topographie : volcanique, montagneuse; littoral : 84 km)
15. **Trinité-et-Tobago** (population : 1 272 000 habitants (1995); topographie : plate, vallonnée, montagneuse; littoral : 362 km)
16. **Îles Vierges américaines**<sup>8</sup> (population : 97 300 habitants (1995); topographie : vallonnée, accidentée, montagneuse; littoral : 188 km)

Autres membres de l'Alliance des petits États insulaires : Belize, Guinée-Bissau, Guyana et Suriname.

---

<sup>6</sup> Ne fait pas partie de l'Alliance des petits États insulaires.

<sup>7</sup> Territoire non autonome. Observateur au sein de l'Alliance des petits États insulaires.

<sup>8</sup> Territoire non autonome. Observateur au sein de l'Alliance des petits États insulaires.